

## **RÉUNION DE CLOTURE**

### **DÉBAT PUBLIC**

## **Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique**

**Lyon – 21 mars 2013**

**Lyon – Confluence • La Sucrière  
49-50 Quai Rambaud (2<sup>e</sup>)**

**de 19 h 30 à 22 h 33**

**Membres de la CPDP présents en tribune :**

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

### **Philippe MARZOLF**

Mesdames, messieurs, bonsoir. Si vous voulez vous donner la peine de vous asseoir, on va commencer la réunion publique.

Donc, bonsoir. Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public. Ce soir, bien sûr, nous sommes la Commission au complet : Jean-Paul PUYFAUCHER, Cécile VALVERDE, Chantal SAYARET, Jean-Stéphane DEVISSE. Ce soir, c'est la réunion de clôture de notre débat après trois mois et demi, quatre mois de débats. Et c'est un moment important parce que pour nous, c'est le moment où on va vous présenter les enseignements de la Commission particulière, les premiers enseignements de la Commission particulière. Vous allez voir, c'est un peu complet. Il va y avoir une trentaine de minutes.

Ensuite, ce qui nous intéresse beaucoup, c'est les réactions que vous allez avoir par rapport à ces enseignements-là pour savoir si on a bien tout entendu, s'il n'y a pas des choses qu'on a oubliées ou s'il y a des choses qui vont pas tout à fait. Donc là, il y aura trente minutes d'échanges par rapport à nos enseignements. Et ensuite, on aura une heure et demie (90 minutes), donc vous aurez largement le temps, chacun, de prendre la parole si vous voulez, pour tirer vous-même les enseignements du débat. Je le dis à chaque fois : pas la peine de redonner tous les argumentaires que vous avez peut-être développés pendant tout le débat. C'est surtout maintenant : qu'est-ce que vous tirez du débat ? 90 minutes. Et après, vers la fin de la réunion donc, on demandera au maître d'ouvrage, le Conseil général et le Grand Lyon lui-même de tirer quels enseignements du débat. Et après, bien sûr, on conclura et il y aura... on parlera de la suite du débat, qu'est-ce qui va se passer après.

Et tout de suite, pour démarrer, je vais passer la parole à Chantal SAYARET. On va se partager un petit peu tous les cinq les différents enseignements.

### **Chantal SAYARET**

Oui, bonsoir. Donc, comme vous le constatez, ces enseignements relatent les propos tenus par les différents participants et non pas un avis de la CPDP, qui est neutre. 14 réunions publiques se sont déroulées avec 4 200 participants dont 850 en ligne. 25 cahiers d'acteurs, dont 4 d'entre eux ne sont pas encore publiés pour des raisons matérielles. Et donc, nous le regrettons et nous exprimons notre... Nous en sommes absolument désolés. 9 contributions, sachant que ces contributions seront suivies d'une dizaine d'autres à venir. 4 délibérations, 20 commentaires à ces documents, 272 questions et seulement 153 réponses, à ce jour, bien sûr. Sachant que les réponses devront arriver et arriveront avant le 5 avril. 69 commentaires, 360 avis avec 240 commentaires. 25 000 visiteurs du site internet.

Le plan selon lequel nous allons présenter les enseignements de ce débat public : un point sur le climat général du débat, le préalable au projet : la question du transit, le contexte et opportunité du projet, les solutions alternatives, le projet, ses effets, ses caractéristiques, ses liens avec le territoire, et enfin, quatrième point : l'expertise complémentaire.

Le climat général du débat : ce qui l'a caractérisé c'est une courtoisie, avec peu de manifestations hostiles. Nous avons constaté un rayonnement large du débat, une forte participation des riverains de l'A6/A7, l'intérêt des riverains du tracé, de nombreuses interrogations des habitants de l'Est. Remarques faites sur l'évolution du projet et sa dénomination. Per-

ceptions d'une décision déjà prise. Un manque d'ouverture parfois ressenti par les participants.

La question du transit : un contournement de transit, préalablement posé par le maître d'ouvrage, réclamé par beaucoup de participants. Attente de réponses de la part de l'État. Plusieurs positions : COL, CEL, tracés élargis. Pour des participants du projet, des partisans du projet, pardon, il ne faut pas lier contournement et périphérique. Des acteurs de l'Est dénoncent un retour subreptice du CEL. Demande de concertation sur les études et d'un débat public. Risque d'utilisation du tronçon Ouest pour le transit.

### **Philippe MARZOLF**

Alors, maintenant, le premier point, c'est le contexte et l'opportunité bien sûr du projet, je vous rappelle que le débat public porte sur l'opportunité et ses objectifs, et ses principales caractéristiques.

D'abord, A6/A7 et cœurs de villes de l'Ouest. Requalifier l'A6/A7, donc là, c'est un objectif partagé. On l'a déjà dit, mais ça a été redit à chaque fois : mettre fin à un « scandale » environnemental, mais pas au prix d'impacts sur les autres territoires (à l'Ouest ou à l'Est).

Il y a une urgence de la situation. Pour certains, des aménagements peuvent être réalisés dès maintenant, sans attendre le projet Anneau des Sciences. Pour d'autres, le projet n'est d'ailleurs pas indispensable à la requalification. Il y a des fortes attentes d'apaisement des cœurs de villes de l'Ouest de Lyon.

Développer les transports collectifs et les modes doux. Également, c'est une convergence sur un développement accru des transports collectifs et sur la mise en place d'une tarification commune. Il y a eu beaucoup d'avis là-dessus. Sur l'intermodalité, surtout ne pas opposer les modes de transport, penser leur articulation. Et sur le développement également : à court terme des modes doux, il y a des convergences. Il faut allier marche et le vélo.

Par contre, il y a des divergences sur les contraintes topographiques à l'Ouest : c'est un facteur bloquant pour les uns, surmontable pour d'autres. Sur le potentiel de clientèle des transports collectifs en lien avec les densités de population et d'emplois, ou la diversité des trajets ; là, il y a des divergences également.

Le lien entre transports et développement économique. Améliorer l'accessibilité, c'est un impératif pour le monde économique : relier les pôles économiques et recherche, favoriser les déplacements des artisans et des PME, et faciliter les déplacements également des salariés des entreprises. Un effet du projet est remis en question par certains : gain de temps très modéré par rapport au projet, essor des communications virtuelles et du télétravail qui pourrait changer les comportements, pas de développement induit mécaniquement du trafic. Il y a des attentes d'une implication accrue également des entreprises dans la définition des plans de déplacement de leurs salariés, notamment incitation aux transports collectifs ou les modes doux.

Il y a eu beaucoup de questions sur l'opportunité même d'une infrastructure routière nouvelle. Pour les uns, c'est un projet indispensable, l'infrastructure routière. L'usage de la voiture ne s'effondrera pas dans les années qui viennent. Les transports collectifs, même étendus au maximum ne suffiront pas à décongestionner les voiries. Et l'infrastructure est le seul moyen de développer les transports collectifs, notamment à l'Ouest.

Pour les autres, un projet d'infrastructure est dépassé actuellement, il faut une politique volontariste de contrainte pour réduire la part de la voiture., les études du maître d'ouvrage sous-estiment le potentiel des transports collectifs à l'Ouest. Une controverse persistante sur le trafic induit par l'infrastructure.

Les solutions alternatives : je passe la parole à Jean-Paul PUYFAUCHER.

### Jean-Paul PUYFAUCHER

Non.

### Philippe MARZOLF

Non ? Je me suis trompé. Jean-Stéphane DEVISSE

### Jean-Stéphane DEVISSE

Il n'y a pas de problème. Alors, sur les propositions basées sur les transports en commun, pour les auteurs de ces propositions, le tronçon Ouest n'est pas indispensable. Les contraintes (notamment topographiques, la densité de population, la rentabilité en quelque sorte) ne seraient pas insurmontables. Le maître d'ouvrage aurait écarté trop vite les solutions dénuées de toute infrastructure routière. Et bien sûr, des études complémentaires seraient nécessaires.

Pour le maître d'ouvrage, ces solutions sont insuffisantes malgré certaines convergences. La plupart de ces solutions sont inscrites au Schéma de cohérence territoriale et complèteraient l'Anneau des Sciences. Mais elles ne permettent pas de se passer de l'infrastructure (pas assez de trafic reporté, accroissement de la congestion).

Plusieurs tracés donc ont été présentés. Un tracé « court » très soutenu, mais avec de fortes oppositions locales. Un tracé « rocade » un peu moins soutenu, parfois contesté. Et enfin, un tracé « alternatif », très soutenu localement, intégrer Oullins, Saint-Genis et Pierre-Bénite au cœur de l'agglomération. Mais contesté par le maître d'ouvrage et les partisans du projet : moins d'attractivité et plus d'inconvénients (risque d'utilisation pour le transit, impacts locaux, congestion supérieure).

Enfin, en continuant sur les effets du projet, ses caractéristiques et ses liens au territoire. Qu'est-ce que nous avons retenu comme enseignements du débat ?

Sur le sujet des impacts environnementaux : en premier lieu, au sujet de la pollution de l'air, nous avons enregistré, nous avons entendu des craintes liées à l'aggravation potentielle d'une situation déjà inquiétante. Je crois que tout le monde est d'accord, il faut diminuer la pollution. C'est un enjeu sanitaire bien sûr particulièrement crucial. Et les opposants au projet dénoncent une situation qui risquerait d'aggraver la pollution, notamment dans les secteurs sensibles, à l'instar des Hôpitaux Sud. Le maître d'ouvrage prévoit quant à lui une baisse globale de la pollution liée en particulier à l'amélioration tendancielle du parc automobile. Se pose néanmoins la question de la concentration de cette pollution aux sorties de tunnels. Dans la réunion consacrée à ce sujet, nous n'avons pas vraiment entendu qu'il puisse faire jour aujourd'hui de technologie efficace et donc, la réponse pourra peut-être provenir de l'urbanisme, à savoir : éviter des constructions à proximité de ces sorties de tunnel (100 m, 150 m, voire plus selon la configuration topographique en particulier et les écoulements verts).

Sur un autre sujet qui fait également beaucoup l'actualité, de plus en plus : la lutte contre le changement climatique, le maître d'ouvrage prévoit un effet neutre du projet en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, pas d'accroissement des émissions, pas de diminution. Les opposants dénoncent un projet contradictoire avec les objectifs de lutte contre ce changement climatique (le Facteur 4 qui est inscrit dans la loi, le Plan Climat du Grand Lyon). Et ainsi, affirment-ils, même si le bilan était neutre, ce serait insuffisant, il faut viser une réduction drastique de ces émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, sur un autre sujet lié à l'environnement, la biodiversité et ce qu'on pourrait qualifier d'usage parcimonieux des espaces naturels et agricoles, nous avons entendu plusieurs mises en garde liées notamment à l'emprise foncière des échangeurs et aux impacts des chantiers. Au sujet de l'aménagement et notamment d'un aménagement qu'on pourrait qualifier d'équitable : nous avons bien entendu qu'un objectif partagé est celui de limiter l'étalement urbain. De nombreuses références au Schéma de cohérence territoriale ont fait jour et ce SCoT, on va dire, n'est pas remis en question.

Ont été évoqués également le développement multipolaire le long des axes de transports en commun lourds. Mais au-delà de ça, les effets du projet sont contestés. Pour le maître d'ouvrage, le projet s'intègre à la politique d'aménagement du Grand Lyon, en reliant les pôles de l'agglomération. Mais pour d'autres, les gains d'accessibilité en voiture vont inciter à l'accroissement des déplacements et induire la poursuite de l'étalement urbain.

Nous avons également entendu des appels à l'équité sociale. Considérant que les prix du foncier amènent inéluctablement les populations à s'éloigner des centres, donc à être dépendantes de la voiture dont les coûts augmentent continuellement. La réponse donc d'un péage urbain ne devrait pas renforcer l'exclusion et la précarité. Mais en même temps, on peut imaginer les effets redistributifs de manière à atténuer les inégalités.

Enfin, nous avons entendu des rappels à l'équité territoriale qui ont été souvent réclamés, en particulier entre le centre et la périphérie, entre l'Ouest et l'Est. Et en particulier, que l'Est devrait bénéficier de la requalification des infrastructures et de leurs abords, réclamée par ses habitants.

### **Cécile VALVERDE**

Sur les attentes des territoires, nous avons entendu plusieurs choses et notamment des demandes de précision sur l'implantation des échangeurs et leur emprise qui n'ont pas été précisément données. Les demandes de précisions sur les voiries d'accès à ces échangeurs parce que la population craint une hausse de trafic sur certaines voiries. Et bien sûr, des attentes d'aménagements pour répondre à ces afflux de trafic. Mais également, sont demandées des études sur la requalification de l'A6/A7 et de ses abords, assez rapidement et en concertation. Ainsi que des demandes de requalification du boulevard Laurent BONNEVAY.

Sur les aspects financiers, il y a des interrogations sur le coût et le financement. Et notamment, même, une remise en cause de la pertinence de l'investissement sur une infrastructure routière, avec la question du caractère soutenable ou pas pour le contribuable ou l'utilisateur. Pour certains, les 2,5 milliards devraient être réaffectés aux transports en commun et d'autres dans un autre domaine, pensent à un risque de dérive des coûts du chantier. 800 millions d'euros pour les transports en commun posent des questions récurrentes comme des précisions demandées sur les projets, réellement pour les distinguer de ceux qui seraient

liés à l'AdS, qui sont inscrits au SCoT ou qui sont complémentaires. Et la part du Grand Lyon dans le financement en dehors du financement habituel au Sytral.

Des questions d'aspect financier sur les péages : alors, différentes solutions ont été discutées et sont envisageables, le choix reste ouvert. Et notamment entre un péage d'infrastructure, péage pour emprunter l'Anneau des Sciences, un péage de cordon ou de zone et une carte multimodale à mode opératoire. Des péages à organiser de manière cohérente avec leurs objectifs. Il y a une question de financement, mais aussi, bien sûr, de régulation de trafic à travers le péage. Et la demande de mise en cohérence des péages à l'échelle de l'agglomération, alliant avec l'objectif d'écarter le transit. Faire en sorte qu'on puisse écarter le transit de l'infrastructure. Des demandes de gratuité également dans certains secteurs et pour certaines populations.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER**

Alors, là c'est mon tour. L'expertise complémentaire. Très tôt dans le débat, on a eu une demande assez forte de participants pour une expertise indépendante telle que la loi le prévoit. Cette expertise indépendante a été décidée par la CNDP, le 9 janvier 2013, et a été conduite sur le mois de février et de mars. Les deux questions qui étaient posées par la Commission nationale du débat public portaient sur d'autres hypothèses possibles et réalistes que celle retenue par le maître d'ouvrage pour élaborer son projet, et est-ce que ces hypothèses auraient une incidence significative sur le projet ? La deuxième question portait sur les trois hypothèses en transport collectif, sans infrastructures routières majeures étudiées par le maître d'ouvrage. Est-ce qu'elles nécessitaient des études complémentaires et si oui, lesquelles ? Les réponses que nous avons, qui ont été transmises il y a quelques jours à la Commission, auront été reprises mot pour mot par la Commission qui n'a pas d'avis à donner, donc a voulu se tenir simplement à la position de ce qui est écrit dans cette expertise.

La première recommandation porte sur les hypothèses. Le cabinet qui a fait cette étude propose d'enrichir les hypothèses, de travailler sur des fourchettes sur la mobilité à l'horizon 2030, de prendre en compte les effets des différents types de péage qui peuvent être mis en place, de tester des effets des différents tracés possibles pour le contournement de transit. Et sur l'A6/A7 et sa requalification, l'étude propose d'envisager un déclassement et une requalification immédiats en considérant qu'il faut différencier les différents tronçons de l'autoroute A6/A7, et notamment la partie Sud, l'autoroute A7.

Un deuxième volet de cette expertise interroge sur le rapport entre transport et urbanisme. Et il tient à signaler que les choix en matière de transports ont une réelle influence sur l'étalement urbain. Le cabinet considère que si les SCoT et les PLU sont des outils nécessaires pour limiter l'étalement urbain, ce sont des outils insuffisants. Il insiste sur l'effet polarisateur des transports en commun, permettant des opérations de densification urbaine. Et à contrario, évoque un effet dilué si l'accessibilité est améliorée sur un des territoires étendus en utilisant des transports en commun en site propre et des routes. L'Ouest lyonnais, à l'accessibilité routière contrainte, présente pour cette expertise un important potentiel pour envisager une stratégie compilée, transport en commun en site propre et une densification de l'urbanisme.

Les alternatives transport en commun, qui était la deuxième partie de la question posée, proposent de lancer des expertises complémentaires approfondies. Nous n'avons pas repris la liste des expertises qui sont demandées, mais le cabinet a retenu un certain nombre de projets en demandant de réaliser des expertises sur un certain nombre de projets. Il signale cependant que les contraintes techniques liées au développement du tram-train ne sont pas insurmontables. Il constate que, pour lui, les densités à l'Ouest sont supérieures à celles de l'Est, que les contraintes financières au développement des TC périurbains ne sont pas une fatalité, mais un choix d'organisation. Et il conseille un besoin d'approfondissement de l'approche transport en commun.

### **Philippe MARZOLF**

Voilà. On a fini notre présentation. 19 minutes au lieu de 30 minutes. On est peut-être allé un petit peu vite. Si vous voulez, on peut revenir sur certains points. Je reviens sur le programme. Maintenant, ce qui serait important pour nous, et c'est vraiment important pour nous pour savoir après qu'est-ce qu'on va écrire concrètement dans notre compte-rendu : est-ce que tout ce que vous avez entendu ce soir correspond à ce que vous, vous avez dit aussi, ce que vous avez entendu ou est-ce qu'il y a des modifications que vous souhaiteriez qu'on apporte ou qu'on amène ?

Je vous rappelle que vous aurez tout le temps après de donner les enseignements vous, que vous tirez du débat. Maintenant, ce qu'on attend, c'est une réaction de votre part par rapport à nos enseignements.

Il y a un Monsieur qui vient de lever la main. Voilà. Bon, toujours le même principe : vous attendez, l'hôtesse va arriver avec son micro. Vous nous donnez votre nom, c'est pour le verbatim.

### **Alain CHONAGEOKOFF**

Oui, Alain CHONAGEOKOFF, Beauvoir-de-Marc. Le dernier slide qu'on a vu, qui parlait des densités, me semble... quelque chose de bizarre : je vois : les densités Ouest sont supérieures à celles de l'Est. Ça me semble être une erreur profonde. Je sais pas d'où vous sortez ces éléments, mais bizarre. Parce qu'on a des chiffres différents. Donc, il faudrait peut-être partager ces éléments après, mais mon avis, c'est faux.

### **Philippe MARZOLF**

D'accord. Il faudra que vous regardiez...

### **Alain CHONAGEOKOFF**

Simplement cette petite critique.

### **Philippe MARZOLF**

Tout à fait. Je vous rappelle que vous verrez sur le site internet de la Commission particulière et du débat, vous avez l'expertise qui est en ligne et vous pouvez tout à fait commenter. Monsieur ? Vous pouvez tout à fait commenter... S'il vous plait, vous pouvez m'écouter ? Voilà. Vous pouvez tout à fait commenter cette expertise, et c'est mieux de le mettre d'ailleurs sur le site internet en disant : j'aimerais avoir la confirmation de ces chiffres. Et en

fin de compte, dans l'étude complémentaire, vous avez un tableau qui compare des chiffres des collectivités de l'Ouest avec, pas forcément le Grand Est comme chez vous, mais à Villeurbanne, à Décines, etc.  
Attendez, attendez, le micro.

### **Alain CHONAGEKOFF**

Ce qui est gênant dans cette phrase, c'est ce que soulignait un voisin juste maintenant. Ça paraît être une généralité, ce qui n'est pas le cas en fait. Il faudrait mettre des exemples concrets si c'est le cas.

### **Philippe MARZOLF**

Très bien. Merci de votre remarque. D'autres réactions, remarques par rapport à nos enseignements ? Ou alors ils sont parfaits. Non, c'est pas possible. Ou on a bien entendu tout ce que vous avez dit alors ?

### **Gilles RENEVIER**

Bonsoir. Gilles RENEVIER, Saint-Pierre-de-Chandieu, président de l'association Respect Environnement et adhérent à la fédération Fracture. Alors, je viens de voir la présentation rapidement. Sur l'étude de TTK, ils précisait qu'il y avait plusieurs possibilités de contournement de l'agglomération lyonnaise. Vous n'en parlez pas. Or, pourtant, il me semble un préambule, même s'ils signalent dans leur composition du projet qu'on peut s'en passer.

### **Philippe MARZOLF**

Il y avait six scénarios.

### **Gilles RENEVIER**

Voilà. Six scénarios. On a remarqué d'ailleurs que deux scénarios parlaient du COL et quatre parlaient du CEL. Alors, je suis content de voir qu'il y a la CPDP. Je suis content de voir qu'il y a M. COLLOMB ici. J'aurais aimé saluer également Monsieur le Préfet qui quand même est un élément important. Il n'est pas là.

### **Philippe MARZOLF**

Juste une parenthèse : nous avons demandé à Monsieur le Préfet de venir lui-même aussi tirer les enseignements de ce débat. Il nous a dit qu'il ne pouvait pas venir. M. MAISONNIER, je l'ai vu dans la salle, il est toujours là.

### **Gilles RENEVIER**

Il est là, fidèle au poste.

### **Philippe MARZOLF**

On va pas, peut-être, lui redemander encore pour la Xème fois de s'exprimer.

**Gilles RENEVIER**

Alors, je ne sais pas si M. MAISONNIER représente la préfecture, et donc l'État. Êtes-vous là ici, M. MAISONNIER, parce que la seule fois où on a vu Monsieur le Préfet à l'ouverture, il avait qu'un avis personnel, il représentait pas l'État. Et aujourd'hui, êtes-vous l'État ou un avis personnel ? Vous jouez sur les deux tableaux. C'est bien. Bon, donc, ça serait bien qu'on parle quand même dans votre présentation de ces fameuses possibilités : contournement ou point de contournement. Pourquoi n'en avez-vous pas parlé ?

**Cécile VALVERDE**

Ah, si.

**Chantal SAYARET**

Si, si.

**Gilles RENEVIER**

Ici, dans votre présentation orale ?

**Jean-Paul PUYFAUCHER**

Oui.

**Cécile VALVERDE**

Ça a été rapide, mais...

**Gilles RENEVIER**

D'accord.

**Philippe MARZOLF**

Ou est-ce qu'on l'a mis ?

**Jean-Paul PUYFAUCHER**

C'est : tester les effets des différents tracés possibles pour le contournement de transit.

**Gilles RENEVIER**

Oui.

