

RÉUNION TERRITORIALE

ENTRÉE SUD DE LYON

DÉBAT PUBLIC

Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique

Irigny – 31 janvier 2013

**Salle La Pastorale
Rue de Boutan – Irigny**

de 19 h 30 à 22 h 30 – 3 h 03 mn

Nombre de Participants : 265 participants

Membres de la CPDP présents en tribune :

**Philippe MARZOLF, CPDP
Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP
Chantal SAYARET, CPDP**

Philippe MARZOLF

Si vous voulez bien vous donner la peine de vous assoir. Nous allons commencer la réunion publique.

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Merci d'être venus. Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat sur l'Anneau des Sciences. Ce soir, je suis accompagné de deux des membres de la Commission particulière : Chantal SAYARET et Jean-Paul PUYFAUCHER. Et d'abord, on va demander, comme il est de tradition dans les débats

publics, un accueil républicain neutre – sans donner son avis, parce qu’il aura tout le loisir de le donner après dans la soirée – à Monsieur le Maire d’Irigny. Donc, si vous voulez bien faire votre accueil républicain.

Jean-Luc da PASSANO

Bien. Mesdames, Messieurs, on me demande de faire un accueil neutre et républicain, je vais le faire. Croyez que c’est pour moi un exercice difficile. Non pas que je ne sois pas républicain, mais que je ne suis pas neutre dans cette affaire et que tous ceux qui me connaissent un peu, qui ont lu Le Progrès dimanche dernier ou qui ont assisté à la séance du Conseil municipal d’hier soir le savent. Mais on en parlera plus tard. Alors, je voulais tout simplement d’abord remercier la Commission particulière du débat public présidée par M. MARZOLF d’avoir choisi Irigny pour l’une des réunions territoriales, l’entrée Sud de Lyon. Nous y sommes très sensibles. Et il y a déjà pas mal de monde. Je pense qu’il y en aura encore plus et cela prouve bien combien les habitants de notre secteur sont très intéressés par ce problème. C’est normal qu’ils le soient puisque nous sommes tous confrontés à des difficultés, je dirais, journalières. Aujourd’hui, chacun sait bien que l’A450 est très embouteillée, que beaucoup d’entre nous restent très longtemps le matin dans des bouchons, que la plupart de nos étudiants qui sont à la Doua ou à Bron sont obligés de prendre des chambres en ville. Enfin bref, il y a un