**Jean-Paul PUYFAUCHER**

Donc, effectivement... Mais ne demandez pas à 24 ou à 26 diapositives d'avoir tout le contenu. On a simplement essayé de montrer ce qui nous semblait important, sachant que dans notre compte rendu final, tout sera développé et qu'effectivement, quand on dit : « tester », c'est exactement le mot qu'il y a dans la conclusion. On n'a pas remodifié les mots. Voilà ce qui est dans la dernière page de son expertise, c'est : tester les effets des différents tracés possibles pour le contournement de transit. On l'a repris *in extenso*. Et effectivement, ça

renvoie à tout un chapitre qui est développé sur au moins quatre ou cinq pages, de mémoire.

**Gilles RENEVIER**

Très bien. À plus tard.

**Philippe MARZOLF**

Ces enseignements qu'on vous présente sont un peu une synthèse. C'est la structure de notre plan et de ce qu'on va dire. Après, d'ailleurs, il y a bien sûr, on va mettre de la chair derrière. Monsieur a demandé la parole aussi, et après, Monsieur.

**Jacques DUNAND**

Bonjour. Monsieur DUNAND, Marennes contre les nuisances, adhèrent aussi à la Fédération Fracture. Je m'aperçois que sur les 25 cahiers d'acteurs, il en manque quatre. Bizarrement, il y a que les cahiers d'acteurs qui représentent l'Ouest ou les gens de Lyon, etc. Il y a, je trouve, qu'un seul cahier d'acteurs de l'APPNV effectivement qui est vraiment le grand Grand Est. Mais, tout ce... ou là où est destiné à suppléer, comment dirais-je, d'après l'avis du préfet, personnel évidemment, celui de M. MERCIER aussi, qu'il n'aura pas à payer parce que tout va être déplacé avec la grande métropole. Mais bizarrement, les avis de l'Est lyonnais, de la rocade Est, qui sont riverain de la rocade Est, que dalle. Pourtant, on a apporté des contributions. Est-ce qu'elles font partie des quatre qui sont manquantes ? Est-ce qu'on les aura ou pas ?

**Philippe MARZOLF**

Alors, merci de ne pas faire de procès d'intention à la Commission particulière. On s'est excusé. C'est pas nous, c'est l'imprimeur qui s'est trompé. Il y a quatre cahiers d'acteurs qui manquent : Alcali, Europe Écologie Les Verts, le Conseil de comité de Pierre-Bénite... Conseil communal de développement durable et solidaire de Pierre-Bénite et la Fédération des entreprises du BTP du Rhône. Pas tous de l'Est quand même.

**Jacques DUNAND**

Il me semble qu'on a fait un cahier d'acteurs...

**Philippe MARZOLF**

C'est une contribution, Monsieur, je crois, d'après ce qu'on nous a dit. C'est pas un cahier d'acteurs, c'est une contribution et elle est déjà sur le site depuis quelque temps. Voilà. Merci pour votre compréhension. Monsieur avait demandé la parole aussi.

**Georges GUERRIER**

Bonsoir. Georges GUERRIER. Renaissance du vieux Lyon. La restitution est très intéressante. J'ai pas eu le temps de tout mémoriser les... ce que vous avez développé dans les... mais ma remarque, c'est sur les transports collectifs. Et les transports collectifs, vous parlez d'intermodalité. Et j'ai l'impression que c'est une lapalissade ou une banalité qu'aurait exprimée l'expertise complémentaire, le cabinet, quand il dit : il y a besoin de compléments

d'étude. C'est facile à dire, mais si on gratte pas et si on n'imagine pas ce qu'il y a derrière, on est dans le brouillard.

**Philippe MARZOLF**

Tout à fait. Mais Monsieur Jean-Paul PUYFAUCHER a précisé que dans le rapport de TTK, il y avait toute une liste de projets qu'il avait déjà un peu étudiés ou qu'il proposait.

**Georges GUERRIER**

J'ai bien compris son propos et je le respecte. Je dis simplement que l'intermodalité dans les transports collectifs est quand même un maillon essentiel qui mérite une attention particulière.

**Philippe MARZOLF**

Tout à fait. Merci Monsieur. De toute façon, la Commission l'a déjà dit, vous savez, dans les débats publics – la CNDP a organisé 60 débats publics en dix ans – les études, c'est un élément, les études n'apportent pas toutes les solutions. Donc, là, c'est une étude complémentaire. Elle n'apporte pas de solution. Et d'ailleurs, TTK a aussi dit que c'était une contribution et qu'il fallait continuer la recherche et les études. Monsieur ?

**Gilbert CARLE**

Bonjour. APPNV, Gilbert CARLE, le président. Donc, effectivement, je voulais vous entendre. Vous avez en partie déjà répondu sur le fait de... est-ce que cette contribution... Est-ce que, pardon, le rapport complémentaire est-il considéré comme une contribution ou est-il considéré comme un « ordre » entre guillemets ?

**Philippe MARZOLF**

Un ordre ?

**Gilbert CARLE**

Ouais. L'expertise...

**Philippe MARZOLF**

Un ordre à qui ?

**Gilbert CARLE**

Non, j'entends : qui s'imposerait au maître d'ouvrage.

**Philippe MARZOLF**

Je vous rappelle le principe général qu'on a essayé d'expliquer pendant les quatre mois de débat : le débat public permet à tout le monde de s'informer, de s'exprimer, et ça permet d'éclairer la décision du maître d'ouvrage. Donc, après, le maître d'ouvrage, lui, à la fin de la réunion, il tirera les enseignements. Pour nous, les milliers de personnes qui sont venues dans les réunions publiques, qui ont donné des expressions, des avis, des contributions, des cahiers d'acteurs, sont l'élément principal du débat. L'expertise complémentaire est com-

plémentaire. C'est pas un ordre. C'est une étude complémentaire qui est versée au dossier. Et après, le maître d'ouvrage en tirera les conclusions.

**Gilbert CARLE**

Donc, elle est considérée comme une simple contribution.

**Philippe MARZOLF**

Comme une contribution, une étude complémentaire, indépendante, qui a été financée par la CNDP de façon indépendante.

**Gilbert CARLE**

Je vous remercie.

**Philippe MARZOLF**

D'autres réactions ? Monsieur ? Toujours sur les enseignements.

**Bruno LEPINE**

Bruno LEPINE de l'association Centre-Presqu'île. Vous avez mis que pour l'A6/A7, déclassement immédiat. Alors, j'aimerais savoir ce que ça veut dire parce que « déclassement immédiat », tout le monde sait que ça n'est pas possible. Vous n'allez pas mettre un feu Cours de Verdun ou Quai Perrache pour faire encore plus de bouchons qu'il n'y en a actuellement. Parce que s'il n'y a aucune solution de contournement ou de transit pour l'autoroute, où passeront les voitures ? C'est une question que je pose. Alors, on dit que c'est à 30 ans. Effectivement, on pourra peut-être le faire dans 30 ans. Mais aujourd'hui, le déclassement est impossible.

**Philippe MARZOLF**

Alors, ce que je vous propose, c'est de voir directement qu'est-ce qui est marqué concrètement. Nous... Il a en effet dit qu'il faut rechercher à envisager un déclassement et il y a eu beaucoup de demandes également d'une requalification imméd... C'est bien quand vous écoutez, quand je parle. Voilà. Donc, quand je vous réponds en tout cas, et j'essaie de vous répondre. Donc, il y a eu des demandes. Que ce soit possible ou pas, c'est pas nous qui allons pouvoir juger. Je rappelle qu'on ne donne pas d'avis. Dans le rapport de TTK, de l'étude, ils donnent des pistes de réflexion. Après, ça sera certainement à étudier, de voir comment faire. Mais il y a pas de solution miracle. Il y a pas de solution qui est établie dans le rapport en tout cas.

**Bruno LEPINE**

Oui, mais c'est ce « immédiat » qui me dérange.

**Philippe MARZOLF**

Faites des commentaires sur... par rapport à l'étude complémentaire. On prend en note ce que vous dites. Mais là, c'est vraiment ce qu'a dit l'expert.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER**

On peut simplement rappeler que dans cette salle, un Monsieur s'est levé, je le revois très bien. Il s'est levé pour dire... une première fois, c'était donc la première réunion, la réunion territoriale qui était ici, qui a dit : il suffit de diminuer... Et je crois qu'il disait 15 000 voitures et ça permet de mettre un feu sur la partie A7 du moment qu'il soit suffisamment vers le pont de la Mulatière, précise-t-il dans son intervention. Philippe MARZOLF d'ailleurs, lui demande de préciser si c'est des voitures ou si c'est des déplacements parce que le Monsieur, quand il s'exprime, confond... fait une confusion. Et après, il y a l'expertise complémentaire et... relisez-la. Nous, on a repris ce qui est dit. Donc, mettez-vous... Essayez de bien comprendre qu'on ne dit que ce que l'on a entendu. Et je vous promets, on relit, on fait attention, on échange, on essaie d'avoir la perception la plus précise de ce qui s'est dit. Alors, effectivement, je suis prêt à modifier... On est prêts, tous, à tenir compte de ce que vous dites. Mais ne nous demandez pas d'écrire quelque chose qu'on n'aurait pas entendu. Mais maintenant, si vous êtes pas d'accord, dites-le. Et dans ces cas-là, on le prendra en compte. D'accord ?

### **Philippe MARZOLF**

Il y a eu la demande de requalification immédiate, c'est possible ou pas possible. Après, c'est peut-être des études à mener ou il y a des études qui ont déjà été menées qu'il faut voir. Il y avait Madame là, Monsieur, et puis derrière.

### **Béatrice VESSILLER**

Béatrice VESSILLER, élue de Villeurbanne, au Grand Lyon et au Conseil général. Merci pour cette restitution presque parfaite. « Presque », parce que je n'ai pas retrouvé un point concernant la question du financement. Vous êtes passés assez vite pour dire qu'il y avait un certain nombre de doutes sur la dérive des coûts possible. Mais on a aussi exprimé des chiffres, une comparaison entre le coût du projet et le nombre d'usagers potentiel et prévisionnel au vu du dossier par rapport à la dépense actuelle pour les transports en commun dans l'agglomération. Je m'explique : dans l'Anneau des Sciences, le remboursement de l'emprunt qui serait contracté par la future métropole ou le Grand Lyon, le Conseil général serait de l'ordre de 150 millions d'euros par an pendant 25 à 30 ans.

### **Philippe MARZOLF**

38 ans.

### **Béatrice VESSILLER**

38 ans, voilà. Pour 50 000 véhicules/jour dans l'Anneau des Sciences. Or, ce montant de 150 millions d'euros, c'est à peu près la somme que versent aujourd'hui le Conseil général et le Grand Lyon au Sytral pour faire fonctionner le réseau de transport en commun qui transporte chaque jour 1 300 000 voyageurs. Donc, pour la même somme (150 millions d'euros par an), 50 000 véhicules/jour dans une autoroute à péage et 1 300 000 voyageurs par an dans les transports urbains. Je pense... par jour, pardon. Je pense que la comparaison mérite d'être bien reprise dans votre synthèse. Je vous remercie.

**Philippe MARZOLF**

Merci, Madame. Il y avait un Monsieur là-bas, voilà, oui. Et puis, après Monsieur devant.

**Fabien BAGNON**

Bonsoir.

**Philippe MARZOLF**

Il y a juste un côté droit qui s'exprime. Le côté gauche...

**Fabien BAGNON**

Bonsoir.

**Philippe MARZOLF**

Enfin, pour nous.

**Fabien BAGNON**

Fabien BAGNON du Collectif VALVE, Venir à Lyon à Vélo. Je voulais simplement revenir sur un des points de l'expertise complémentaire. Lors de la présentation lundi dernier, la personne du cabinet avait énormément insisté sur le développement... enfin, la part des modes doux en disant qu'actuellement, la part sur l'agglomération lyonnaise était relativement faible et qu'il y avait un potentiel de développement très important. Et il a notamment cité en exemple des villes allemandes où la part modale atteint les 20 à 25 %. Je voulais simplement dire que ce mode de transport, même s'il apparaît pour nos concitoyens actuellement pas crédible, l'est bien. Il est bien crédible. On a simplement, enfin, on suit actuellement le même rythme de développement que les Allemands avec simplement 15 ans de retard. Donc, en fait, il faut être optimiste par rapport au développement du vélo. Et on peut compter dessus comme mode de développement complémentaire des transports en commun. Je vous remercie.

**Philippe MARZOLF**

Merci. C'est ce qu'on a voulu mettre : travailler sur des fourchettes de mobilité à l'horizon 2030 plutôt. Mais dans le compte-rendu, bien sûr, ça sera précisé. Monsieur devant là avait demandé la parole.

**Jean MURARD**

C'est simplement pour réagir...

**Philippe MARZOLF**

Toujours, Monsieur, vous présenter avant. Vous le savez.

**Jean MURARD**

Jean MURARD, Association Déplacements Citoyens. Simplement une remarque de compréhension. Quand je vois « requalification immédiate » et nous, on est pour, je vais dire dans quelles conditions, d'A6/A7, notamment Perrache/La Mulatière, bien évidemment, c'est pas

un immédiat « immédiat ». C'est un immédiat, c'est quelque chose de beaucoup plus proche, de ne pas attendre 2025 ou 2030 pour se bouger là-dessus. C'est pas... On sait bien qu'on va pas claquer dans les doigts et puis que demain matin, on va avoir la requalification. Moi, c'est comme ça que j'ai compris ce terme « immédiat ». Il aurait peut-être fallu un autre terme. Enfin, voilà.

**Philippe MARZOLF**

Court terme ? Rapide ?

**Jean MURARD**

Court terme, rapide, etc.

**Philippe MARZOLF**

D'accord. Monsieur derrière qui avait demandé la parole aussi. Voilà.

**Jean SARAILLON**

Jean SARAILLON, président de la Sauvegarde de la Vallée de Francheville. Mais la remarque que je fais, elle a été surtout écrite et énoncée par l'expertise. En fait, la méthode qui a été prise par le maître d'ouvrage pour l'analyse est inéquitable. Il n'a pas été fait de vraies comparaisons de scénario. Dans une ancienne vie, je pense que les études, on les fait d'abord en comparant des scénarios. D'ailleurs, les... concernant les transports en commun, on appelait ça des « hypothèses transports en commun ». Par contre, il y avait des scénarios routiers. Deuxième aspect : il y avait pas d'étude approfondie de transports en commun dans l'Ouest. Ça a bien été l'objet de la discussion de lundi dernier avec l'expertise, avec TTK. Il est là le problème. Voilà ma conclusion. Elle est au niveau de la méthode et je pense que vous devriez le mettre plus précisément : que la méthode était inéquitable dans la présentation de l'étude de ce projet routier. Merci.

**Philippe MARZOLF**

Inéquitable... On verra. D'autres réactions par rapport aux enseignements qu'on tire ? Oui ? il y a un bras qui se lève, là.

**Bernard THIERRY**

Merci. Bernard THIERRY. On peut remarquer que dans le PDU de 1997, il y avait une ligne qui était parallèle au tunnel de Fourvière prévue en tramway, depuis Part-Dieu jusqu'à La Sauvegarde. Et elle a été reprise dans le PDU suivant (2005) en la poussant même jusqu'à Écully, jusqu'à Pérollier. On peut remarquer que cette ligne pourrait emmener chaque jour un minimum de 30 000 voyageurs en soulageant le tunnel de Fourvière d'autant. Ce qui ramènerait la circulation tunnel de Fourvière et de l'axe A7 jusqu'au pont de la Mulatière au même niveau que la circulation au Nord, Nord-Sud...

**Philippe MARZOLF**

On préférerait ne pas trop rentrer dans les détails parce que... mais plutôt réagir par rapport à nos enseignements. On a entendu les différents arguments tout au long du débat. Merci,

Monsieur. Alors, est-ce que par rapport à nos enseignements, pour l'instant vous avez encore d'autres choses à dire ? Oui ? N'hésitez pas.

**Michel COTE**

Bonsoir. Michel COTE, directeur Développement, Compagnie Nationale du Rhône. Un enseignement que je tire à la lecture de vos documents, c'est effectivement un appui des milieux économiques au projet qui est présenté. Appui que nous avons nous-mêmes formulé en son temps. Je ne trouve pas dans votre synthèse d'élément sur le transport de marchandises dans la ville de Lyon. On est largement centralisé effectivement sur la partie déplacements urbains, que je comprends, sur la partie trafic de transit, que je comprends aussi. Mais nous avons une chance, c'est d'avoir un port qui a quand même 11 millions de tonnes qui arrivent au port Édouard HERRIOT et qui ont besoin d'être distribuées ou qui collectent tout ce que produit l'activité anthropique de la ville. Donc, ça représente des trafics et des volumes extrêmement importants. Nous avons, nous, apporté notre soutien à ce projet et il me semblerait intéressant d'avoir quand même un élément qui reprenne ces éléments sur le transport de marchandises pour lequel le tracé court nous paraît être une solution opportune. Merci.

**Philippe MARZOLF**

On vous rappelle que les enseignements qu'on vous a écrits là, c'est ce qu'on a entendu. On aurait pu dire qu'à un moment donné, le transport de marchandises était peu évoqué.

**Jean-Paul PUYFAUCHER**

Oui.

**Philippe MARZOLF**

C'est ce qu'on... on l'a marqué d'ailleurs, je crois.

**Jean-Paul PUYFAUCHER**

« Peu débattu ».

**Philippe MARZOLF**

Peu débattu.

**Jean-Paul PUYFAUCHER**

Ça a été peu débattu.

**Philippe MARZOLF**

C'était peu débattu, donc nous, on met ce qu'on a entendu. On ne va pas développer. Maintenant, si vous le dites maintenant, on va peut-être pouvoir rajouter un terme sur ce sujet-là.

**Michel COTE**

« Peu débattu », sûrement. Simplement, il y a eu une intervention de ma part à la première réunion. Il y a eu une contribution écrite également ; elle peut être mentionnée quand même. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

On prend note. Monsieur ? Toujours sur nos enseignements. Après, on passera aux enseignements que vous tirez du débat.

### **Claude CHARDON**

Claude CHARDON, CCI de Région. Je voulais dire deux choses, intervenir. La première sur ce qui concernait le port. Si M. COTE l'avait pas fait, effectivement, vous l'avez peut-être pas, M. MARZOLF, beaucoup entendu dans le débat. Je vous signale quand même que ces arguments sont développés dans des contributions, y compris dans la nôtre. La problématique du port Édouard HERRIOT fait partie de choses qui sont... et que vous avez consignées dans vos cahiers d'acteurs que vous avez validés. Donc, c'est pas un projet dont... qui est totalement inconnu dans... au cours de ce débat. Premier point, donc je n'y reviens pas dessus, il a été argumenté. La deuxième chose, je voudrais dire : je ne trouve pas, me semble-t-il, dans la restitution que vous avez faite, un autre aspect qui nous semble tout à fait fondamental du projet. Bien sûr, ce projet, sa première vocation, c'est une réorganisation du trafic et tous les débats se déclinent là-dessus. Mais c'est quand même avant tout, et également, un projet qui se décline dans le cadre d'une démarche globale de rayonnement de la ville. Que ce soit un jour une piste d'aéroport, la création d'une nouvelle gare, un bout de tuyau supplémentaire, que ce soit un tunnel ou une voie ferrée, un nouveau centre commercial à vocation régionale. Tout ça, et notamment l'Anneau des Sciences témoigne d'une démarche globale de rayonnement de la ville, d'amélioration de son image. Et c'est ce que, me semble-t-il, on attend beaucoup, il y a derrière la création d'investissements et des emplois. Donc, cette globalité de l'outil au-delà de sa fonctionnalité qui nécessite certes un débat public nous semble très importante à signaler.

### **Philippe MARZOLF**

Il fallait venir plus souvent dans les réunions publiques. Non, je plaisante. Je plaisante, je plaisante.

### **Claude CHARDON**

S'il vous plaît... Parce que je vais vous répondre

### **Philippe MARZOLF**

Tout à fait. On se connaît bien parce que vous avez fait notre débat sur la politique des transports dans le VRAL, la Vallée du Rhône, il y a des années.

### **Claude CHARDON**

Je le pense. Et quelques autres...

### **Philippe MARZOLF**

Tout à fait.

**Jean-Paul PUYFAUCHER**

Non, non. Mais il y a pas de problème.

**Philippe MARZOLF**

D'autres réactions par rapport à nos enseignements ? Monsieur ?

**René CLAITTE**

Oui, René CLAITTE, habitant d'Oullins. Moi, je me suis toujours posé, la première question : pour qui, Pourquoi ? Alors, la question « pour qui ? » on va y répondre après peut-être, mais le « pourquoi ? », j'ai envie de dire : on fait le TOP ou l'Anneau. Qu'est-ce que ça va nous apporter par rapport à aujourd'hui ? Personne a dit exactement ce que ça allait soulager. Je vois, aux Sept Chemins par exemple, ce soir, un bouchon terrible. Sur le périph', un bouchon terrible. Alors, quel va être, je dirais, les effets bénéfiques de ce TOP ? On m'en reparle. Ah oui, mais on part sur un autre schéma. Bon, alors, on part sur un autre schéma. Qu'on nous explique exactement qui et pourquoi. Donc là, je l'ai pas.

Comme simple citoyen, je vois des chiffres. Moi, je paye, malheureusement bien sûr ma contribution comme tout le monde. Est-ce que tous les Lyonnais seront pendant trente et quelques années (38 ans exactement), est-ce qu'ils vont donner pour ce TOP ? Qui va l'utiliser ? Et quand je regarde que, bon, il va être pratiquement à Perrache, pour certains on sait pas trop, il faut quand même préciser tout ça. Qui va payer ? Surtout, on est sur un tunnel. Ça va nous coûter très cher par la suite. Au moment où les payes descendent, où l'État réduit tout, nous on dépense. Je trouve ça un petit peu... trop de points d'interrogation qui n'ont pas été développés. J'aimerais bien que ça soit bien précisé. 2 milliards, ça ne veut rien dire du tout pour l'habitant de tout le monde. Demandez la question dans les rues, vous verrez. Les gens vont dire : c'est quoi ? Ça nous coûte combien ? On sait pas. On nous dit : il y a trop de trafic. Oui, d'accord. Mais, à Tassin-la-Demi-Lune, ils ont fait des tas de bâtiments. À Perrache, il y avait pas d'habitation, on a fait des tas d'habitations. Sur Lyon Capitale en 2010, ils épinglaient déjà Vaugneray et Craponne en disant : l'urbanisation... Et je suis content dans le rapport que l'urbanisation pour une fois incontrôlée soit mise sur la table. Et tant qu'on n'aura pas une urbanisation contrôlée, on pourra faire n'importe quel TOP, on pourra dépenser de l'argent, on ne réglera pas nos problèmes. C'est dommage quand même qu'il n'y ait pas une conclusion en disant : voilà ce que ça va nous apporter de bénéfique. Merci.

**Philippe MARZOLF**

Très bien. Merci, Monsieur. D'autres réactions par rapport à nos enseignements ? Oui, Monsieur ?

**Jean TORRIERO**

Oui, bonsoir. Moi, je me demande si...

**Philippe MARZOLF**

Toujours le nom, Monsieur.

### **Jean TORRIERO**

Jean TORRIERO. Je me demande si tout le monde, les technostructures, ont regardé une carte de France et une carte d'Europe. On est... Lyon, c'est l'endroit où c'est la convergence de toutes les circulations Nord et Sud. Il y a six autoroutes qui arrivent du Nord. Il y a six autoroutes qui partent au Sud et on n'a toujours pas de ring. Cherchez sur les cartes, il y a que Lyon. Alors, pourquoi ? Secondo, on va faire un ring. Alors, si on fait le petit ring tel qu'il est prévu, on va... Si on a le grand ring qui arrive en face du boulevard urbain Sud, on a automatiquement le petit ring. Il suffit de quelques panneaux pour dire : « vous allez à gauche » ou « vous allez à droite ». Et c'est quelque chose de grand. Le scénario rocade qui coûte moins cher, qui est plus sécuritaire parce qu'il y a beaucoup plus de trajets à l'air libre. Et enfin, est-ce qu'un jour on va regarder tout ça ? Parce que...

### **Philippe MARZOLF**

Qu'est-ce que vous voulez qu'on modifie sur nos enseignements ? Qu'est-ce qui manquerait dans les enseignements ? C'est ça qui nous intéresse Monsieur ce soir. Sinon, vous pouvez donner un avis sur le site internet comme quoi, c'est un avis qu'il faut un ring, etc. Mais ce soir, ce qui nous intéresse, c'est qu'est-ce que... Est-ce que vous trouvez que nos enseignements ne sont pas assez complets ? Que de ce point de vue là, qu'est-ce qui manque ? Non ? Ce n'est pas vous couper la parole. Votre avis est intéressant certainement, mais ce soir, c'est vos réactions par rapport à nos enseignements.

### **Jean TORRIERO**

Moi, je me mets au bord du trottoir et je regarde les cartes. Et je vois : il y en a qui alignent des millions de chiffres et ça sert strictement à rien. Je pourrais donner plein d'exemples à Lyon. Ça fait bientôt 50 ans que je suis dans le microcosme, alors excusez-moi, mais bon... Pour dire si on fait la version grande rocade, on a automatiquement la petite.

### **Philippe MARZOLF**

D'accord. Merci, Monsieur. Monsieur qui a demandé la parole aussi. Toujours sur nos enseignements. Après, on va vous passer la parole bientôt sur les enseignements que vous tirez du débat.

### **Claude MOUCHIKHINE**

Bonjour. Claude MOUCHIKHINE. Dans les enseignements, même si ça n'a pas été évoqué de façon très explicite, je crois qu'il faut considérer le TOP Anneau des Sciences avant tout comme la volonté d'un service aux entreprises, avant d'être un moyen de résoudre réellement le problème des populations locales, puisque les systèmes autoroutiers vont à terme recréer autant d'embouteillages que ce que l'on connaît actuellement. Alors, effectivement, en dehors des périodes de pointe, les circulations des matières seront peut-être facilitées par le TOP. Mais, il y a d'autres moyens pour le faire.

### **Philippe MARZOLF**

D'accord. Là, on commence à rentrer un peu sur les avis donc on va bientôt passer à la deuxième partie. Monsieur ?

**Philippe MARZOLF**

D'accord. Allez-y.

**Bernard BOCHARD**

Bernard BOCHARD, élu du 9<sup>e</sup> arrondissement. Je regrette qu'on n'ait pas tiré les enseignements des boulevards Nord du périphérique. Nous avons un exemple particulier sur le 9<sup>e</sup> arrondissement. Un arrondissement qui était sinistré de par un passé industriel qui n'existait plus. Et à la fois l'arrivée du boulevard Nord du périphérique a permis de reconquérir des friches industrielles, c'est-à-dire que sur l'arrondissement, le nombre d'emplois est passé de 12 000 à 27 000. On a construit 500 000 m<sup>2</sup> d'activité économique. L'habitat a été traité. C'est 5 000 nouveaux logements qui ont été construits et le secteur de l'industrie qui est un secteur qui était... qui avait quelques centaines d'emplois, il y en a 100 000 aujourd'hui. Et tout ça, c'est l'effet cumulé de l'arrivée du BPNL et de l'arrivée du métro sur le 9<sup>e</sup> arrondissement. Je regrette, alors, il faut aller chercher des études, certes. Mais, je regrette que cette étude, que cette situation-là, n'ait pas été examinée. Et la semaine dernière avec des élus de Tassin-la-Demi-Lune et d'Oullins, on a bien vu que ce périphérique, cet Anneau des Sciences globalisé dans son fonctionnement n'apportait aucune nuisance. On a bien vu qu'un demi-changeur enterré, avec des sorties bien calibrées, n'apportait pas de nuisance à la vie d'un quartier. C'est la réalité. C'est ce qui se passe aujourd'hui. Et c'est ce qui a amélioré la qualité de vie dans notre arrondissement.

**Philippe MARZOLF**

S'il vous plait. S'il vous plait.

**Bernard BOCHARD**

Voilà. Merci.

**Philippe MARZOLF**

Laissez finir Monsieur. Vous vous rappelez, on a mis dans les enseignements que le débat avait été courtois pour l'instant, etc. Donc restons dans cette tonalité-là, s'il vous plait. Il y avait une demande de parole derrière, là-bas. Et après, on va passer aux enseignements que vous tirez du débat.

**Romain BLACHIER**

Romain BLACHIER. Je suis élu du 7<sup>e</sup>. J'ai entendu quelque chose qui m'a beaucoup intéressé tout à l'heure, c'était sur la question de la dimension fluviale effectivement qui n'a pas été prise en compte dans ces travaux et qui pose un certain nombre de questions dans le sens où effectivement, le tracé court permettrait au niveau du port Édouard HERRIOT, dans mon arrondissement, de pouvoir avoir moins de ruptures de charge avec les camions, et donc des transports beaucoup moins polluants, beaucoup moins de camions qui rentreraient dans Lyon et qui seraient remplacés par du fluvial. Donc, ça, c'est une dimension qui, à mon avis, ça a été dit je sais plus par qui tout à l'heure. C'est important d'en tenir compte.

Le deuxième point : j'ai entendu qu'on disait que l'Anneau des Sciences, c'était surtout pour les entreprises. Faudrait aussi regarder les gens qui habitent à côté de la halle Tony Garnier. Ils subissent quand même un certain volume de voitures tous les jours. Et justement, c'est une solution également pour leur améliorer la vie. C'est pas qu'une solution de développement économique. C'en est une, bien sûr, parce que ça permet de lier un peu plus les entreprises et de lier les universités. Mais c'est également une solution pour les habitants de ces coins-là qui se retrouvent avec des pollutions qui sont quand même assez massives tous les jours.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Ce que je vous propose : maintenant, on a entendu toutes vos réactions par rapport aux enseignements. Je vous rappelle que sur le site internet à partir de demain matin, vous aurez nos enseignements, ce qu'on vous a présenté ce soir. Et vous pourrez les commenter. Donc, c'est un fichier Word. Vous pourrez commenter, donc rajouter des remarques que vous avez à faire. Et pouvoir relire concrètement et un peu plus longuement ce qu'on vous a présenté.

Donc maintenant, on va passer à la deuxième phase de la réunion : c'est en fin de compte les enseignements que vous, public, vous acteurs, tous les gens qui sont venus participer : qu'est-ce que vous avez... qu'est-ce que vous retirez du débat public ? Donc, peut-être pas redonner tout votre avis, tous vos arguments, etc. Mais, qu'est-ce que ça a fait... qu'est-ce que ça a changé pour vous, ce débat ? Qu'est-ce que ça vous a apporté ? Et qu'est-ce que vous en tirez comme enseignements ?

Alors, Monsieur ? Ça arrive. Non, ça arrive.

### **Denis BROLIQUIER**

Bonsoir. Denis BROLIQUIER. Le débat était riche et complet. Il a permis l'expression large. C'était pas forcément gagné d'avance. Et bravo à la Commission d'avoir imposé les conditions d'un débat très large. Avec les conclusions que vous nous avez présentées tout à l'heure, on voit bien que d'un côté, il y a les pragmatiques, que de l'autre côté, il y a les idéologues ou les défenseurs d'intérêts particuliers. On voit bien que d'un côté, il y a les optimistes et que de l'autre côté, il y a des craintifs. Trois conclusions très rapidement :

Un, beaucoup d'arguments qui auraient été donnés sont statiques. Et cet équipement, cette infrastructure, il est fait pour faire bouger les lignes. Et donc, il faudrait plus de dynamisme dans les arguments qui auront été apportés ou en tous les cas dans leur prise en compte.

Le deuxième... la deuxième appréciation, vous avez dit que l'État était attendu. Effectivement, tout le monde attend l'État, mais on attend l'État depuis tellement longtemps et il est tellement... l'État est tellement déliquescence depuis des années que, à défaut de faire sans lui, décidons sans lui, et surtout, n'attendons plus l'État pour prendre une décision.

Et puis, la troisième... le troisième enseignement que je tire, c'est l'étude complémentaire est partielle et contestable. D'abord parce que dire qu'il y a la sous-estimation d'un marché du vélo, ce n'est pas être à l'échelle du projet. Affirmer que le Top n'est pas nécessaire pour réaménager l'A7 et La Confluence, c'est avoir une méconnaissance profonde... alors, vu depuis Karlsruhe, c'est peut-être possible. Mais des processus de décision en France, puisque

moi, c'est en tant que maire du 2<sup>e</sup> arrondissement, c'est quelque chose qui me tient particulièrement à cœur. Mais, dire qu'on peut faire ça tout de suite et relativement facilement, c'est aussi prendre toutes les équipes municipales successives lyonnaises pour des billes et pour des incapables.

Et puis, dernier élément : jamais les partisans du TOP ont affirmé que l'Ouest ne pouvait accueillir des transports en commun. Il y a eu une politique au cours des dernières années de développement des transports en commun à l'Ouest qui a porté ses fruits, ou que le TOP était en contradiction avec une politique de développement des transports en commun. Bien au contraire.

Ma conclusion, aussi bien en tant que maire du 2<sup>e</sup> arrondissement qu'en tant qu'élu communautaire, qu'en tant que président du groupe Lyon Divers Droite UDI au Conseil municipal, c'est que cet Anneau des Sciences est plus que jamais nécessaire, et que nous en avons besoin. Et que nous en avons besoin le plus rapidement possible.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Monsieur ? Et après derrière.

**Edmond LUCA**

Merci beaucoup.

**Philippe MARZOLF**

Je vous rappelle bien sûr, on me le rappelle, mais la règle c'est maximum deux minutes et demie, trois minutes pour que le maximum de personnes puisse s'exprimer. Monsieur ?

**Edmond LUCA**

Bon, Edmond LUCA, Conseil national de la FNAUT. Alors, je...

**Philippe MARZOLF**

La FNAUT, c'est quoi ? Fédération nationale...

**Edmond LUCA**

Fédération nationale des associations des utilisations des transports... des utilisateurs des transports. Alors, les réunions organisées par la CPDP ont permis de mettre en évidence les six constats suivants :

Premièrement : poursuite du développement routier. La plupart des décideurs, Grand Lyon, maires, CCI, responsables d'entreprises, etc. considèrent que les alternatives à la panacée automobile ne peuvent être que très marginales.

Deuxièmement : paradoxe ferroviaire et TOP. Selon les pro-TOP, la ligne... les lignes ferroviaires de l'Ouest ne traversant que des territoires à faible densité ne peuvent être efficaces. Mais le TOP qui serait parallèle à ces lignes, donc dans les mêmes densités est jugé indispensable. Donc, ça paraît curieux.

Négationnisme des trafics induits et des re congestions. Le temps gagné par le TOP est estimé par le Grand Lyon négligeable. Donc, sans risque de trafic induit, d'étalement périurbain, de re congestion contrairement aux constats de Fourvière, de rocade Est et aux prévisions de

l'A45 aux lois de Zahavi, de Downs, de Thomson, etc. Je précise qu'entre Alai et les Hôpitaux Sud, le temps de parcours serait divisé par trois avec le TOP.

Opposition aucune aux engagements environnementaux du Grand Lyon. Avec le TOP, le bilan carbone, selon Air Rhône-Alpes ne serait pas nul comme cela a été dit, mais de +20 % par rapport à 2012. Cela serait donc en totale opposition avec le Facteur 4 qui implique -50 % en 2035 par rapport à 1990.

Scandale financier : à plus de 2,6 milliards d'euros, le TOP serait équivalent à 15 ans d'investissements pour tous les transports en commun du Sytral.

Enfin, sixième point : crédibilité des alternatives transports en commun. L'expertise commandée par la CNDP a confirmé l'avis de la plupart des associations sur les alternatives transport en commun avec notamment le rabattement multimode sur la cinquantaine de gares des cinq lignes directement connectées au réseau urbain de plus de 1 000 km dans un rayon de 20 km.

De plus, la réduction des voitures en zone urbaine et la contribution financière aux transports en commun pourraient être obtenue par... avec un péage urbain comme c'est déjà fait dans huit villes européennes. Ainsi, le Grand Lyon ne serait plus en opposition, mais dans le véritable (et non le théorique) respect des objectifs de Grenelle, plus le SCoT, plus le PDU, plus le plan de protection de l'atmosphère, plus le SRCAE, etc. Merci beaucoup.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Premier trait, j'allais vous dire justement. Monsieur ?

### **Georges CHICH**

Merci. Georges CHICH, Association CADO à Oullins. Alors, je... les conclusions que je tire du débat si vous voulez, c'est qu'il me semble que le débat a révélé la non-nécessité de faire le TOP. C'est une question qui me paraît avérée. J'en tirerai trois éléments :

Le TOP propagerait l'étalement urbain. Ça a été à peu près démontré. C'est vrai que cette question est apparue assez tardivement dans le cours du débat. Mais quand elle est apparue, on n'a pas eu d'argumentation du maître ouvrage... du maître d'œuvre pour nous convaincre que ça ne le ferait pas.

Il ne permettra pas de réduire la pollution aérienne et d'assainir l'air de Lyon.

Et il empêcherait... il empêchera... il empêcherait, je préfère parler au conditionnel puisque je suis contre, il empêcherait le développement d'une infrastructure de transport en commun lourde à l'Ouest. Il y a aujourd'hui un déséquilibre très très net d'équipements en transport en commun entre l'Est et l'Ouest. Dans l'agglomération lyonnaise, c'est très très notable.

Alors, j'entends tout à l'heure M. BROLIQUIER, allié de circonstance du Président du Grand Lyon, chercher une méthode assez contestable en cherchant à disqualifier l'expertise complémentaire TTK. Moi, je trouve que c'est des méthodes pas admissibles, ça. Cette expertise complémentaire a été menée de très bonne façon. Je sais pas si ce Monsieur était là à la restitution, je l'ai pas vu, il aurait pu poser des questions ce jour-là. Moi, je trouve un peu scandaleux parce que ça va dans le même sens que les méthodes du dossier au départ. C'est-à-dire qu'on pose pas tout sous la table, on cherche pas à faire des vraies alternatives transports en commun et puis après, bon... on s'étonne que les gens soient pas contents.

Voilà. Je vous remercie en tout cas et je voudrais remercier la Commission qui a fait un excellent travail à mon avis.

### Philippe MARZOLF

Merci en tout cas, ça nous touche à tous, mais on a juste fait notre travail, si on peut dire. Monsieur ?

### Daniel DELEAZ

Daniel DELEAZ, adjoint au maire de Pierre-Bénite. Le débat animé depuis quatre mois par la CDP a été remarquable et nous tenons à remercier la CNDP pour le travail qui a été réalisé nous aussi. Le débat a été riche sur l'avenir de nos territoires, sur les modes de déplacement et de vie que nous souhaitons pour les populations. Et ce qui a finalement été porté, sur quelle agglomération nous voulons vivre à l'horizon 2030. Ce débat public a mis en évidence une forte demande de transports en commun dans l'ensemble de l'agglomération et particulièrement dans l'Ouest lyonnais. Tout comme il a été mis en évidence que l'offre du Grand Lyon ne répondait pas à cette attente. Nous avons déjà eu l'occasion de le rappeler et de le dire : notre opposition au tronçon Ouest du périphérique. Et je peux affirmer ce soir que cette position et celle d'une alternative crédible par le développement des transports en commun et de l'intermodalité sortent renforcées du débat public.

À ce titre, nous sommes satisfaits d'avoir pu faire bouger les lignes et persuadés que la mobilisation populaire, les pétitions des associations de riverains, d'usagers et de partis politiques pour le développement des transports en commun ont contribué à mettre en lumière les dangers du projet Anneau des Sciences.

Le mois supplémentaire décidé par la Commission pour permettre l'expertise complémentaire de TTK, les nombreuses études et analyses portées au débat témoignent de l'insuffisance du dossier. Choix d'hypothèses maximaliste et arbitraire, surévaluation de la part modale de la voiture, non prise en compte de l'urbanisation future dans les modèles de calcul des trafics, autant d'éléments qui nous amènent à penser que le projet que nous jugeons déjà infondé au regard des exigences du développement humain durable est encore plus mal ficelé techniquement.

Nous apprenons, non pas dans le dossier initial, mais bien dans l'expertise complémentaire, la possibilité de déqualifier l'autoroute entre Perrache et Pierre-Bénite, sans obligation de réaliser le TOP. Un développement des transports en commun plus ambitieux comme nous le proposons et la réalisation du grand contournement permettrait une diminution de 25 % du trafic dans des délais beaucoup plus courts que ceux du TOP. Le prolongement du métro jusqu'aux Hôpitaux Sud et le développement de nouveaux transports collectifs s'en trouvent d'autant plus justifiés.

Aussi, nous pouvons rappeler que le maître d'ouvrage a écouté et a avancé un nouveau projet autour du transport en commun à un coût équivalent ou proche. Il n'y a pas de fatalité, il n'y a pas de territoire inexorablement tourné vers l'usage de la voiture et d'autres propices à recevoir les transports en commun. Il y a tout simplement des territoires dynamiques qui se construisent au quotidien. Il y a aussi des populations contraintes, victimes des coûts finan-

ciers, d'un budget voiture énorme, victimes collatérales parfois de la faiblesse de l'alternative à la voiture individuelle.

Enfin, il y a surtout un projet de territoires à reconstruire. Comme l'a montré le débat public, le projet de l'Anneau des Sciences ne porte aucune ambition nouvelle et n'est ni moderne ni visionnaire. Alors que le projet du Grand Paris s'ancre dans la réalisation d'un anneau de transports en commun en site propre, pourquoi le projet lyonnais est-il tourné vers le tout-voiture ? C'est assurément le projet d'une autre époque dont le débat fumé entre le tracé court et le tracé long ne révèle finalement que la même impasse. Alors vite, très vite, utilisons les deux à trois milliards d'euros envisagés pour ce TOP pour un projet d'apaisement de la circulation afin de gagner en qualité de vie et en solidarité d'agglomérations avec un nouveau plan de transports en commun.

J'ajouterai un dernier élément : c'est que le vote récent à la Région sur le plan Air Climat nous conforte une fois de plus à l'idée « il faut aller vers les transports en commun ».

Je vous remercie.

### **Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur. Alors, derrière Monsieur. Après, là... Allez-y.

### **Gilbert CARLE**

Très bien. Donc, voilà donc les enseignements que l'APPNV tire du débat puisque c'est l'objet de nos interventions actuellement. L'APPNV est devenue acteur dans le débat public uniquement du fait que le maître d'ouvrage de ce projet a conditionné sa réalisation à la réalisation par l'État d'un contournement autoroutier de Lyon. Et comme notre association qui défend des territoires, lesquels territoires pourraient être impactés par ce contournement, c'est la raison pour laquelle nous sommes devenus acteurs dans ce débat.

L'APPNV pense que le biais utilisé par le maître d'ouvrage de conditionner la réalisation de l'Anneau des Sciences à la réalisation par l'État d'un grand contournement autoroutier de Lyon a significativement perturbé le débat public. En effet, cette façon de procéder (que par ailleurs nous pouvons comprendre) n'a pas incité toutes les associations de l'Est lyonnais à s'exprimer clairement sur le fond de leurs préoccupations qui étaient liées au contournement de Lyon. Tout le débat public s'est donc déroulé dans un climat d'ambiguïté avec renvoi à un futur autre débat public qui, par principe, selon les conditions mêmes du maître d'ouvrage doit être préalable à la réalisation de l'Anneau des Sciences. Cette façon de faire nous a semblé très préjudiciable à l'expression des associations de l'Est lyonnais qui ne sont pas toujours senties concernées, voire pas du tout concernées pour un certain nombre de leurs adhérents.

Sur l'organisation du débat, l'APPNV regrette que la Commission particulière n'ait pas programmé une réunion officielle dans l'Est lyonnais au-delà de celle de Bron. La seule réunion officielle sur ce sujet a été organisée le 27 février par les associations de citoyens Aster et d'élus ACTEuRs (ex Halte Fer) qui ne disposent pas des mêmes moyens de diffusion que la Commission particulière auprès de la population.

L'APPNV regrette également que la Commission particulière n'ait pas communiqué auprès des médias de l'Est lyonnais autant que les associations de l'Est l'avaient demandé lors de la

préparation du débat, ce qui avait pourtant été acté par cette même Commission particulière.

Sur l'attitude de Monsieur le Préfet de Région dans ce débat public, en interdisant notamment la présence d'un représentant de l'État lors de la réunion organisée le 27 février par Aster et ACTEuRs, l'APPNV fait à nouveau le constat que Monsieur le Préfet de Région (absent ce soir) considère les citoyens de l'Est lyonnais comme des sous-citoyens.

Sur le débat en général, l'APPNV a le sentiment que dans ce contexte, les différentes opinions et les argumentations ont pu être développées librement par les différents acteurs qui se sont engagés : citoyens, associations, institutions et élus. L'ambiguïté dont nous avons fait état nous a semblé nette dans les débats. Il y avait ceux qui étaient là du fait du contournement et ceux qui étaient là du fait de l'Anneau des Sciences.

**Philippe MARZOLF**

Trois minutes passées.

**Gilbert CARLE**

Excusez-moi, j'ai encore deux-trois paragraphes.

**Philippe MARZOLF**

Ah, deux-trois paragraphes ?

**Gilbert CARLE**

Oui.

**Philippe MARZOLF**

On avait dit trois minutes maximum.

**Gilbert CARLE**

Je vais essayer de parler plus rapidement.

**Philippe MARZOLF**

D'accord.

**Gilbert CARLE**

L'APPNV regrette que les présentations du projet faites par le maître d'ouvrage aient été souvent plus emphatiques que réalistes. Pour le maître d'ouvrage, être plus réaliste aurait été plus convaincant. Comme on dit : à vouloir trop embellir la mariée, voilà ce qui nous arrive.

Sur le projet du TOP, à l'issue de ce débat, pour l'APPNV, il apparaît contrairement à ce qui a été dit par les précédents acteurs que la réalisation de l'Anneau des Sciences lui-même dans sa version courte n'est pas trop contestée, c'est exactement la conclusion à laquelle vous êtes arrivés dans votre présentation.

Bien entendu, le débat public fait apparaître des divergences d'appréciations entre les partisans de ceux qui privilégient les transports en commun et sites propres, et ceux qui estiment

que pour les prochaines 20 à 30 années, l'augmentation du nombre de véhicules automobiles se poursuivra encore dans les villes qui se développent comme l'agglomération lyonnaise. Il appartient donc au maître d'ouvrage d'en tenir compte et d'arbitrer en ces différentes opinions.

### **Philippe MARZOLF**

4 minutes 25.

### **Gilbert CARLE**

Sur le contournement de Lyon, pour les acteurs qui se sont intéressés à cette condition préalable posée par le maître d'ouvrage, l'APPNV observe à l'issue du débat que la question de la gestion du trafic de transit est malgré tout essentielle pour améliorer la fluidité des déplacements dans l'agglomération. L'APPNV observe que sur le contournement autoroutier de Lyon, les acteurs ne contestent pas le contournement par l'Ouest de l'agglomération, tracé adopté par l'État depuis 50 ans, sur lequel ses services travaillent depuis le CDIAT de 2006 afin d'arrêter le fuseau 300 m par le périmètre adopté.

### **Philippe MARZOLF**

Vous pouvez conclure, s'il vous plaît ? Par respect pour les autres qui veulent aussi participer et s'exprimer.

### **Gilbert CARLE**

Très bien. Au terme du débat, je conclus donc, l'APPNV a exprimé son choix : réaliser concomitamment le TOP version courte, ring intramuros et le COL version courte relié à la rocade Est. Ce qu'elle appelle ring extramuros. Pour le COL, l'APPNV a bien noté que cette question fera l'objet d'un nouveau, autre débat public, lequel a pourtant déjà eu lieu en 2006, le choix du COL étant acté à cette époque-là.

L'APPNV rappellera donc sa et cette position constante et elle s'efforcera d'ici là de convaincre ceux qui ne le sont pas, de la justesse de ses propositions. Je vous remercie. Je m'excuse d'avoir été aussi long.

### **Philippe MARZOLF**

Deux-trois remarques. On s'excuse si l'Est s'est senti un petit peu oublié, même si on a essayé de faire le maximum, mais c'était pas dans le débat même si c'était le Grand Lyon qui avait mis le préalable par rapport au contournement. Deuxième remarque, nous-mêmes, la loi, on n'a pas dit qu'il y aurait forcément un débat public sur le contournement de transit. Il y aura forcément une saisine de la CNDP. Laissez à l'autorité administrative indépendante le choix de dire : c'est un débat public ou pas. Et troisième élément, c'était ? C'était ça. Voilà, merci.

Monsieur. Donc, merci de respecter maximum les trois minutes, s'il vous plaît.

### **Jean-Jacques EXTIER**

Oui, bonjour. Donc, Jean-Jacques EXTIER, représentant de la Sauvegarde de la Vallée de Francheville. Donc, nos remarques par rapport aux enseignements sur le débat public :  
Donc, premier point : le Grand Lyon, donc, a dû dévoiler enfin le projet du TOP et l'Anneau des Sciences. Les associations et les citoyens ont pu s'exprimer en termes de point de vue, et questionner bien sûr. Le débat public et l'expertise donc du dossier du Grand Lyon ont mis en évidence la congestion de l'axe A6/A7 induit principalement par le trafic local routier. Ces instances ont aussi montré l'insuffisance des liaisons efficaces de transports en commun entre l'Ouest et l'Est alors qu'il est possible de créer des lignes de tramway à l'Ouest, comme l'a démontré la récente étude TTK.

Le concept d'Anneau des Sciences apparaît surtout comme un habillage vendeur du périphérique Ouest. Pour preuve, le maître d'ouvrage avait simplement oublié d'étudier les aménagements nécessaires à apporter au boulevard Laurent BONNEVAY inclus dans l'Anneau des Sciences. Ce n'est donc que le 20 août, dans la hâte, que le Grand Lyon a proposé aux riverains de cette autoroute des améliorations de leur cadre de vie.

On est loin donc, en amont d'un tel dossier, de la mise en place du plan de déplacement urbain global à long terme réclamé donc par notre association pour toute l'agglomération.

Habitant Francheville, donc, de la seule commune qui n'a pas bénéficié de réunion publique, comme tous les Franchevillois, donc, on n'a pas pu discuter de l'aménagement de l'échangeur donc, prévu Alaï – Bel Air. Avec les tunnels, cette zone située à proximité donc des écoles et de leurs habitations, elle est à moins de 100 m au niveau des écoles, est pourtant qualifiée « d'enjeu fort » dans le dossier du Grand Lyon. Donc, on s'en étonne. Et c'est ainsi que les Franchevillois restent inquiets donc des conséquences de ce viaduc de près d'un kilomètre. Installé dans le vallon donc du ruisseau de Charbonnière en termes de pollution, bruit, congestion des rues, dégradation du paysage, destruction irrémédiable de la faune et de la flore avec deux couloirs écologiques malgré la future appellation donc, donnée par le dossier « Parc des Vallons ». On doute un petit peu de cette qualification nouvelle. Nous n'avons pas d'illusion, le président COLLOMB toujours sur la brèche pendant le débat décidera prochainement de réaliser le TOP même si l'État ne fait que promettre un contournement de l'agglomération. Cependant, le Grand Lyon et le Sytral ne pourront ignorer plus longtemps les pistes de solutions avancées par les associations, les citoyens, les élus et le cabinet TTK pour répondre vraiment au schéma de cohérence territoriale : organiser la ville autour des transports en commun en site propre, effectivement. Alors, comme l'indique M. CREUSET dans sa contribution, pour éviter l'étalement urbain de l'habitat, cette augmentation d'accessibilité doit être compensée par un péage urbain, ce que propose d'ailleurs le Grand Lyon. Ainsi, nous risquons d'avoir la carotte avec le TOP et le bâton avec le péage. Et surtout, un déficit profond transport collectif pour le futur. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Je ne peux pas vous laisser dire que Francheville a été la seule commune où il n'y ait pas eu de réunion publique. Je vous rappelle le principe que la Commission particulière a adopté dès qu'on a validé le programme d'organisation par la CNDP : on a organisé 15 réunions publiques nous-mêmes, et après, on a proposé à toutes les collectivités qui le désiraient, concernées par le projet, de pouvoir organiser une réunion d'information. La Commission, un membre de la Commission venait pour présenter le débat, pour écouter et en tirer les ensei-

gnements. Donc, on a organisé quatre autres réunions en plus sur la demande des collectivités.

**Jean-Jacques EXTIER**

Donc, il faut que je me retourne vers mes collectivités.

**Philippe MARZOLF**

Voilà.

**Jean-Jacques EXTIER**

Très bien, merci beaucoup. J'ai bien noté.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur qui avait demandé la parole.

**Michel REGOUDIS**

Bonsoir. Je suis adjoint à l'urbanisme de Francheville, M. REGOUDIS, et je parle au nom de René LAMBERT, maire de Francheville. Alors, si on n'a pas eu un débat public, on a dans notre assemblée quatre écologistes qui ont amplement soutenu les thèses qu'on vient d'entendre ce soir. La parole est très libre à Francheville. Je voudrais simplement dire une chose en ce qui concerne l'Anneau des Sciences, c'est qu'au départ, le prolongement de TEO prévoyait deux échangeurs sur Francheville et un passage aérien au-dessus de Liseron, jumelé avec un barrage, un projet de barrage. Aujourd'hui, nous avons un Anneau des Sciences qui part en sous-terrain et qui prévoit qu'un échangeur. Pour nous, cela représente un progrès considérable. C'est la raison pour laquelle la majorité, à Francheville, soutient ce projet, car il est impossible d'avoir aujourd'hui à Francheville une Avenue du Chater qui divise Francheville le bas en deux. Donc, voilà la position officielle de la Ville, représentée par René LAMBERT qui s'excuse de ne pas être ici ce soir.

**Philippe MARZOLF**

Merci pour cette position. Monsieur, là-bas, voilà. Et puis Madame, là-bas au fond, oui.

**Marcel BREVI**

Marcel BREVI, président du Comité d'intérêt local du Sud de la presqu'île. Alors, premièrement, je tiens à vous féliciter pour votre travail. Vous avez fait un travail très intéressant et de très bonne facture. On parle de l'Anneau des Sciences. Nous sommes pour l'Anneau des Sciences, mais enfin, il faut quand même considérer que son ancêtre, c'est le boulevard de ceinture en 1930. Et si on arrive à peut-être le faire, on aura mis 100 ans, après des débats magnifiques pour faire quelque chose qui est encore pas présent. Et de plus, nous sommes asphyxiés par l'autoroute. Et ce que nous demandons, c'est sa requalification maintenant. Enfin, maintenant... Quand je dis « maintenant », le plus rapidement possible.

Et puis, d'un autre aspect, on est en train de discuter sur des voitures d'aujourd'hui et puis je pense que dans 25 ans, et je le souhaite parce qu'on sera intelligent, que les voitures auront

plus du tout la même nature, elles seront petites, elles seront journalières et puis voilà. Ça sera autre chose. Ça sera un autre déplacement. On ne se servira plus de voiture pour faire des grands trajets. Il y aura des avions, des trains et puis on pourra louer des grosses voitures, on sera dans des petites voitures, en train de discuter de plein de choses qui ne serviront à rien.

En plus, on n'a pas pris... ce qui m'intéresse dans ce projet, c'est qu'on a fait une association des transports en commun et de la voiture. C'est très très très bon parce qu'il y aura toujours des voitures. Parce que le dernier kilomètre, c'est le plus difficile à gérer. Mais il y a une chose qu'on n'a pas prise en compte, c'est les points, les parkings relais qui sont très très importants et très intéressants. On a parlé des voitures, du TOP, mais, il y a tout un ensemble de choses : les transports en commun, l'automobile et puis les parkings relais. Ces parkings relais, comme vous avez par exemple à Amsterdam, c'est un point capital pour l'urbain. C'est-à-dire qu'on vous donne... vous prenez un parking relais, on vous donne... avec 6 euros, vous avez droit à des transports en commun gratuits. Bon, c'est des choses qu'on peut mettre en place, ça. C'est des choses qu'on peut considérer. Alors voilà, je me suis exprimé, je vous ai donné ma pensée, mon avis, mais je pense que vous avez fait un très beau travail et je vous en remercie.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Comme je le dis toujours, et j'ai organisé et animé huit débats publics, c'est pas nous qui faisons le bon travail, c'est vous, le public, qui alimentez le débat et qui apportez les arguments. Madame au fond, là-bas.

### **Joëlle SECHAUD**

Oui, bonjour, enfin, bonsoir. Joëlle SECHAUD, je suis conseillère municipale à Oullins et donc, je vais parler au nom des élus socialistes d'Oullins qui ont d'ailleurs rédigé une contribution sur le TOP.

Alors, moi, ce que je voudrais souligner, c'est... comment dire ? Ou plutôt, ce qui m'étonne, c'est la dichotomie qui est toujours présentée entre les transports en commun et entre cette voie que sera ou que serait le TOP-Anneau des Sciences. J'ai entendu beaucoup de personnes dans la salle et au cours d'autres débats nous présenter les avantages de l'Allemagne qui est donc bien reliée par des réseaux de transports en commun. Et c'est vrai. Mais c'est vite oublié aussi que l'Allemagne est sillonnée d'autoroutes et que ces autoroutes sont très très fréquentées. Et donc, ce que l'on pourrait retenir de l'Allemagne puisqu'il faut prendre l'exemple qui paraît pertinent, c'est que les Allemands savent à la fois prendre leur voiture, sauter dans un train, prendre un vélo. Je veux dire par là qu'ils savent utiliser l'intermodalité. Et ce qu'on ne retrouve pas dans les différentes interventions, c'est justement cette liaison que l'on peut faire entre les transports en commun et entre cette voie que sera le TOP. Et nous oublions un petit peu facilement que les voies libérées, les voies dans nos villes, qui sont quand même relativement étroites, et qui seront donc libérées de ce trafic que l'on trouve actuellement, ce trafic qui sera donc envoyé sur le TOP, ces voies vont être libérées pour justement relancer le transport en commun.

Ce que je voudrais encore souligner, c'est que le tracé long du TOP ou le tracé rocade, mais enfin, moi, je suis dans une commune où le maire prône un tracé long, ce tracé long n'a au-

cune connexion avec les transports en commun. C'est du tout-voiture. Donc, je pense qu'il est beaucoup plus intelligent d'opter pour un tracé qui lui, dessert les gares TER, les gares Métro. Et donc, de pouvoir donner une dynamique à l'agglomération. On sait que la préoccupation majeure des Français, des Lyonnais également, c'est l'emploi. Et donc, cette voie va pouvoir justement créer, enfin, ou plutôt favoriser l'implantation d'entreprises qui elles-mêmes vont générer de l'emploi. Voilà.

### **Philippe MARZOLF**

Merci, Madame. On l'a bien fait ressortir que l'intermodalité, c'était une convergence et tout le monde était d'accord. Madame ? Madame ? Voilà. Je dis dans nos enseignements, on a bien fait ressortir que l'intermodalité était ressortie plusieurs fois, qu'il ne fallait pas opposer les modes. Après, par rapport à une nouvelle infrastructure, c'est là où ça pose plus de questions en tout cas dans le débat, dans ce qu'on a entendu. Mais l'intermodalité est bien ressortie. Monsieur ? Vous avez demandé la parole.

### **Jean-Charles KOHLHAAS**

Bonsoir, si vous me le permettez, Monsieur le Président, je voudrais d'abord rappeler que je m'exprime ici en tant que membre du collectif « STOP au TOP », je suis Jean-Charles KOHLHAAS, et non en tant que président de la Commission transports du Conseil régional. Si dans le débat, certains ont pu comprendre l'inverse, bien qu'il me semble avoir pris un certain nombre de précautions, je les prie de m'en excuser. Je précise cela parce que récemment, une prise de position de quelqu'un de la Région a été entendue dans ce débat. Je précise donc que le Conseil régional n'a pas de position sur le fond du dossier, ni dans un sens ni dans un autre. Et contrairement à ce qui a été dit, il n'a pas non plus formellement tranché sur les évolutions à venir en matière de développement de certains transports en commun dans l'Ouest lyonnais, même s'il étudie plusieurs scénarios permettant de conforter surtout et de sécuriser le fonctionnement de ces lignes TER, bien évidemment. Et il n'a pas non plus décidé de laisser tomber ces projets. Je dis ça en particulier pour les élus et les habitants de l'Ouest lyonnais qui auraient pu s'inquiéter de quelques affirmations récentes. On va pas les abandonner en plein champ.

Dans le même ordre d'idée, j'ai entendu et lu des experts s'exprimer sur les prétendus ridicules chiffres des lignes de tram-train de l'Ouest lyonnais, en particulier de la ligne de Brignais. Comme cela correspondait pas bien à ce que je ressentais et à mes sentiments, j'ai demandé ce matin même à la directrice régionale de la SNCF que j'ai longuement vue dans une réunion de me donner des résultats fiables et vérifiés et récents. Ils contredisent fortement les chiffres qui ont été donnés dans ce débat puisque depuis la mise en place du service de Tram-train de l'Ouest lyonnais qui date quand même d'il y a un peu moins de quatre mois, et malgré les difficultés qu'on connaît bien, et dont la presse s'est largement fait l'écho, en matière de matériel roulant lié au démarrage de l'infrastructure, les résultats sont plus que très encourageants, avec une hausse globale de l'Ouest lyonnais de 12% en janvier et de 15 % en février. Et pour la ligne de Brignais, soi-disant si faible, un doublement : +100 % de fréquentation, ce qui est quand même assez énorme même si nous partons de bas. C'est au-dessus de nos prévisions, et c'est très largement au-dessus des chiffres du

maître d'ouvrage et de certains experts tels qu'ils ont du moins été présentés dans ce débat, bien évidemment.

Ces éléments introduisent bien les enseignements que je souhaite ici partager, de ce débat public. J'ai été particulièrement surpris par l'absence de discussion dans ce débat contrairement à ce que j'ai pu vivre dans d'autres débats. Celui-ci a plus ressemblé à un débat d'experts, d'échanges d'affirmations. À plusieurs reprises, j'ai tenté de faire évoluer le climat de ces échanges, y compris d'ailleurs en positivant certains apports du maître d'ouvrage, voire en contredisant certains propos trop virulents de certains de mes amis opposants. Malheureusement, force est de constater que le maître d'ouvrage n'a pas souhaité aller dans ce sens de cette ouverture d'esprit. Du coup, ce débat a été essentiellement un débat d'experts, de données, et ces experts, qu'ils soient scientifiques, citoyens ou élus, ont remis en question un certain nombre de données du maître d'ouvrage. J'ai pas vu toutes les réponses à ces remises en question. Et il me semble que certaines expressions n'ont pas trouvé ces réponses claires et doivent le trouver dans l'avenir. Le traitement de la pollution, vous vous en êtes fait écho dans votre bilan, à proximité de l'ouvrage et globalement sur l'agglomération, me semble quand même quelque chose qu'il faut régler avant de prendre toute décision. Les émissions de gaz à effet de serre, d'autres l'ont dit, je conclus, qui devaient diminuer de près de 50 % à échéance du projet et que ce projet-là ne permet pas. Les alternatives TC, d'autres l'ont dit, qui ont été partiellement et partiellement étudiées et qui, d'après la loi, doivent l'être complètement. Et la possibilité, je le répète, comme beaucoup l'ont dit : des experts, mais aussi depuis longtemps, y compris l'Agence d'urbanisme du Grand Lyon il y a quelques années, la possibilité de déclasser progressivement et rapidement l'A7 afin de répondre au premier objectif : celui qui fait consensus entre tous les acteurs de ce débat public.

Je pense que la Commission du débat public qui a fait un excellent rendu, s'attachera à ce que les suites de ce débat n'oublient pas tous ces aspects-là. Merci.

#### **Philippe MARZOLF**

Merci. Madame ? Au milieu. Vers l'arrière, les hôtesse, s'il vous plaît. Et après, il y a le Monsieur là-bas, donc il faut un deuxième micro. Allez-y.

#### **Martine SURREL**

Donc, Martine SURREL. Je représente l'Association ALCALY, 110 communes de l'Ouest et de l'Est de Lyon.

#### **Philippe MARZOLF**

On s'excuse que votre cahier d'acteurs ne soit pas disponible ce soir.

#### **Martine SURREL**

Mais c'est pas grave. Il sortira...

#### **Philippe MARZOLF**

Et il sera envoyé à tous ceux qui se sont inscrits sur la lettre, qui reçoivent le journal du débat, et il sera dans la mémoire du débat, dans la mallette du débat.

**Martine SURREL**

Ça ne me contrarie pas, je sais qu'il va sortir. Mes premiers remerciements, c'est pour vous, Monsieur le Président, et pour votre équipe. Parce que je pense que vous avez fait de l'excellent travail. J'en aurai d'autres aussi. Je voudrais remercier aussi tous les techniciens du Grand Lyon qui ont fait toutes les réunions et qui nous ont présenté quand même des choses solides, que l'on soit d'accord ou que l'on conteste ce projet. Et puis, un remerciement aussi à mon voisin, M. MAISONNIER.

**Philippe MARZOLF**

Il va s'exprimer tout à l'heure, je suis sûr. Il va tirer les enseignements...

**Martine SURREL**

Je voudrais lui dire quand même, il faut savoir parce que personne ne le sait dans la salle ou très peu de monde, il arrive toujours en vélo. Combien dans la salle arrivent en vélo ou en transport en commun ? Il y en a beaucoup, mais quand même.

**Philippe MARZOLF**

Il y a un Monsieur de VALVE, regardez... 10-15... 2 % de la salle.

**Martine SURREL**

Ceci étant dit... ceci étant dit, nous n'avons pas au niveau de l'Association ALCALY changé d'avis. C'est-à-dire, c'est un oui à l'Anneau des Sciences, mais un « oui, mais ». Avec toutes les préconisations que nous avons faites la première fois, c'est-à-dire : avec une voirie en site propre, avec des parkings de rabattement, avec des entrées et des sorties des tunnels particulièrement travaillées au niveau de la pollution et je sais que c'est difficile. Par contre, une incohérence, peut-être à signaler sur... particulièrement sur l'Ouest lyonnais, dans l'aménagement par rapport à cet Anneau des Sciences qui consiste à faire arriver l'A89 déjà construite, mais dans la partie de la Tour de Salvagny et plus bas, qui va éventuellement contrarier cet Anneau des Sciences en amenant du trafic de transit parce qu'elle arrive beaucoup trop près de cet Anneau des Sciences. Donc, éventuellement, faire arriver cette A89 beaucoup plus au Nord. Et je sais que le présent, ce projet est en étude au niveau des services de l'État, c'est pour ça que je me permets de le signaler. Et évidemment, bien au Sud, alors, avec une... comment on va appeler ça ? Une virtuelle, une possible (impossible pour moi) arrivée A45 qui serait elle aussi beaucoup trop proche d'un Anneau des Sciences, même dans sa version courte, et que les services de l'État feraient bien de ne pas faire du tout ou d'améliorer l'A47, c'est encore un avis.

Alors, quant à la position de l'association, et j'en terminerai avec ces mots, c'est de dire qu'on n'a pas besoin de contournement, de grand contournement ni à l'Est, ni à l'Ouest. Dans ma première intervention, j'ai signalé qu'on avait suffisamment d'autoroutes pour partir de l'Allemagne, aller en Espagne, en utilisant l'existant, sans créer de voirie supplémentaire. Voilà, Monsieur le Président.

**Philippe MARZOLF**

Merci. M. MAISONNIER réagira peut-être par rapport à ça. Monsieur ?

### **Bruno ALLENET**

Bruno ALLENET, donc GDF-SUEZ, une entreprise assez présente sur la région... sur l'agglomération lyonnaise puisque nous avons 4 000 salariés qui travaillent sur cette agglomération. Je vais vous faire part de deux expériences :

Une première sur un schéma directeur qui a été revu il y a de ça cinq ans pour essayer de densifier nos implantations dans l'agglomération lyonnaise. Donc, nous avons fait un certain nombre de densifications, première implantation sur la confluence, pas très loin de la région. Une deuxième que nous nous apprêtons à faire du côté du Carré de Soie. Et systématiquement, quand on regarde les regroupements possibles, on a une vraie barrière, systématiquement qui se profile. Elle est simple : c'est Fourvière/Croix-Rousse. Et là, systématiquement, on se retrouve d'un côté ou de l'autre, et on densifie d'un côté ou de l'autre, mais on ne densifie pas... on n'arrive pas à passer cette frontière et cette barrière pour densifier. Pour... simplement pour une bonne raison, c'est simplement qu'il y a des congestions en termes de circulation, et je pense qu'il est grand temps qu'on prenne des décisions dans cette agglomération pour faciliter ces rapports Est/Ouest ou, allez, Nord-Ouest/Sud-Est. Ça, c'est un impératif qui me semble sur le plan économique, qui ne favorisera pas seulement les regroupements au sein de mon groupe, mais le développement de l'interactivité économique entre ces deux zones qui finalement vivent un peu séparément.

Et, ça, ça m'amène à mon deuxième point : je suis très impliqué dans les pôles de compétitivité, notamment AXELERA, on a des relations très fortes qui existent entre La Doua et la Vallée de la Chimie, et pour arriver effectivement à accélérer ces processus, et ça fait quand même sept ans qu'on essaie d'accélérer le processus d'innovation dans cette agglomération grâce aux pôles de compétitivité, on a exactement la même problématique. C'est-à-dire quand il faut aller faire une réunion à l'IFP à Solaize pour des gens qui habitent et qui travaillent à La Doua, je peux vous dire que c'est très compliqué. Donc, qu'est-ce qu'on fait ? On va choisir, on va essayer de trouver un lieu au centre de Lyon pour essayer d'organiser une petite réunion. C'est compliqué. Voilà. Et donc, je pense que cet Anneau des Sciences aurait un effet bénéfique de vraiment, de densifier ces relations et de supprimer un peu cette barrière.

Et j'en arrive à une conclusion parce que là, je comprends... Il y a un truc que j'ai absolument pas compris. J'habite dans l'Ouest lyonnais, je viens travailler tous les matins à La Confluence. Il faudra qu'on m'explique comment on peut rendre l'A6 et l'A7, enfin, se passer de l'A6 et de l'A7 sans faire l'Anneau des Sciences. Ça, je... pour moi, c'est l'aberration de la désolation. Je comprends pas. Donc, il faudra qu'on m'explique.

### **Philippe MARZOLF**

Vous pouvez reprendre l'expertise. Par contre, vous avez vu, vous en tant que chef d'entreprise, qu'il y a eu des attentes par rapport aux entreprises justement pour qu'elles aident aussi leurs salariés, les incitent à utiliser les modes de transports collectifs. Le télétravail par exemple, les visioconférences par exemple si vous avez des réunions à faire.

### **Bruno ALLENET**

Je vous rassure, je vais prendre un exemple tout simple. On vient de s'installer à La Confluence, on a une place de parking pour cinq postes de travail. Donc, ce travail-là, on le fait. Simplement, aller plus loin ça devient véritablement problématique. Parce qu'il y a des gens qui sont sédentaires. Ceux-là, on peut les habituer à prendre les transports en commun. Quand vous avez des gens, des commerciaux qui sont sur la route et qui tous les jours doivent sortir trois ou quatre fois par jour, vous avez du mal à aller plus loin. Voilà. Moi, aujourd'hui, 80 % de mon personnel utilise les transports en commun et 20 % a besoin de son outil de travail qui est la voiture. Bon, après, on peut essayer de travailler sur du véhicule électrique, du véhicule à faible consommation et ainsi de suite. Mais, il y a quand même la nécessité de garder une part de véhicules. J'en suis désolé.

### **Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur. D'autres enseignements que vous tirez ? Monsieur ?

### **Jean-Paul PUYFAUCHER**

Il y a un Monsieur à droite sur un poteau.

### **Philippe MARZOLF**

Poteau. Et après, il y avait Monsieur d'abord, et après, Monsieur. Attendez. Monsieur d'abord. Mais je vous donnerai la parole après. Allez-y.

### **Gilbert BARNACHON**

Gilbert BARNACHON, représentant de Fracture, président du Fer Autrement, une association de l'Est lyonnais. Moi, j'ai un sentiment confus à l'issue de ce débat. Vous nous demandez ce qu'on en retire comme enseignements. En tant que citoyen, et représentant d'association de citoyens, je me dis qu'on n'a pas fini d'avoir des problèmes. Bien sûr que c'est important, qu'il y a des problèmes très ponctuels qu'il faut gérer, auxquels il faut trouver des solutions. Mais j'ai la furieuse impression, et je crois que c'est partagé au sein de Fracture, qu'on ne solutionne pas forcément les problèmes, on les déplace, qu'on a forcément une vision souvent partielle, voire partielle des choses.

Le débat public, c'est formidable. Vous le menez d'une très belle manière. D'un point de vue démocratique, c'est très intéressant. Mais là, je me tourne vers les législateurs qui sont dans la salle. J'ai l'impression de vivre dans une société archaïque. On se bat aujourd'hui, je crois que l'Anneau des Sciences se bat pour solutionner des problèmes qui ont été engendrés il y a quelques décennies en arrière, et je crois que ce qui va être proposé aujourd'hui, risque de poser d'autres problèmes dans quelques décennies sur d'autres secteurs de la métropole. Et on a toujours une vision très locale, très localisée des problèmes. Alors, voilà. J'ai un sentiment un petit peu amer finalement à l'issue de ce débat parce que nous, on se bat depuis onze ans sur un projet. Alors, qui est le contournement fret de l'agglomération lyonnaise, qui est pas directement lié à ça, mais forcément, il y a des conséquences. Monsieur le Préfet nous l'a dit au départ aussi sur ce qui va se passer à l'Est et le CEL va aussi peut-être impliquer... va avoir des... comment ? Des conséquences sur ce que sera le CFAL. Donc, tout est lié, mais on gère les problèmes un à un. Et je crois que les citoyens demandent autre chose qu'une gestion comme ça des dossiers.

Et alors, ce que je retire aussi de ce débat, c'est l'absence totale de l'État. C'est grave. Alors, Monsieur disait au tout départ qu'il faut avancer. Bien sûr qu'il faut avancer. On est d'accord. Sauf qu'à un moment, quand l'État ne remplit pas son rôle, on ne peut pas avancer. En tout cas, on ne peut pas avancer dans de bonnes conditions. Et c'est grave. Donc, la position de Monsieur le Préfet, à titre personnel, je trouve ça rocambolesque, enfin, ubuesque. On a envie que la France soit représentée un peu différemment et que notre république soit représentée un peu différemment. On a beaucoup rigolé de la présence de M. MAISONNIER, mais on vient de vous interpeler, M. MAISONNIER. Il vient de nous dire qu'il n'a pas rencontré Monsieur le Préfet depuis des mois et que c'est plus aujourd'hui M. MAISONNIER qui est en relation directe avec Monsieur le Préfet. Alors franchement, on peut en rigoler, mais moi, je trouve ça très grave. Donc, j'ai un sentiment positif d'un point de vue démocratique sur l'intention de ce débat. Par contre, en tant que citoyen sur la gestion de la problématique des transports, je suis plutôt inquiet et notamment par rapport à l'imprécision des chiffres qu'on nous propose. Donc, voilà. J'espère, je me tourne une fois de plus vers les législateurs et vers vous, nos élus locaux qui nous représentez, qu'à un moment, vous aurez une vision plus globale et qu'il y aura un dialogue plus direct avec les citoyens, même si vous pensez que c'est le cas, et c'est vrai que c'est le cas, on a besoin de beaucoup plus de choses et d'une vision beaucoup plus globale que ce qu'on peut discuter dans un débat public comme a été celui sur l'Anneau des Sciences. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Vous avez raison d'interpeller les législateurs parce que nous, en tout cas au point de vue débat public, c'est vrai que c'est saisine par saisine, des projets. Chaque maître d'ouvrage nous saisit. Et que sur les 60 débats publics qu'on a organisés à la CNDP en dix ans, on a eu trois débats publics sur les politiques générales, dont un sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien : Lyon-Marseille-Perpignan. Et que pour ça, il faut que ça soit des ministères, le ministère qui nous saisisse. Donc peut-être, il est temps comme vous le dites, de changer la loi pour avoir une vision plus globale des déplacements sur un grand territoire. Et également peut-être de développer ce qu'on appelle « le dialogue territorial », très en amont pour faire participer tout le monde avant des grands débats publics. Monsieur, vous avez demandé la parole. Après, devant et là-bas.

### **Pierre JOLIVET**

Oui. Pierre JOLIVET, élu conseiller municipal à Francheville. Conseiller municipal Europe Écologie. Je voulais rebondir sur les propos du Monsieur du groupe GDF-SUEZ. Concernant le développement économique, l'apport de l'Anneau des Sciences au développement économique. C'est ce qui m'ennuie un petit peu dans les conclusions de la CNDP, c'est que tous les acteurs économiques parlent de développement économique grâce à l'Anneau des Sciences. Par contre il me semble qu'il y a une population qui est obligée de se déplacer, c'est le simple ouvrier qui souvent n'a pas de gros revenus. Et ce que je vois, c'est que l'Anneau des Sciences lui permettra de se déplacer à condition qu'il ait une voiture et les moyens de payer le péage. Et il me semble quand même que le développement économique passe par ces gens-là qui travaillent auprès des machines et qui sont obligés de se déplacer vers leur outil de travail. Donc voilà. C'était une petite réflexion. Et il me semblait qu'il serait préférable

d'investir cet argent-là dans les transports en commun pour permettre à ces gens-là d'être mobiles puisque c'est ce qui est demandé par les acteurs économiques aujourd'hui. On demande aux gens d'être mobiles. C'est-à-dire qu'on ne va plus faire sa carrière pendant 30 ans dans une société derrière un tour ou derrière une fraiseuse ou derrière un bureau. C'est-à-dire qu'on va nous demander de changer tous les deux-trois-quatre ans. Donc il faut qu'une personne de modestes revenus puisse se déplacer de l'Est à l'Ouest, aille à Givors, aille, etc. puisse se déplacer rapidement. Donc, il me semble impératif de développer les transports en commun et surtout, d'investir cet argent de l'Anneau des Sciences dans les transports en commun.

### **Philippe MARZOLF**

Je rappelle juste la terminologie, c'est pas les conclusions de la Commission, c'est bien les enseignements et à mon sens, à un moment donné, c'était bien marqué que les 2,5 milliards, certains disent qu'ils feraient mieux de les mettre dans les transports collectifs. Monsieur qui a demandé la parole ici, et après, là-bas.

### **Gilles RENEVIER**

Merci. J'avais promis de reprendre la parole. C'est gentil de me la donner. Alors, les enseignements que j'en ai tiré, c'est grâce à cette Commission de débat public, l'Est Lyonnais a pu s'exprimer puisqu'au départ, on parlait que du COL, et subitement, le CEL (le Contournement Est Lyonnais) est ressorti des chapeaux et c'est grâce à ça que l'Est Lyonnais, dont fédération Fracture et les associations environnementales ont pu s'exprimer.

Alors, on parlait justement du préfet et de son absence, le préfet a été mandaté par le ministre, M. CUVILLIER à partir de mi-décembre 2012 pour poser une liste hiérarchisée des infrastructures routières de l'agglomération lyonnaise. Il devait rendre son verdict sous peu. Je ne sais pas si M. MAISONNIER a eu la réponse. Nous n'avons toujours rien, mais ça conditionne bien sûr, savoir si, un : le CEL doit se faire ; deux : le COL peut se faire ; trois : est-ce que l'Anneau des Sciences va être impliqué ? Donc, on discute beaucoup. On attend des réponses qu'on n'a toujours pas parce que l'absence de l'État est toujours évidente. Grâce à la Commission de débat public, nous avons pu avoir la fédération Fracture, un rendez-vous avec M. Gérard COLLOMB qu'on remercie ici. Il nous avait promis de nous revoir aussi. On attend. J'espère qu'il va conclure encore une fois. Le préfet lui sollicite, par exemple sur le magazine Lyon Capitale, le préfet se targue d'être un grand communicateur et considère que les manifestations sur la voie publique, c'est vieux, c'est du Moyen Âge. Et lui se targue d'être un grand discuteur, il peut parler, il aime bien discuter avec des associations. Et comme, prend par exemple le fait qu'il a beaucoup communiqué avec des associations de l'Ouest lyonnais. À l'Est lyonnais, on l'a pas vu. Il est venu une fois en petit car, en minibus faire la petite tournée des campagnes, mais il n'a jamais entretenu un seul rendez-vous avec les associations de l'Est lyonnais. Alors, personnellement, on aurait aimé le solliciter, on aurait espéré qu'il soit là. Il ne l'est pas. Alors, on lance comme ça... Peut-être que grâce aux caméras, au site internet, il va peut-être regarder dans sa petite chambre, à moins qu'il soit ailleurs. Donc, on le critique parce qu'il est critiquable. Donc, on aimerait bien qu'il essaie de nous solliciter enfin. Nous, on lui a posé plusieurs fois des questions. On veut des rendez-vous. Non, non, non, pas à l'Est, pas à l'Est, que à l'Ouest. Donc, Monsieur le Préfet, enten-

dez-nous tous. Voilà. On a besoin de votre présence. Montrez vos petits bras musclés. Venez ici vous imposer et on verra si vous en êtes capable. J'espère que vous ne serez pas déçu, mais nous, on voudrait bien que vous puissiez communiquer avec nous. Merci pour tout et au plaisir.

### **Philippe MARZOLF**

Tout ce que la Commission particulière peut apporter à ça, c'est que de toute façon, nous, cette parole et les enseignements du débat, ils seront portés auprès de l'État. C'est-à-dire qu'on va envoyer nos synthèses, notre compte-rendu, etc. au ministre des Transports, au ministre de l'Écologie, à Monsieur le Préfet que vous avez cité. Et on va leur demander un rendez-vous pour leur expliquer ce qui est pour nous ressorti du débat, notamment dans les conclusions qui concernent l'État. Après, on peut pas plus, mais au moins, ils seront éclairés et ils pourront pas dire qu'ils n'ont pas été au courant. Monsieur ?

### **Mathieu JEANNET**

Monsieur le Président, merci beaucoup. Bonsoir à tous. J'interviens en tant qu'habitant de La Confluence. Mathieu JEANNET. Je suis par ailleurs vice-président du conseil de quartier, Perrache, Sainte-Blandine, Confluence. Mais j'interviens à titre personnel. Nous avons rédigé une contribution, donc je vous renvoie vers le site. Aujourd'hui, j'ai entendu un certain nombre d'interventions, toutes intéressantes, contradictoires, systématiquement tentant d'opposer l'Est et l'Ouest. Je tenterai d'intervenir en tant que simple habitant du 2<sup>e</sup> arrondissement pour pointer une évidence, c'est-à-dire que la requalification de l'A6/A7 aujourd'hui ne fait plus de... ne fait plus... voilà... de doute. Aujourd'hui, je salue la présence du président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon. Je rappellerai quand même que 71 000 entreprises sur la région lyonnaise créent de l'emploi, de la valeur. Et j'aimerais aussi qu'on rappelle ça. Quant au port Édouard HERRIOT, je rejoins aussi l'intervention qui a été faite par plusieurs personnes du 7<sup>e</sup> arrondissement, c'est indispensable. Pour les habitants du 2<sup>e</sup> arrondissement, nous ne pouvons plus continuer à vivre dans de pareilles situations avec au niveau des émissions du dioxyde d'azote, aujourd'hui, le report au Sud du pont de la Mulatière de 50 à 75 000 voitures est indispensable. Créer un boulevard urbain apaisé de 2x2 voies est une indispensable nécessité, capitale pour la santé, pour l'environnement. Je vous renvoie aux études de COPARLY, ex COPARLY donc, c'est-à-dire Air Rhône-Alpes. Aujourd'hui, nous nous asphyxions dans l'arrondissement, le cours de Verdun, le quai Perrache, un certain nombre d'intervenants, le CIL Sud Presqu'île. Voilà. Et je ne veux pas être trop long, sachant que je suis par ailleurs membre de l'ARALIS, et j'intervenais encore une fois à titre personnel sur ces différents points. Merci Monsieur le Président.

### **Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur. Faut lever bien la main, Monsieur. Voilà, je vous vois mieux, là. Monsieur au fond, là-bas.

### **Gilles LARACINE**

Oui, bonjour. Gilles LARACINE, Sauvegarde des coteaux du Lyonnais. Mais je voudrais aussi intervenir en tant qu'ancien chef d'entreprise. J'ai entendu le discours du responsable de GDS SUEZ qui disait que 80 % de ses salariés prenaient les transports en commun et 20 % prenaient leur voiture. Et je comprends que ceux qui prenaient leur voiture ont besoin de circuler. Moi, j'avais du personnel aussi qui se déplaçait. Et, quand on veut circuler, effectivement, on le fait plutôt aux heures creuses. Ce que je voulais dire c'est que si 80 % des salariés prenaient les transports en commun, il y aurait absolument aucun problème pour les 20 % restant. Voilà. Et que le problème... le problème du TOP serait absolument réglé. Voilà, ma contribution s'arrête là.

### **Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur. Alors, j'avais une demande là, de nouveau, mais c'est sur les enseignements qu'elle tire. Vous vous étiez exprimée sur vos enseignements. Non, mais attendez. Oui ou non ? Je sais plus. Madame. Allez-y. Devant. Il faut lever plus la main pour que les hôtes vous voient.

### **Béatrice VESSILLER**

Oui, sur les enseignements donc, je souhaite revenir rapidement sur l'expertise indépendante qui a montré que d'autres pistes étaient possibles et qui a dit que les déficits d'hypothèse ou de méthode du dossier du maître d'ouvrage ne permettaient pas de vérifier que l'Anneau des Sciences était la seule solution, ni même la meilleure pour répondre aux objectifs. C'est un avis d'experts qui est aussi valable ou aussi critiquable que les autres avis d'experts qui se sont exprimés au cours des mois qui se sont écoulés ou des experts mobilisés par le Grand Lyon. Donc, je pense qu'il faut sortir du débat d'expert pour replacer le Top au niveau du débat politique, des choix politiques. C'est-à-dire de la vision que nous avons, les uns et les autres de l'agglomération. Pour faire simple, on peut dire que deux visions s'opposent. Est-ce que les uns et les autres, nous voulons mettre quatre milliards d'euros dans l'Ouest ? Quatre milliards, c'est l'infrastructure autoroutière, les transports en commun, les requalifications de voirie. Quatre milliards qui vont accroître les inégalités sociales et territoriales, car le péage, c'est pour ceux qui peuvent le payer. Et territoriale, car que restera-t-il comme argent public après avoir mis quatre milliards à l'Ouest ? Que restera-t-il pour le reste de l'agglomération ? Et notamment à l'Est, où je vous rappelle que les riverains de l'A43, du boulevard Laurent BONNEVAY, à Bron, à Villeurbanne, à Vénissieux, eux ils subissent depuis des décennies des nuisances et on ne leur fait pas... on ne leur couvre pas l'autoroute A43. Enfin, en tout cas, c'est pas prévu dans ce projet-là. Et puis, quatre milliards d'euros pour accroître la pollution, le bilan carbone. Ça a déjà été dit. Je ne reviens pas là-dessus sur les contradictions de ce projet avec les engagements nationaux et internationaux en matière de gaz à effet de serre. Bref, quatre milliards pour une solution du passé, une mauvaise réponse à de bonnes questions. Ou bien, autre vision, et c'est bien la vision politique : une vision plus solidaire entre l'Est et l'Ouest et entre les différents habitants de l'agglomération qui résoudra mieux les problèmes de mobilité et pas en 2028, parce qu'il faut quand même bien rappeler que c'est 2028 l'échéance du projet pour améliorer la mobilité, pour requalifier l'autoroute. Alors, une autre vision... nous proposons une autre vision, et c'est bien celle-là qu'il faut mettre en débat avec la première. Donc, basée sur le dévelop-

pement des transports en commun. Une densification urbaine autour des axes de TC, les modes doux, la requalification immédiate de l'A6/A7, les services de mobilité, une carte multimodale que payeraient tous les automobilistes. Bref, une vision innovante, volontariste, ambitieuse. Une vision du XXI<sup>e</sup> siècle, compatible avec les contraintes des finances publiques. Et j'insiste « XXI<sup>e</sup> siècle » parce que tout à l'heure, quelqu'un rappelait que le bouclage, il était censé être fait depuis 1937. Donc, quand on n'a pas réussi à faire un projet depuis 70 ans, peut-être qu'il faut passer à autre chose.

Je conclurai simplement sur la question des suites de la démarche. Vu la richesse et la diversité des débats et des nombreux acteurs intéressés par le sujet, je pense qu'il faut proposer un comité de pilotage ou un comité de suivi composé d'élus, d'acteurs socio-économiques, d'associations, qui suivent les nouvelles études qui vont être lancées, qui suivent les résultats et qui continuent dans ce débat très riche dont nous avons encore besoin pour trancher sur le choix politique pour notre agglomération. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Tout à fait là-bas au fond, Madame. Et Monsieur, là. De nouveau, vous voulez parler ? Madame.

### **Sarah PEILLON**

Bonsoir. Sarah PEILLON, adjointe au maire du 7<sup>e</sup> arrondissement de Lyon. Je voudrais remercier la Commission de s'être déplacée la semaine dernière dans le cadre d'une réunion que nous organisons dans le 7<sup>e</sup> arrondissement. Et c'est plus particulièrement de cette réunion que je vais tirer les enseignements que je vais vous présenter.

Tout d'abord, cela a déjà été dit par de nombreux intervenants, il y a un consensus autour du déclassement de l'A6/A7, pas seulement, effectivement pour les riverains directs qui sont déjà 50 000 et c'est déjà important, mais y compris pour tous les Lyonnais en termes de qualité de vie et de qualité de l'air. On l'a vu, cela transcende les clivages politiques et on arrive à une vision commune. Après, je vois pas comment on peut déclasser cette autoroute sans proposer une solution alternative aux automobilistes de transit qui l'empruntent chaque jour puisque c'est un axe qui est déjà tout à fait saturé. Et baisser le niveau de vitesse autorisée ne réglerait pas le problème et de fait, les choses resteraient à l'identique. Ce qui s'est dégagé également de cette réunion, c'est bien sûr la nécessité de faire sortir de la ville les voitures qui n'ont rien à y faire, qui ne font qu'y passer. Là encore, tout le monde était d'accord. Et aussi sur l'idée que bien sûr, l'ère du tout-voiture est résolue et qu'il est nécessaire de trouver un équilibre entre les voitures, les modes doux et les transports en commun. Et il me semble et il nous semble que l'Anneau des Sciences répond à cette solution et que le projet présenté n'est pas incompatible avec le développement des transports en commun et la multimodalité, bien au contraire puisque ce projet, là je prends l'exemple du 7<sup>e</sup>, propose un équilibre. Je pense particulièrement à la passerelle mode doux qui est prévue entre le parc de Gerland et les rives de Liseron de l'autre côté. Et puis aussi, un deuxième pont, là, qui serait tous modes entre l'avenue Jean BOUIN côté lyonnais et l'avenue des Saules du côté d'Oullins. On le voit, les projections avec le scénario Anneau des Sciences permettent une baisse significative du trafic sur les principaux ponts qui nous concernent, à savoir le pont Gallieni. Quiconque a déjà essayé de le prendre connaît sa saturation. Le pont

de l'Université, bien sûr les axes qui en découlent : la rue de l'Université, l'avenue BERTHELOT. Et puis plus au Sud, le boulevard Chambaud La Bruyère qui sert de shunt pour beaucoup d'automobiles qui passent dans le 7<sup>e</sup> sans avoir rien à y faire et qui coupent vraiment le Sud de Gerland en deux, et séparent le parc du reste du quartier. Voilà. Donc, pour toutes ces raisons, la majorité de... Les élus de la majorité du 7<sup>e</sup> arrondissement sont bien sûr favorables à l'Anneau des Sciences. Majorité municipale qui, rappelons-le, contribue depuis une grosse dizaine d'années maintenant à baisser le taux de part modale de la voiture en ville, à développer tous types de transports en commun et de modes doux et qu'on ne peut pas accuser de vouloir développer un scénario ringard et du passé comme cela vient d'être dit, mais bien au contraire, de faire en sorte que tout le monde ait sa place en ville. Et c'est quelqu'un qui n'a pas de voiture ni de permis de conduire qui vous le dit ce soir. Voilà. Merci.

### Philippe MARZOLF

Merci. Il y avait un Monsieur au milieu. Relevez la main pour qu'on vous voie. Voilà. Le micro arrive.

### Lionel AUGRY

Bonjour, Lionel AUGRY, perrachois, adhérent au Comité d'intérêt local Sud presque et membre de la Commission Transport. Je soutiens l'Anneau des Sciences, car ça me paraît une évidence. Il devient complémentaire à ceux qu'il existe, en évitant le risque de devenir un second couloir de transit. Ne commettons pas l'erreur en reportant sur nos enfants et nos petits-enfants de prendre la décision. Je vous rappelle qu'on a déjà assez attendu comme ça. On nous dit que l'Anneau des Sciences est subordonné à l'acceptation par l'État d'un grand contournement de Lyon. Et que la déclassification de l'A6/A7 est subordonnée à ces deux projets.

Le projet Anneau des Sciences devrait être achevé dans 16 ans. Aucun élément ne nous renseigne sur l'achèvement des travaux du grand contournement s'il est accepté, mais en espérant un démarrage identique à celui de l'Anneau des Sciences, on peut espérer la déclassification pas avant 16 ans.

Je demeure dans le quartier Perrache. Et lorsque je dois nettoyer mon balcon, je constate que je ramasse beaucoup de poussière noire et visqueuse. Je n'ose pas penser à l'intérieur de mes poumons. Il y a à l'heure actuelle 20 000 morts par an dus à la pollution. Ce ne sont pas (40 000 si on veut)... Ce ne sont pas les 3 000 morts accidentés de la route, c'est sept fois plus. Et je suis certain que les Perrachois apprécieraient que l'État et les pouvoirs publics apportent un zèle comparable à celui employé à la sécurité routière.

Au CIL Sud presque – Confluence, nous avons suivi avec intérêt l'ensemble des débats. Il semblerait cependant qu'il y ait une question qui demeure toujours sans réponse (officielle tout au moins). Est-il possible oui ou non de requalifier l'A6/A7 d'Écully à Feyzin sans attendre ces deux projets ? La question est simple. Si oui, pourquoi attendre ? Je vous remercie.

### Philippe MARZOLF

Merci, Monsieur. Je regarde M. MAISONNIER, mais je ne peux pas le forcer à répondre. Monsieur ? Oui ?

Puisque tout le monde a dit qu'on attendait le préfet, et que... le pauvre MAISONNIER, donc, si vous voulez parler, vous parlez, mais on ne vous force pas. Monsieur ? Allez-y. Alors, pour tirer les enseignements. Allez-y.

**Jean MURARD**

Bon, je redis mon nom : Jean MURARD, Association Déplacements Citoyens.

**Philippe MARZOLF**

Non, Monsieur. Les personnes ont parlé, ont réagi sur les enseignements que la Commission tirait. Maintenant, c'est leurs propres enseignements qu'ils tirent. Ce sont deux interventions différentes. Et il y avait d'ailleurs des temps complètement différents. À vous, M. MURARD.

**Jean MURARD**

Bon, 19 secondes. Je démarre. En 2002, un déplacement...

**Philippe MARZOLF**

C'est les enseignements que vous tirez du débat.

**Jean MURARD**

Oui, vous allez voir. En 2002, à Déplacements Citoyens, nous avons un préjugé favorable pour le TOP de l'époque. Un tiers de nos adhérents souhaitaient même gratuit pour l'utilisateur. Les deux autres tiers étaient favorables à un péage. En 2011, nouvelle consultation de nos adhérents. Ils étaient encore majoritairement favorables au TOP, mais tous étaient favorables au péage. Plus de 80 % souhaitaient même qu'il soit payé en majorité ou en totalité par l'utilisateur. Or, qu'avons-nous constaté au cours de ce débat ? Avec un péage de 20 centimes d'euros le kilomètre et après déduction des coûts d'exploitation et d'entretien de l'ouvrage, la recette nette du maître d'ouvrage ne couvrirait qu'à peine 15 % des annuités de remboursement d'un emprunt sur 30 ans. Le contribuable serait ainsi mis à contribution pour un montant moyen total (il y en a qui ont demandé des chiffres tout à l'heure) de 7 000 euros par foyer fiscal, intérêts compris et bien sûr sur la durée de remboursement de l'emprunt. C'est une des raisons pour lesquelles, contrairement à notre position d'il y a une dizaine d'années, nous sommes opposés aujourd'hui au projet, et que nous préconisons de jouer à fond la carte des transports en commun. Nous avons fait dans ce domaine d'énormes progrès ces dernières décennies. Nous devons continuer, particulièrement dans l'Ouest lyonnais, malgré ses collines qui ne doivent pas être le prétexte pour baisser les bras.

Ce qui ne veut pas dire, bien sûr qu'on va tomber dans, de temps en temps, la caricature du tout-transport en commun, ce qui serait aussi irréaliste que de préconiser le tout-voiture.

Permettez-moi, pour terminer, une réflexion de fond sur les aspects financiers du projet. Alors que nous sommes en pleine crise de la dette publique, pas simplement en Grèce, je suis très étonné de ne pas avoir entendu aucun membre des exécutifs du Grand Lyon et du Conseil général pendant ce débat, attirer l'attention du public sur la nécessité de gérer de

façon rigoureuse nos finances communes. Si nos élus veulent retrouver la confiance des citoyens que nous sommes, ils doivent dans ce domaine nous tenir un langage de vérité, ce qui ne veut pas dire manquer d'ambition. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Monsieur ? Et après, Monsieur là. Et après, on passera peut-être à la troisième phase de notre débat. Oui. Je ne me rappelle plus qui c'est qui a initié... Toujours se présenter, Monsieur. C'est pour le verbatim.

### **Jean TORRIERO**

Jean TORRIERO. Je ne sais plus qui c'est qui a initié la Commission de débat public. C'est sympa, tout le monde est gentil. On fait des connaissances. On rencontre... on revoit les copains. Mais si on avait fait ça il y a 40 ans, on n'aurait jamais eu de métro à Lyon. Si on avait fait ça en 90, on n'aurait pas eu TEO. Alors, il faut quand même remettre les choses un peu à leur place. Est-ce que quelqu'un conçoit Lyon sans métro et Lyon sans TEO, déjà ? Alors, pour en revenir au sujet, le petit ring, on va le brancher sur BONNEVAY, au niveau de Saint-Fons, Vénissieux. Il doit y avoir facilement 150 000 véhicules par jour. Et c'est saturé, disons 15 h par jour. On va ramener du monde là-dessus. Ce qui fait que le bouchon de Fourvière, on va le déplacer. Il fait bien 5 km. Côté... Vers le Nord, il y aura 5 km... Tout le bouchon sera en tunnel puisque tout va être en tunnel. Et côté Sud, il va y en avoir jusqu'à Sérézin au moins, des bouchons. Alors, est-ce qu'on ferait bien de... En espérant que sous les tunnels, il y ait des bonnes ventilations. Et on ferait bien de se pencher là-dessus. Parce qu'on va simplement prendre le bouchon de Fourvière et on va le reporter au Sud. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Coucou ! Voilà, c'est là. Monsieur demande. Il faut relever la main, Monsieur. Non ? Vous ne voulez pas ? Bon, tant pis pour vous. Monsieur là-bas. Si vous ne relevez pas la main... Oui, mais c'est trop tard maintenant. Monsieur. Vous l'aurez pour tout à l'heure, la parole.

### **Étienne TÊTE**

Oui, Monsieur le Président, mesdames, messieurs. Oui, quelques observations. D'abord, je trouve que c'est...

### **Philippe MARZOLF**

Toujours votre nom, Monsieur.

### **Étienne TÊTE**

Étienne... Excusez-moi. Étienne TÊTE, conseiller régional.

### **Philippe MARZOLF**

S'il vous plait, s'il vous plait... S'il vous plait, Monsieur. Allez-y, M. TÊTE. Exprimez-vous. Ne réagissez pas, exprimez-vous. Tirez les enseignements du débat, s'il vous plait.

### Étienne TÊTE

Mais justement, je suis là pour...

### Philippe MARZOLF

C'est pas un argument, Monsieur. Il l'a peut-être suivi sur internet. C'est pas le propos. Allez-y, Monsieur. S'il vous plait, Monsieur.

### Étienne TÊTE

Franchement, j'ai pas besoin de ça.

### Philippe MARZOLF

Allez-y.

### Étienne TÊTE

Oui, très... très simplement, d'abord je voulais dire que c'était très bien organisé, ce débat. Ce que vous avez fait. Ça a permis de dire effectivement beaucoup de choses.

La deuxième chose, c'est qu'effectivement, je vais faire une légère comparaison entre ce qui s'est passé il y a 20 ans pour TEO qui devait faire le TOP, et effectivement, ce qui se passe aujourd'hui. Les opinions ont complètement changé. Jamais, effectivement, au moment de TEO il n'y avait eu autant de réflexion, autant d'intelligence, pour dire qu'il y a mieux à faire que dépenser sur le tout-autoroute, et qu'il y a beaucoup mieux à faire justement en matière de transports collectifs.

Ma troisième réflexion, c'est qu'il faut toujours regarder (alors, on l'a beaucoup dit en période de pénurie de finances publiques), combien il y a d'usagers par rapport à la dépense publique. Et je voudrais donner simplement l'exemple de TEO, de TEO qui a commencé dans le débat à 2 milliards de francs. On était en francs. Qui après, à l'enquête publique a été à 4 milliards de francs et qui a terminé à 6,6 milliards de francs. Il y a 40 à 50 000 usagers jours. Les pronostics de croissance étaient de 7 % par an. Ils sont à peine de 0,3 % par an. Et si on compare à la même époque la ligne D du métro qui a coûté aussi 6 milliards de francs. Dans un cas, vous avez 300 000 usagers/jour, dans un autre cas, vous avez 50 000 usagers/jour. Et quand vous mettez des dépenses publiques, il faut vérifier combien d'usagers vous avez derrière. Je pense que ça, c'est un des critères très importants qu'on devrait avoir toujours en ligne de compte. C'est combien il y a de personnes qu'on aide quand on fait des dépenses publiques ? Et aujourd'hui, je pense qu'on a des besoins en matière de dépendances, d'hôpitaux et je pense que le tout-voiture, c'est pas comme ça qu'on fera de la croissance. Et je me tourne vers les entreprises, si vous voulez faire croître le BTP, faites-le pour les hôpitaux, pas pour les autoroutes.

### Philippe MARZOLF

Il y avait des dames là qui voulaient la parole. Oui. Et après, M. MAISONNIER. Et Monsieur aussi, pardon.

### Anne DEMOND

Oui, je suis Anne DEMOND. Je fais partie de l'Association des amis de Pierre-Bénite. Je suis intervenue dernièrement au débat d'IRIGNY. J'ai fait la remarque que le TOP était nuisible

donc à l'hôpital Lyon Sud. J'ai reçu une missive du vice-président de la Communauté urbaine de Lyon relatant un compte-rendu de M. de ROUBAIX, directeur général des hospices civils de Lyon, précisant qu'effectivement, l'axe thrombosé des sorties/entrées d'autoroute A6/A7. Il précise que le TOP ou l'Anneau des Sciences, comme vous voulez serait bien accueilli par les familles et les futurs étudiants, c'est mis environ en 2015, et par le personnel hospitalier. Il n'y a qu'à développer les transports en commun dans l'élaboration du métro jusqu'à Lyon Sud pour ses possibles usagers à venir. Et il serait bon aussi d'installer un parc relais dans la côte Nord, d'après ce que j'ai pu comprendre, il s'établirait entre 750 et 1 000 véhicules pour les personnes venant des communes de Saint-Genis, bas de Saint-Genis, Brignais ou autre communes avoisinantes et surtout pierrebénitains. Quant aux étudiants, je peux vous dire que chacun d'entre eux n'ont pas un véhicule. Lorsqu'on sait que quelquefois, ils peinent à prendre un repas par jour. Lors du débat d'Irigny, il était précisé que pas de TOP, pas de métro. Voilà. Pour moi, c'est un chantage. Je pense que vous ne voulez pas construire ce métro... On ne veut pas construire ce métro, car vous verrez qu'à ce moment-là, l'A450 serait désengorgée et vous ne réussirez plus à convaincre les habitants du bas de Saint-Genis, Oullins ou Pierre-Bénite que ce TOP est nécessaire. Et ils se trouveront confrontés au fait que le développement des moyens de transport en commun reste la seule solution. Moi, je pense également à tous les habitants de Pierre-Bénite qui auront à supporter les nuisances provoquées par les gaz d'échappement tout comme les Perrachois d'ailleurs, des ailes empruntant ce TOP ou Anneau des Sciences, une autre fois, comme vous voulez.

L'échangeur serait placé à la périphérie de l'hôpital Jules COURMONT, le bas de Saint-Genis-Laval, Oullins et Pierre-Bénite. Je vous précise que ces véhicules dégagent des particules occasionnant du dioxyde d'azote, très néfaste pour la santé. Si M. de ROUBAIX avait écouté le journal télévisé d'Antenne 2 à 20h30 le 4 mars, il aurait pu entendre un professeur en médecine bien préciser que cela était néfaste pour la santé. Il est facile de faire un replay sur cette intervention. En outre, sur l'émission radio de M. BOURDIN dans la même semaine, un intervenant précisait que les personnes vivant près des axes routiers avaient plus de 30 % de disposition à développer des maladies bactériologiques ou pulmonaires, voire cancéreuses. Je ne sais pas si M. de ROUBAIX est médecin ou professeur en médecine, mais je l'invite sincèrement à se pencher sur le problème.

Donc, en outre, le COL étant incertain, il ne faudrait pas que le TOP soit le COL de substitution. Les fonctionnaires de police ne pourront pas être omniprésents pour verbaliser les contrevenants chauffeurs poids lourds. Je pense également que si ce TOP était payant, beaucoup de familles ne pourraient pas se le permettre. Ça pourrait équivaloir, pardon, à 80 euros par mois, voire 100 euros. Sachant que beaucoup de personnes perçoivent le SMIC, cela serait un empiètement sur leur budget sans aucun doute. Et éviteraient de ce fait de prendre donc ce TOP et continueraient à prendre l'itinéraire préexistant.

En conclusion, devant le bétonnage effectué par la ville de Pierre-Bénite entrepris pas notre maire qui d'ailleurs pour la 14<sup>e</sup> fois... parce que 14 débats : pas de maire de Pierre-Bénite. Bon, pour la deuxième fois, on a un de ses représentants qui aujourd'hui bon, rejoint un petit peu notre point de vue. À savoir, donc, développement des transports en commun. Et je vais dire que des habitants... du moins, l'Association des amis de Pierre-Bénite, s'est énormément investie dans les pétitions.

**Philippe MARZOLF**

3 minutes 30, Madame.

**Anne DEMOND**

Juste une question, une dernière chose : la ville de Pierre-Bénite sera enclavée entre l'A450 et l'A7 et le TOP ou Anneau des Sciences. Je vous suggère fortement de rebaptiser cette ville non plus Pierre-Bénite, mais le Triangle des Bermudes, car nous disparaîtrons sous la pollution et l'asphyxie. Vous allez également créer une disparité sociale, sachant que la population de Pierre-Bénite n'est pas des plus aisées. Vous allez en faire une ville-dortoir.

Développer au maximum les moyens de transport en commun semble faire l'unanimité et on pourrait envisager également non seulement le métro de, donc Lyon Sud, mais une jonction avec la gare multimodale de...

**Philippe MARZOLF**

4 minutes, Madame. Merci, Madame.

**Anne DEMOND**

Merci beaucoup. Et je vous remercie pour la conduite de vos débats.

**Philippe MARZOLF**

Merci, Madame. On va prendre encore trois interventions. Il y a Monsieur, Monsieur là et Madame là-bas. Et après, on finira par M. MAISONNIER qui aura l'honneur... Alors, Madame. Quatre. Et après, on arrête. Monsieur ? Ah ? M. BUFFET qui... Vers la fin. Allez-y, Monsieur. Le micro est à côté de vous.

**François VURPAS**

Je m'appelle François VURPAS. Je suis élu de la commune de Saint-Genis-Laval et également, j'ai la joie d'être élu du Grand Lyon. Je vais d'abord dire au président qui est ici toute mon admiration de prendre ce dossier en main, ce que ses prédécesseurs n'ont pas réussi à faire. Ça fait un moment que moi qui habite à Saint-Genis-Laval et qui ai cinq enfants, et tous les jours, j'allais bosser à Lyon. Je me suis tapé des bouchons qui s'amplifient chaque année. Donc, je lui dis bravo, parce qu'il faut le faire, c'est un dossier difficile. Par contre, je suis très content de son aspect visionnaire pour la ville de Lyon, qui est quand même une ville classée au patrimoine mondial. Et c'est très bien. Par contre, je suis un petit peu inquiet de sa générosité envers l'État. Dans la mesure où le péage de grand transit va être perdu. Et perdu d'ailleurs tous les jours à chaque instant où nous parlons, de l'écotaxe et des camions. Donc, il est perdu et il va être confié à l'État puisque c'est l'État qui va peut-être prélever sur le grand contournement. Le grand contournement aurait pu s'imaginer et Monsieur le Président était visionnaire, par un tunnel qui lui, aurait été sous la ville. C'était un respect pour la ville. Moi, à mon avis, c'était une solution qu'on aurait pu étudier. On est capables aujourd'hui de faire des tunnels (sous la Manche, c'est un tunnel de 30 km, je vois pas pourquoi on n'aurait pas pu faire un tracé court utilisé par grand transit international et payé par

les péages). Donc, j'aurai souhaité que cette hypothèse, cette alternative soit étudiée. Voilà ce que je voulais dire.

### **Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur. Alors, Monsieur là-bas contre le poteau. Madame au fond et Madame là. Et après, M. MAISONNIER.

### **Philippe GRILLOT**

Oui, Philippe GRILLOT, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon. Tout d'abord, ce débat nous a permis finalement, au-delà de nous faire des copains comme disait Monsieur tout à l'heure, de trouver un débat large finalement sur des problématiques qui sont des problématiques qu'on ressent, nous entrepreneurs, de façon cruciale depuis un certain nombre d'années.

On parle beaucoup de transport de voyageurs. On parle beaucoup de transport de passagers. On essaie d'opposer les transports en commun avec les infrastructures routières. Je crois qu'on se trompe complètement. Monsieur l'a dit tout à l'heure : nous représentons 71 000 entreprises sur le secteur de Lyon. C'est pas le Rhône, c'est le secteur de Lyon, donc... et de la grande agglomération. Je ne compte pas là-dedans tous les artisans qui sont au moins aussi nombreux que nous. Et l'on sait que la zone de chalandise des entreprises c'est à peu près à un quart d'heure/20 minutes de leur siège social. Donc, quand vous avez besoin d'un plombier, quand vous avez besoin d'un livreur, quand vous avez besoin de n'importe quoi, vous avez besoin effectivement d'utiliser un mode de transport qui ne peut pas être pour l'instant, mais peut-être que Bernard RIVALTA trouvera la solution dans les années qui viennent, le tram ou le trolley pour livrer les marchandises, de nuit comme de jour, à l'ensemble des usagers de notre agglomération.

Ça, c'était pour un petit coup d'humour et d'humeur sur le fait que l'on oublie bien souvent les entreprises et que l'on oublie bien souvent, alors que l'on est particuliers, c'est un peu l'ambiguïté qui est la nôtre : on est parfois pour les marchandises que l'on reçoit et contre les véhicules qui empruntent effectivement les routes et autoroutes.

Le projet qui est défini à l'heure actuelle est un beau projet. Et je pense qu'il faut faire confiance à notre avenir. On parle de statistiques sur des consommations, sur l'utilisation des véhicules à diesel. On oublie complètement tout ce qui se passe à l'heure actuelle. J'ai l'impression qu'on ne voit pas ce qui est en train de se passer dans notre monde : la création de la ville intelligente, la création d'énergies renouvelables, d'énergies nouvelles, de systèmes qui sont des systèmes totalement différents des véhicules que nous utilisons à l'heure actuelle. Il faut se réveiller. Il faut ouvrir les yeux, il faut regarder les magazines, il faut aller dans les salons automobiles pour voir ce qui se passe à l'heure actuelle. Les efforts qui sont faits à l'heure actuelle nous autorisent à penser que les modes d'utilisation par les consommateurs et les véhicules qui seront mis à leur disposition seront totalement différents dans les 20 ans qui viennent. Si j'ai bien compris, le projet est un projet que nous allons mettre en œuvre dans, allez, une quinzaine d'années puisqu'en France, on ne peut pas imaginer qu'un projet même intelligent puisse voir le jour avant 25 ans. N'oublions pas non plus que dans

d'autres pays du monde, on va un peu plus vite que nous. Les Allemands vont quatre fois plus vite pour prendre des décisions et comme par hasard, les Allemands se portent bien aussi. N'oublions pas l'économie.

Si nous voulons avoir un secteur attractif, c'est ce qui nous intéresse. Si nous sommes aujourd'hui première région industrielle de France, c'est bien qu'à un moment nous avons pris des dispositions pour être la première région industrielle de France. Si cette région crée des emplois au quotidien et en crée plus qu'ailleurs en France, c'est bien à un moment ou à un autre qu'il a un tissu économique qui a besoin effectivement d'être développé. N'oublions pas cela. Je ne dis pas qu'il ne faut pas penser aux citoyens. On y pense au travers de modes alternatifs, on sait à l'heure actuelle que l'ouvrage qui est en train de se créer à l'heure actuelle va créer de la richesse économique. Il n'y a aucune raison que les entreprises de l'Ouest lyonnais soient punies par un défaut d'infrastructure. C'est ce que j'ai dit à l'ouverture du débat, c'est ce que je répète aujourd'hui.

Il est clair que l'Anneau des Sciences tel qu'il est prévu à l'heure actuelle est un anneau qui va nous permettre justement de désenclaver notre agglomération, d'irriguer les secteurs de l'Ouest qui en ont bien besoin à l'heure actuelle, et de faire en sorte, et c'est la position que nous avons prise, nous, Chambre de Commerce et d'Industrie sur l'Anneau version courte, pour une raison très simple : c'est que la version courte va desservir le port Édouard HERRIOT et que le port Édouard HERRIOT est une possibilité de base de transport alternatif puisqu'au port Édouard HERRIOT, nous avons la voie ferrée, la voie fluviale, que nous allons pouvoir emprunter avec les véhicules, avec les containers, avec un nombre de systèmes actuels qui vont désengorger finalement tout ce que vous pouvez connaître à l'heure actuelle.

Et je terminerai mon intervention sur un sujet simple : nous sommes français, nous sommes fiers de l'être. Nous sommes rhônalpins, nous sommes lyonnais et fiers d'être lyonnais. Nous avons un développement économique important. Ayons confiance en l'avenir. Faisons confiance en ce qui va se passer. Ne restons pas dans un système sclérosé sur lequel tout ce qui est nouveau est à bannir et tout ce qui est ancien est à promouvoir. Ayons confiance dans notre avenir. Faisons confiance... Faisons-nous confiance mutuellement et nous serons effectivement une population moderne, dynamique, digne du XXI<sup>e</sup> siècle tel que nous le traversons.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Juste une remarque personnelle. Si on veut développer comme les Allemands, il faut développer la culture du dialogue plus du dialogue territorial, ce que nous avons malheureusement pas beaucoup en France. Madame ? Et après, Madame, et après, M. MAISONNIER.

### **Sandrine RUNNEL**

Bonsoir. Donc, Sandrine RUNNEL. Je suis conseillère générale du Rhône, d'un canton dans le 7<sup>e</sup> arrondissement. Je tiens tout d'abord à remercier l'organisation de ce débat. Ça a été rappelé, mais je pense que c'est important de vous remercier. Mais aussi les différentes interventions, et notamment celles du public et des associations.

Ce que je retiens, moi, de ce débat et les enseignements du public, c'est avant tout une nécessité. Une nécessité pour moi d'agir le plus rapidement possible. Et la solution que je vois, effectivement, c'est de réaliser l'Anneau des Sciences.

On parlait effectivement de 1930, ça fait plus de 20 ans qu'on est sur ce débat. Je pense qu'aujourd'hui, effectivement, et c'est ce qui a été rappelé dans l'intervention précédente, il est vraiment nécessaire d'agir et d'apporter une solution aux difficultés qu'on rencontre aujourd'hui.

On a beaucoup parlé également des rapports d'experts. Alors, je pense que c'est quand même aussi... S'ils sont experts, c'est pas pour rien. Ils sont reconnus. Il faut s'appuyer sur ces rapports d'experts. Il ne faut pas que s'appuyer sur ces rapports d'experts, mais je pense que les collectivités locales, les élus, la classe politique a une véritable raison de s'appuyer sur ces différents rapports.

Aujourd'hui, on est dans une ambition politique qui est de créer une métropole d'intérêt européen. Je crois que si on veut se donner vraiment les moyens de nos ambitions pour la création de cette métropole et pouvoir rayonner à une dimension européenne à internationale, on a besoin quand même d'avoir des infrastructures, d'avoir un développement de l'agglomération lyonnaise qui ne soit pas étouffé, qui ne soit pas sclérosé comme elle peut l'être aujourd'hui. Donc, il faut vraiment agir et agir rapidement.

Plus concrètement sur les différents enseignements, je suis donc élue sur le 7<sup>e</sup> arrondissement. Le 7<sup>e</sup> arrondissement est un arrondissement qu'on pourrait qualifier de « vert ». On a les berges du Rhône d'un côté et le parc de Gerland de l'autre. Aujourd'hui, ça a été rappelé dans différentes interventions, il est difficile d'accéder au parc de Gerland puisque l'Avenue Tony GARNIER est, elle, saturée par la circulation automobile. L'Anneau des Sciences permettrait effectivement de désenclaver le secteur de Gerland et d'aérer un petit peu le parc de Gerland. On parle beaucoup de la nature en ville. Pour les habitants du 7<sup>e</sup> et pour les habitants de l'agglomération de manière générale, ce serait une véritable bouffée d'oxygène que de pouvoir désengorger le centre-ville et les différents accès avec notamment la déclassification de l'A6/A7. Mais avec la réalisation de l'Anneau des Sciences. Je finirai juste sur deux éléments qui me paraissent assez importants pour les habitants de mon arrondissement et notamment de mon canton, c'est effectivement donc de pouvoir bénéficier de l'accès au parc de Gerland, et puis effectivement aussi de pouvoir poursuivre les berges du Rhône comme ça avait déjà été initié du parc de la Tête d'Or jusqu'au parc de Gerland, mais avec le prolongement du métro B... de la ligne B, jusqu'à Oullins, je pense qu'on peut avoir véritablement un développement des transports en commun et effectivement bénéficier de l'ensemble des infrastructures que nous propose l'agglomération lyonnaise. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Madame, vous avez demandé la parole, non ? Oui ? Prenez le micro.

### **Christine PONCET**

Oui, bonsoir. Christine PONCET. Je suis habitante d'une commune de l'Est lyonnais, Saint-Pierre-de-Chandieu, élue d'opposition et également adhérente de l'Association Respect Environnement. Je souhaite intervenir pour quand même dire une chose : l'enseignement que je retiens de ce débat public, c'est qu'il pointe le manque cruel de concertation, le manque cruel de débats préalables et qui fait qu'on arrive à des projets qui sont fortement contestés souvent lors des débats publics, mais qui sont soit maintenus, enfin, souvent maintenus. Et

donc, moi, je me pose la question sur l'intérêt du débat public. Dans l'Est lyonnais, on en a déjà eu, notamment sur le tracé du fret ferroviaire, et on a vu à quoi il a abouti malgré la forte opposition et les bons arguments qu'on avait. Donc, moi, je trouve qu'il y a beaucoup de personnes qui ont dit des choses intéressantes ce soir. Je trouve ça dommage qu'on n'essaie pas de concilier tous les intérêts et de trouver des solutions un petit peu plus globales. Et surtout, je rejoins pas mal de personnes qui pointaient le manque d'ambition des projets, et de vision à plus long terme. Je trouve qu'on fait un petit peu du minimaliste et de l'intérêt à court terme. Et on va se retrouver dans l'Est lyonnais notamment puisque je parle évidemment pour ma paroisse, avec un cumul de nuisances : à la fois le fret ferroviaire qui va passer en plein centre des habitations. Alors, on a le problème dans le centre de Lyon. On va le décaler un petit peu plus à l'Est, mais on sera aussi en plein centre des habitations. Et pour tout ce qui est de l'autoroutier, il me semble quand même logique d'intégrer un petit peu plus de transports en commun. Et on va se retrouver également avec une jonction autoroutière en même temps que le fret ferroviaire.

Donc, arrêtons de discuter... Enfin, on a l'impression d'avoir des décisions qui nous sont imposées, qui finalement seront imposées sans une véritable concertation, et ça, je trouve ça complètement déplorable. Et notamment le manque de relais qu'on a au niveau de nos élus. Voilà.

#### **Philippe MARZOLF**

Alors, merci, M. MAISONNIER, de prendre la parole. Le préfet s'il avait été là aurait tiré les enseignements à ce moment-là, avant le Grand Lyon. Donc, M. MAISONNIER, allez-y.

#### **Christian MAISONNIER**

Oui, Christian MAISONNIER, donc, de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Je voulais simplement préciser que je suis ici comme observateur et que le préfet n'a pas souhaité être là pour respecter aussi le sujet du débat. Pour bien centrer sur les arguments qui doivent être mis sur la table, pour ce projet d'Anneau des Sciences. Alors, je suis là pour répondre aux questions. Le préfet a bien dit : l'État est présent. Mais il n'est pas maître d'ouvrage, et il n'a pas un rôle plus important que l'ensemble des participants à ce débat. Et donc, bon, j'ai participé aussi au débat de 2001 sur le COL et le CFAL. Et la position d'observateur est somme toute beaucoup plus confortable que celle du maître d'ouvrage parce que forcément, quand on ouvre un débat, on s'expose. Et voilà. Et je peux dire qu'effectivement...

#### **Philippe MARZOLF**

Ça viendra à votre tour, ça reviendra.

#### **Christian MAISONNIER**

Voilà. Et si ça revient chez nous, il faudra assumer parce que, ce que je voudrais dire, c'est que quand même, je crois aux vertus de ce débat. Pourquoi ? Parce que ça permet justement de mettre sur la table des points de vue différents, y compris des oppositions. Et qu'aujourd'hui, on ne peut pas prendre une décision sans effectivement avoir écouté la globalité des problèmes. Même ceux qui sont un petit peu hors sujet.

Alors, ce que je peux dire moi sur ce que j'ai appris pendant ce débat parce que je crois que le principal intérêt du débat, c'est d'apprendre. C'est de pouvoir s'exprimer, mais c'est aussi d'enrichir sa propre perception. Donc moi, au niveau des enjeux, les enjeux dont on discute, ce que j'ai retenu, c'est que l'enjeu central, c'était qu'il y a trop de véhicules sur la presqu'île. Beaucoup trop de circulation, des impacts sur la santé. C'est effectivement aujourd'hui très important de les prendre en compte, mais pas uniquement. Parce que même si on arrivait à avoir des voitures entièrement non polluantes, la présence même de 100 000 véhicules/jour sur la presqu'île, ça empêche la Presqu'île de vivre, de fonctionner, de traverser à pied d'une berge à l'autre, etc. de passer en vélo. Je confirme que je suis venu à vélo à toutes les réunions.

Deuxième enseignement : je comprends mieux le projet du maître d'ouvrage. Je crois qu'il m'a fallu ce temps pour voir que le maître d'ouvrage a un projet de périphérique et qu'il a envie de faire un bon périphérique. Et qu'à ce niveau-là, je comprends effectivement l'idée de dire que ce projet ne se substituera pas au traitement que l'État pourra faire du transit. Deuxième enseignement.

Je tire aussi un enseignement de l'expertise : priorité aux transports en commun. Priorité ne veut pas dire exclusivité. Ce que j'ai bien noté dans la conclusion de l'expertise, c'est qu'il faut regarder la temporalité. C'est-à-dire qu'il faut au maximum structurer la ville avec les transports en commun et faire sans attendre tout ce qui permet de structurer cette ville.

Ensuite, un projet routier sera plus efficace et aura moins d'effets pervers au niveau de l'étalement urbain, au niveau de tout ça.

Donc, je pense que là, c'est un enrichissement effectivement qui peut apparaître au projet. Et bon, je conclurai en disant que pour moi, la force de ce projet, sans porter de jugement sur « est-ce qu'il faut le continuer ou pas ? », la force de ce projet, c'est de reposer sur trois composantes : suppression de l'autoroute qui est effectivement le problème numéro un, augmentation des transports en commun et création d'une nouvelle voirie. Et c'est finalement en jouant sur ces trois composantes qu'on arrive à ajuster le système de fonctionnement de la ville aux objectifs de demain. Ajuster veut dire qu'il faut pouvoir intégrer des évolutions dans ces objectifs. Aujourd'hui, on vise 40 % de part de la voiture. Si on doit arriver à 35, on peut y arriver en renforçant la dimension transports collectifs. Aujourd'hui, le Grand Lyon dit : « on vise 50 000 véhicules/jour sur la Presqu'île » parce que c'est ce qui lui semble réaliste. Mais si un jour on devait viser 20 000 véhicules/jour sur la Presqu'île, ça serait peut-être aussi pas mal. À ce moment-là, on aura la capacité d'atteindre cet objectif, mais à condition de conserver les trois volets du programme. Oui, j'ai dépassé mon temps.

### **Philippe MARZOLF**

Non, non. Merci. Monsieur, dernier intervenant. C'est pas par ordre, mais j'ai oublié M. BUFFET, et après on passera la parole au maître d'ouvrage.

### **François-Noël BUFFET**

Oui, Monsieur le Président, quelques mots simplement, sans revenir sur le fond du débat puisque nous avons déjà tous fait part de ce que nous pensions de ce sujet. Simplement pour dire deux choses.

La première, c'est que votre commission a permis d'enrichir incontestablement l'analyse qui doit être portée sur ce projet. Le premier exemple a été le fait que vous ayez confié à un organisme indépendant l'étude sur une solution tout-transport en commun dont nous avons eu les résultats lundi dernier. Je ne partage pas toutes les conclusions de cette étude. D'ailleurs, je vais tout de suite rejoindre Bernard RIVALTA sur ce point puisque je pense qu'il est impossible de faire passer un tramway dans la grande rue d'Oullins par exemple. Et nous sommes d'accord sur ce point-là. Mais je considère que d'autres sujets ou d'autres propositions peuvent être intéressantes et que ce regard est intéressant. On l'avait demandé à l'occasion de... avant que le débat commence et c'est une bonne chose.

La deuxième chose, c'est de ce fait un regret. Un regret que le tracé que nous proposons à la discussion n'ait pas pu faire l'objet du même traitement, car je pense qu'il aurait aussi pu nourrir dans toutes ses dimensions, de façon très claire et objective ce débat-là. Cependant, vous avez tout de même demandé à la Communauté urbaine de procéder à cette étude, ce qu'elle a fait. Et j'en donne acte de ce point de vue-là. Il y a d'ailleurs dans l'étude qui a été rendue des choses qui ne sont pas inintéressantes à regarder et en particulier, c'est le terme de la CEL, le tracé qui est proposé protège, et c'est le rôle du périphérique, si un jour il doit exister, le cœur de nos villes, qu'elles s'appellent Oullins, qu'elles s'appellent La Mulatière ou Pierre-Bénite. Et je trouve que c'est un des éléments de cette étude, cela a été aussi positif. Donc sur ces deux points ou ces deux sujets, c'est un enseignement qui m'est paru intéressant.

Et puis enfin, pour terminer, peut-être faut-il qu'apparaisse plus clairement le fait que pour l'instant, au moment où nous discutons, l'État n'a pas pris de position encore officielle en ce qui concerne un contournement de l'agglomération lyonnaise, qu'il soit par l'Ouest ou par l'Est, et qu'il faut rappeler aussi que ce fut une condition fixée pour la réalisation de l'ouvrage qui nous est soumis ce soir. Voilà, merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Comme nous avons essayé de respecter toujours les horaires, il est 22 h. C'était l'heure où le Grand Lyon, le maître d'ouvrage devait tirer les enseignements, donc, j'invite le Conseil général... les représentants du Conseil général et du Grand Lyon de monter sur la tribune et de tirer les enseignements, sachant que c'est les enseignements qu'ils tirent, c'est pas les décisions qu'ils vont encore prendre. Je vous dirai après en conclusion quelles sont les suites du débat. Vous voulez mon micro ?

### **Jean-Luc da PASSANO**

Bien, Jean-Luc da PASSANO, vice-président du Conseil général. Alors, je voulais tout d'abord excuser ma présidente, Mme CHUZEVILLE qui était là en début de soirée, qui a malheureusement dû nous quitter et qui m'a demandé de la remplacer un peu au pied levé, ce que je fais bien volontiers en tant que vice-président chargé de la voirie dans cette assemblée.

Alors, d'abord, je voudrais très simplement remercier la Commission particulière du débat public, son président, ses membres, de la richesse et de la bonne tenue de ces débats, et bien sûr tous ceux qui y ont participé. J'ai moi-même participé à de nombreuses soirées et on a pu constater que bien sûr, tout le monde n'est pas d'accord, mais c'est cela qui fait la richesse du débat. Je crois que beaucoup d'associations, de citoyens se sont impliqués aux

côtés des élus sur cette infrastructure et par là même, ils ont montré tout l'intérêt qu'ils portent à l'avenir de notre agglomération et de notre département.

Alors, les enseignements qu'en tire le Conseil général, c'est peut-être de confronter aujourd'hui ce qui s'est dit pendant ce débat à ce qui fait depuis pas mal d'années la politique en matière voirie du Conseil général. La politique en matière voirie du Conseil général, je la résume en quelques mots : assurer de bons déplacements à tous les citoyens, assurer la multimodalité, assurer la bonne sécurité des déplacements (c'est peut-être un point à mon avis sur lequel on n'a peut-être pas assez parlé), et enfin, assurer la bonne insertion de toutes nos infrastructures de transport dans l'environnement. Donc, si je confronte ce qu'on a entendu ici à cette politique, le premier point : assurer de bons déplacements pour tous les citoyens, chacun voit bien qu'aujourd'hui, dans l'agglomération lyonnaise, il y a une partie de cette agglomération qui est sous-équipée... que ce soit pour n'importe quel citoyen. On essayait tout à l'heure d'opposer les entreprises aux autres citoyens. Mais non, c'est tout le monde qui est gêné. Ce sont les gens qui vont voir un ami à Lyon, ce sont les étudiants qui vont à l'université, ce sont ceux qui se rendent à leur travail, ce sont ceux qui vont se promener dans Lyon ou faire des courses. C'est tout le monde. Et il n'y a pas une lutte des classes en quelque sorte des gens qui sont dans les embouteillages. Ils sont tous dans les mêmes embouteillages, pour des raisons différentes, et ils sont tous gênés de perdre autant de temps dans ces embouteillages. Donc, si la première politique du Conseil général, c'est d'assurer de bons déplacements pour tous et bien, bien sûr qu'il faut arriver à faire cette infrastructure et bien sûr qu'il faut la faire à l'intérieur de l'agglomération parce que cette infrastructure, on le rappelle, ce n'est pas un contournement ; elle est destinée à distribuer l'ensemble des communes de l'agglomération. Elle est destinée aux gens qui vont de Rillieux à Saint-Genis-Laval, qui vont de Francheville à Saint-Priest, qui vont de Tassin à Saint-Fons. C'est donc bien à l'intérieur de l'agglomération, pardonnez-moi, mais c'est le tracé court qui répond à cette volonté.

Le deuxième principe, c'est la multimodalité. Et tout à l'heure, j'entendais une intervenante dire qu'elle trouvait un peu vieillots nos débats sur transports en commun, voiture, le vélo, etc. Et je lui donne raison. Je ne sais plus qui c'est, je lui donne raison. Parce que les citoyens aujourd'hui et peut-être encore plus demain, ils vont pas se déplacer tous les jours à la même heure, de la même manière. Ils utiliseront la voiture, bien sûr. Ils utiliseront les transports en commun. Ils utiliseront le vélo. Ils utiliseront tous ces transports. Donc, ce qu'il faut que nous offrions sur cette infrastructure, c'est la multimodalité. Tout à l'heure, on disait, j'entendais quelqu'un qui disait : « mais il n'y aura que les riches qui vont pouvoir, parce qu'ils auront une voiture et puis ils payeront le péage ». Mais on a dit depuis toujours que sur cette infrastructure, il y aurait également les lignes de transport en commun. Donc, c'est bien l'ensemble des modes de déplacement qu'on veut assurer à travers cette infrastructure, multimodalité et intermodalité avec l'ensemble des parcs relais, le long du parcours et intermodalité avec la connexion prévue à La Saulaie et la connexion prévue plus tard aux hôpitaux avec le métro ligne B. C'est cela l'Anneau des Sciences, c'est aussi la multimodalité et l'intermodalité.

Troisième proposition du Conseil général : la sécurité routière. On n'en a peut-être pas beaucoup parlé, aujourd'hui qu'est-ce qu'on voit dans toutes nos communes ? Les grandes infrastructures étant embouteillées, les gens se... vont utiliser les petites infrastructures. C'est-à-dire qu'à l'intérieur de toutes nos communes du Sud-Ouest lyonnais, on voit des gens qui n'ont rien à faire dans des petites rues où il y a des écoles, des crèches, des commerces, où il y a une petite circulation locale. Les gens passent par ces rues et c'est très dangereux pour les enfants. C'est très dangereux pour les piétons. Il faut assurer également une meilleure sécurité. Moi, je dis que cet équipement est un facteur de sécurité pour l'ensemble des déplacements dans le Sud-Ouest lyonnais.

Enfin, le dernier point sur lequel nous insistons toujours, c'est la bonne insertion dans l'environnement de nos infrastructures. Je rappelle que le tronçon... l'ex-tronçon Ouest du périphérique, l'Anneau des Sciences est enterré à 85 % et qu'avec toutes les précautions qui ont été prises, il répond parfaitement à cet objectif. Quand j'entends parler d'environnement et que je vois les milliers de véhicules bloqués tous les jours sur l'A450 en pleine zone de risque chimique, je me dis qu'il faut peut-être aussi y réfléchir et que si cette infrastructure apporte quelques solutions, il faut la faire bien sûr, et la faire le plus rapidement possible.

Alors, je termine tout simplement en disant que le Conseil général apporte son soutien le plus ferme au tracé court de l'Anneau des Sciences et que nous souhaitons que le Grand Lyon qui en est maintenant le maître d'ouvrage puisse le réaliser le plus rapidement possible et dans les meilleures conditions possible.

### **Gérard COLLOMB**

Monsieur le Président, ce soir c'était la dernière séance. Je suis persuadé que ce ne sera pas la dernière séquence. Je veux vous remercier vous-même, Monsieur le Président, l'ensemble des membres de la CPDP : Jean-Stéphane DEVISSE, Jean-Paul PUYFAUCHER, Chantal SAYARET, Cécile VALVERDE, et vos équipes qui nous ont permis d'avoir ces débats. Je vais remercier bien évidemment les élus du Rhône, du département du Rhône, du Grand Lyon, du Conseil régional, qui se sont engagés dans ces débats, remercier mes vice-présidents chargés du dossier : Gérard CLAISSE et Jean-Claude DESSEIGNE. Remercier les partenaires du dossier : le Sytral, l'Agence d'urbanisme, le SEPAL, le Conseil de développement. Et puis vous remercier toutes et tous, vous qui avez pris de votre temps pour venir exposer votre point de vue et enrichir le débat. Je veux remercier également les communes qui ont organisé des réunions publiques. Et enfin, vous me permettrez de remercier mes équipes du Grand Lyon qui ont quand même fait en l'espace de quelques mois un travail tout à fait formidable. Et donc, ce qu'elles ont fait par le passé anticipe à mon avis assez bien du futur.

Oui, je pense que pendant ces quatre mois de débats, le dialogue a permis que le projet s'enrichisse. Nous avons abordé bien des thématiques, bien des aspects, qu'ils soient globaux ou qu'ils soient tout à fait locaux. Permettez-moi d'abord à vous tous de vous dire évidemment que ce projet se situe dans une vision d'ensemble de l'agglomération. C'est un projet particulier, mais évidemment, notre vision de l'agglomération ne se réduit pas à l'Anneau des Sciences. Quels sont les choix qui sous-tendent notre vision de

l'agglomération ? D'abord, le choix de lutter contre l'étalement urbain. Et si à l'intérieur de l'agglomération, du Grand Lyon, nous développons beaucoup de projets urbains, c'est pour que la ville ne s'étende pas à l'infini. Deuxièmement, au sein de l'agglomération, le choix que nous faisons, c'est celui d'une ville multipolaire. Hier, il y avait finalement le cœur de la ville et puis ce qu'on appelait « la banlieue ». Et nous, nous ne voulons pas de cette façon de construire la ville ou plutôt, de déconstruire la ville. Et donc, nous souhaitons une ville avec une multipolarité et des polarités équilibrées qui concourent toutes au dynamisme de l'agglomération lyonnaise.

Le deuxième choix que nous faisons, c'est celui de développement économique, et d'un développement économique centré sur l'innovation. Mes chers amis, vous pensez peut-être que c'est simple tous les jours de faire en sorte qu'il y ait de l'emploi dans cette agglomération. Permettez-moi de vous dire que quelquefois, je me fais beaucoup de soucis. Et ça demande beaucoup d'effort pour à la fois conserver un certain nombre d'emplois, faire en sorte qu'ils se transforment et faire en sorte qu'à partir d'industries anciennes, on puisse introduire de l'innovation pour non seulement que ces emplois se maintiennent, mais pour qu'on puisse en créer un certain nombre d'autres. Science du vivant, technologie verte, ville intelligente, numérique, robotique, énergie renouvelable, nouvelle mobilité... C'est autour de ces thématiques que nous allons construire demain l'économie lyonnaise, celle qui donnera à vos enfants du travail. Et aujourd'hui, où on a supprimé quelque 750 000 emplois au cours des dernières années, ou aujourd'hui pour stopper le chômage, il faudrait créer 40 000 emplois tous les trimestres et nous en supprimons hélas peut-être 100 000, 200 000 au cours de l'année prochaine. Le problème de l'emploi est évidemment un problème qui est au cœur des problématiques que nous essayons de poursuivre au Grand Lyon.

Troisième point : moi, je n'oppose pas l'Ouest de l'agglomération, le Centre de l'agglomération et puis l'Est de l'agglomération. On veut essayer de construire une métropole solidaire. Et moi, je sais par exemple que la première des fractures sociales, c'est d'abord une fracture spatiale. J'ai été il y a quelques années maire de La Duchère. Je sais ce que c'est un certain nombre de quartiers ou de communes qui peuvent se paupériser, se ghettoïser. Je sais ce que cela peut receler de difficultés. Et donc, nous avons déjà beaucoup investi par exemple dans l'Est de l'agglomération lyonnaise. Et puisqu'on parle ce soir souvent transport en commun, je vous rappelle qu'à Vaulx-en-Velin, nous avons prolongé le métro, que nous avons créé un tramway, que sur Vénissieux, nous avons créé un tramway, que sur Bron, nous avons créé un tramway. Bref, nous investissons beaucoup. Mais c'est vrai qu'aujourd'hui, il faut faire un effort supplémentaire pour l'Ouest de l'agglomération. Sinon, effectivement, il va dans les temps qui viennent, pas évidemment dans les deux prochaines années, mais à moyen-terme se désagréger. Et donc, nous ne voulons pas qu'il se désagrége.

Quatrième choix que nous faisons, parce que j'en entends quelquefois parler, c'est une nouvelle place de la nature dans la ville. Regardez ce que nous avons fait au cours des dernières années : les berges du Rhône, ce que nous sommes en train de faire sur les rives de Saône, l'Anneau bleu, Sergent BLANDAN, Clot Layat, parc de Gerland... Ce que nous voulons, c'est effectivement réintroduire de la nature dans la ville et faire en sorte qu'on maille notre terri-

toire et en particulier qu'on puisse relier l'ensemble des parcs... des grands parcs extérieurs à l'agglomération. Les relier entre eux. Faire qu'entre le parc du Vallon et puis l'Anneau bleu demain, il y ait une sorte de continuité de la nature en ville.

Dernier choix dont je voudrais parler : celui de la mobilité. Celui de la mobilité, c'est celui qui est au cœur des politiques que nous menons depuis une dizaine d'années. Mais une mobilité évidemment pensée aux dimensions de la métropole. Voyez au mois de janvier quand quelquefois on dit : vous ne vous souciez pas assez des transports en commun. On vient avec la Région de créer le Syndicat métropolitain des transports. Et avant-hier, on avait une réunion pour penser la mobilité, non pas simplement aux niveaux limites de l'agglomération, mais de la penser au niveau de la grande aire métropolitaine. Alors, évidemment, cette mobilité aux limites de la grande aire urbaine, elle ne sera pas simplement constituée que de transports en commun. C'est évidemment dans l'intermodalité qu'on pourra construire cette mobilité. Il y aura bien un moment lorsque l'on réfléchit à cette grande échelle où quelquefois, on prendra sa voiture pour aller jusqu'à un parking relais. Mais il faut que le plus vite possible, on trouve une solution de liaison avec les transports en commun, de covoiturage, d'auto partage. C'est cela, les mobilités de l'avenir.

Une mobilité d'ailleurs, qui utilisera les énergies renouvelables. Et tout à l'heure, le président de la Chambre de Commerce, il avait raison de dire : ne pensez pas la société de manière statique. Regardez quelles sont les dynamiques qui sont à l'œuvre.

Dans quelques semaines, je vais poser la première pierre juste à côté, ici dans La Confluence des premiers immeubles à énergie positive qui permettront de desservir une flotte de véhicules en auto partage dans La Confluence. Dans quelques semaines, Bolloré va venir installer une série de bornes dans la ville pour installer 300 voitures électriques. Bien sûr que nous sommes en train de changer.

Mes chers amis, je suis allé il y a quelque temps là où le pétrole se produit : aux Émirats Arabes Unis. Ils sont déjà en train de penser l'époque de l'après-pétrole. Donc, ne passons pas toujours effectivement avec le regard du passé. Essayons de regarder l'avenir.

Mes chers collègues, il y avait le salon de la robotique et le salon du design il y a trois ou quatre jours. On avait le premier véhicule non seulement électrique, mais même qui n'avait pas de chauffeur parce qu'il avait un certain nombre de caméras qui lui permettait de se guider tout seul dans la ville. C'est en pensant à cette dimension-là qu'il faut évidemment imaginer l'avenir.

Alors, quels enseignements je tire de ce débat ? D'abord, que sur beaucoup de choses, nous partageons le même point de vue. Tout d'abord, le premier constat que nous partageons en commun, c'est le scandale urbanistique et écologique que constitue le passage de l'Autoroute A6/A7 au cœur de l'agglomération.

Le deuxième constat, c'est que l'Ouest lyonnais est de plus en plus difficile d'accès en raison d'un manque évident d'infrastructures dans cette partie de l'agglomération. Les rues des centres des communes de l'Ouest sont aujourd'hui saturées. Les temps de déplacement sont doublés aux heures de pointe et les bus sont englués dans la circulation. Mes chers collègues, on ne peut pas nier cette réalité. Ce matin, j'étais dans une réunion du pôle métropolitain à Givors. Je venais de Lyon. Et je regardais en face de moi le flux de véhicules qui

remontait jusqu'au tunnel de Fourvière. Il y avait un bouchon qui, depuis pratiquement La Mulatière jusqu'au bouchon de Fourvière, paralysait totalement notre ville.

Troisième constat : il est vrai que la façon dont, par le passé, on n'a pas réalisé des grands contournements qui permettaient d'écarter les circulations nationales et internationales du cœur de l'agglomération était tout à fait désastreuse. Et quelqu'un a parlé de l'A89. Le fait effectivement que l'A89 arrive très près de l'agglomération, ça va faire encore une confusion avec évidemment les circulations de l'agglomération parce que les gens, quand ils vont être là, vont passer évidemment dans l'Anneau des Sciences, et donc, il va y avoir encore une confusion de l'agglomération. Moi, je plaide inlassablement et je plaiderai toujours pour qu'effectivement, on écarte les circulations du cœur de l'agglomération. Et quand je dis le cœur de l'agglomération, c'est évidemment le tunnel de Fourvière, mais c'est également la rocade Est, le contournement Est qui aujourd'hui est au cœur même de nos populations.

Alors, je crois que nous sommes d'accord sur ces constats, que nous sommes aussi d'accord sur les grands objectifs que se donne le Grand Lyon et le Conseil général. Je les rappelle : soulager les quartiers de la circulation et supprimer l'autoroute en ville, relier les sites de développements et les pôles d'innovation de l'agglomération, ce que nous appelons « l'Anneau des Sciences ». Assurer une desserte efficace des bassins de vie, développer les sites de projets urbains de l'Ouest de l'agglomération.

Alors, il est vrai en revanche que nous avons un certain nombre de désaccords. Le premier, je crois que personne ne peut dire : on est pour une solution tout-TC. Vous l'avez rappelé, Monsieur le Président, c'est peut-être sur le curseur qu'on peut avoir des difficultés. Mais qui croit que demain, par simplement l'installation de transports en commun tous les problèmes pourraient être résolus ? Ce que portent le Grand Lyon et le Conseil général, c'est un vrai projet multimodal qui combine la réalisation d'une infrastructure nouvelle et la mise en œuvre d'un plan de développement ambitieux de transports en commun.

Un certain nombre d'acteurs nous ont dit : on peut réaliser ce déclassement de l'autoroute A6/A7 de manière immédiate. Moi, j'ai un grand respect pour l'expertise indépendante. Mais enfin, quand on me dit « de manière immédiate, sans que rien ne bouge, on peut évidemment déclasser l'autoroute tout de suite », je me dis quand même, j'ai un doute. Lorsque l'on me dit comme le signalait mon collègue, maire d'Oullins, que l'on peut faire passer des tramways dans la grande rue d'Oullins, j'ai quand même un doute. Quand on me dit la même chose sur la rue Grenette qui est la seule rue qui permet de relier l'Ouest de Lyon à l'autre côté, au Rhône, j'ai quand même un doute. Et donc, bon, je suis pas un technicien, moi. Mais quand même, j'essaie de regarder les choses dans la ville avec bon sens et quelquefois, évidemment, je prends après mes responsabilités.

Mesdames et messieurs, pour nous, il est évident que demain, on résoudra nos problèmes de mobilité par l'articulation de l'ensemble des modes de transport, y compris ceux que je disais les plus modernistes qui vont prendre forme dans les années qui viennent. Je lisais avec intérêt ce qu'avait donné comme contribution M. Yves CROZET du laboratoire d'étude et des transports. Qu'est-ce qu'il disait ? Il faisait deux constats. Il disait : finalement, ce qu'on a aujourd'hui avec A6/A7, c'est un périphérique, mais c'est un périphérique en centre-

ville. Et donc, quand même, les périphériques, il vaut mieux qu'ils soient ailleurs. Après, il disait : quel est le problème de la solution tout-transport en commun ? C'est que le transport en commun correspond forcément à une massification des déplacements. Or, le problème de l'Ouest lyonnais pour celles et ceux qui sont venus, c'est qu'on a une espèce de chevelu extrêmement diffus. Et donc, il faut à la fois l'infrastructure et le développement des transports en commun. C'est donc un projet équilibré que nous vous proposons.

Alors, après, on a eu des désaccords sur le tracé. Mais moi, je suis persuadé que dans la discussion, on va arriver à se mettre d'accord sur évidemment l'Anneau des Sciences tel que nous l'avons présenté, mais sur son insertion dans l'ensemble des sites. J'ai invité l'adjoint aux Finances de la ville d'Oullins à venir voir comment s'était construit le quartier de l'industrie où il y a quand même une sortie à Rochecardon qui est juste derrière un quartier qui s'est développé de manière extraordinaire. Venez le voir, si vous ne le croyez pas. Vous verrez à la fois ce qu'il y a comme nouvelles entreprises, ce qu'il y a comme beauté du site, comme développement des espaces naturels. Alors, nous allons essayer de continuer, de faire en sorte que nous puissions réaliser ce projet, qui suppose, je le redis, qu'on résolve le problème des contournements de l'agglomération. Et c'est mon engagement que de réaliser cela.

Mesdames et messieurs, projetons-nous un peu ensemble dans l'avenir. Imaginez un boulevard du Valvert totalement apaisé, requalifié où la circulation routière sera enterrée pour permettre aux piétons et aux vélos d'évoluer sereinement. Jean-Claude DESSEIGNE, vous voyez bien ce que cela donne. Imaginez les communes de l'Ouest lyonnais désengorgées, moins polluées, plus vertes. Imaginez que tombe la barrière de Perrache et que l'on retrouve ici les places et les espaces verts qui font partout, sur la presqu'île, le charme de Lyon. Imaginez que l'autoroute A7 soit supprimée, remplacée à la fois par un boulevard urbain vert et apaisé, et par des promenades piétonnes en bord de fleuve. Imaginez enfin les berges du Rhône en rive droite à nouveau accessibles et aménagées. Je crois que pour toutes ces raisons, le projet de l'Anneau des Sciences est un beau projet. Je crois que par le passé, on n'a pas trop mal développé cette agglomération lyonnaise et qu'aujourd'hui, je pense que l'ensemble des habitants en voit bien les métamorphoses et transformations. À partir du passé, faites-nous un peu de confiance, un peu de crédit pour l'avenir. Et donc, nous allons, et c'est mon engagement, essayer de travailler après ce débat, ensemble, pour pouvoir le réaliser. Et je vais dire à Gérard CLAISSE de dire quelques mots pour vous indiquer comment nous comptons continuer avec vous.

### **Gérard CLAISSE**

Alors, il me reste 50 secondes en théorie, mais je pense que vous me donnerez trois minutes pour vous dire la manière dont nous souhaitons... Merci d'avance. M. MAISONNIER, on va continuer à s'exposer. On a eu cinq mois de débats publics organisés par une Commission particulière. Bien évidemment, la collectivité va prendre le relais maintenant pour poursuivre le dialogue, le débat sur ce projet. Mais au passage, en tant que vice-président en charge de la participation citoyenne, je voulais remercier vivement la Commission particu-

lière. Ça n'a pas été cinq mois de vacances pour le vice-président, mais c'est vous qui aviez à assumer les débats sur le débat. Et en général, je dois les assumer personnellement.

Quelques éléments sur le calendrier, simplement pour que tout le monde sache bien vers où nous allons. Vous allez tirer le bilan du débat public formellement en le diffusant et l'éditant fin mai, ainsi que le président de la Commission nationale de débat public. Nous aurons ensuite, nous collectivité, trois mois pour délibérer sur les suites que nous entendons donner au projet. En entendant le président, je me dis qu'il a une petite idée sur les suites qu'il souhaite donner à ce projet. Bien sûr, en tirant les enseignements du débat. Et nous aurons dans cette même délibération à définir les modalités de concertation que nous proposons de remettre en œuvre pour la poursuite de ce projet si l'Assemblée communautaire bien évidemment décide de le poursuivre. Et Béatrice VESSILLER, le débat politique va avoir lieu à ce moment-là, bien sûr entre les élus à l'occasion de cette délibération, et je n'en doute pas, avant.

Donc, c'est la raison pour laquelle on a encore quelques mois pour finaliser les propositions que nous ferons dans le cadre de ces délibérations, mais donner quand même quelques orientations.

Première orientation : nous élaborerons une charte de l'information et de la participation du public spécialement dédiée pour ce projet. Je rappelle que le Grand Lyon a été la première intercommunalité à se doter d'une charte de la participation en France. D'autres collectivités s'en sont dotées. D'ailleurs, demain, je vais à Montpellier dans le cadre d'un colloque sur les chartes de la participation, d'échange d'expériences entre les collectivités. J'en doute pas qu'on va revenir avec quelques bonnes idées de ce colloque.

Deuxième orientation : nous mettrons en place une équipe de garants du débat public. Une équipe de garants pluridisciplinaires. On a deux-trois petites idées à ce sujet, de telle sorte que la poursuite de la concertation soit placée également sous l'autorité de personnalités qui pourront apporter toutes garanties en la matière.

Troisième proposition que nous ferons : bien sûr, un outil indispensable, mais je crois qu'on l'a bien mesuré à travers le débat public, qui est de mettre en œuvre un site internet dédié à ce projet. C'est à la fois un lieu de ressources important, c'est en même temps un lieu où les gens s'expriment. C'est aussi un lieu d'échanges. Je trouve que la qualité du site que vous avez su développer dans le cadre de ce débat public peut nous servir de référence et nous nous en inspirerons.

Quatrième élément : nous mettrons en place un groupe de concertation avec l'ensemble des associations qui dans l'agglomération sont nombreuses, vous l'avez constaté, sur les problématiques de transport, de déplacement, de mobilité, de sorte à approfondir avec elles les orientations que nous aurons à prendre pour le développement des transports publics dans l'Ouest lyonnais. Nous avons également entendu la préoccupation des associations de cyclistes de travailler avec nous sur le développement des aménagements cyclistes dans l'Ouest lyonnais. Nous installerons également un groupe de travail.

Cinquième proposition : nous mettrons en place un, c'est comme ça qu'on l'appelle dans un autre cadre, un Comité scientifique et technique sur les problématiques environnementales et notamment sur les problématiques des impacts du projet sur la biodiversité. C'est un sujet important, notamment sur certaines portes. Ce Comité scientifique sera composé des associations environnementalistes. On y traite de toutes les questions relatives à la protection et à la valorisation de la biodiversité, bien sûr à la protection des espèces, aux mesures compensatoires, des sujets sur lesquels on aura l'occasion de revenir. On l'expérimente actuellement sur le projet du Grand stade, ça donne des résultats tout à fait intéressants.

Voilà pour l'essentiel des mesures. Bien sûr, ça s'accompagnera des dispositifs classiques qu'on met en œuvre systématiquement, de nombreuses réunions publiques, des ateliers de concertation, à la fois sur des problématiques thématiques et sur des enjeux territoriaux. Pour citer les quelques enjeux territoriaux, on aura bien sûr à discuter de manière approfondie l'insertion urbaine et environnementale des portes. Je pense notamment à la porte d'Alaï ainsi qu'à la porte des Hôpitaux. Nous aurons à travailler sur le réaménagement de l'autoroute A6/A7, sur le réaménagement du boulevard du Valvert une fois recouvert. Toute une série de sujets territoriaux et de sujets thématiques sur le trafic, le transit. Toute une série de thématiques ont été abordées pendant ce débat public et qu'il nous faut approfondir. Voilà.

### **Philippe MARZOLF**

Alors, merci. Donc, maintenant, le débat n'est pas fini. Le débat est clos le 5 avril. C'est la date officielle. Bon, 21 mars-5 avril, il reste encore du temps. N'hésitez pas surtout. Ce qu'on vous demande, c'est de réagir par rapport à nos enseignements, de réagir par rapport à l'étude complémentaire. Donc, continuez sur internet et merci, M. CLAISSE, d'avoir dit que le site internet fonctionnait bien. Merci aux équipes. C'est vrai que le site internet, de plus en plus dans les débats publics, internet est un moyen d'expression.

Jusqu'à cette date, donc, commentez. Le 23 mai 2013, la CPDP (Commission particulière) ainsi que... publiera son compte-rendu. La CNDP aura tiré également le bilan. Trois mois après, le maître d'ouvrage, il devra prendre sa décision. C'est une décision, c'est la loi qui le dit, c'est une délibération. Donc qui est importante. La décision doit être publiée sur les principes et conditions de poursuite du projet. Mais également, depuis le Grenelle 2, quelles sont les mesures qu'il juge nécessaires à mettre en place pour répondre aux enseignements du débat. Et également, après, M. CLAISSE a fait des engagements, il devra informer la CNPD (Commission nationale du débat public) des modalités qu'il compte mettre en place. La CNDP peut faire des avis, peut faire des recommandations et nommer un garant. C'est la CNDP qui normalement nomme le garant. Donc, on verra pour après comment ça pourra se passer.

En tout cas, ce que je voudrais, pour finir, tout le monde s'est remercié. D'abord, remercier, nous, ce qu'on remercie toujours, c'est d'abord le public. Un débat public ça se fit grâce à vous : les gens qui sont venus participer aux réunions publiques. Les gens qui sont venus sur internet, qui ont fait des contributions, qui ont fait des cahiers d'acteurs, qui ont fait des

avis, qui ont posé des questions. Je voudrais remercier aussi M. MAISONNIER de la DREAL qui est venu régulièrement, le Grand Lyon, les équipes, les élus. C'est vrai qu'un débat public, c'est chronophage, comme on dit, ça prend du temps. Et le Grand Lyon... les équipes du Grand Lyon n'ont pas fini. Il y a encore une centaine de questions auxquelles il faut répondre d'ici le 5 avril. Donc, il y a encore beaucoup beaucoup de travail. Je voudrais remercier bien sûr aussi tous les techniciens, l'équipe de la CPDP, les membres de la Commission nationale... de la Commission particulière qui m'ont accompagné dans cette tâche, et terminer par, toujours, un merci à vous le public. C'est grâce à vous que ce débat a été fructueux et constructif. Et on vous dit à bientôt et bonne soirée. Merci.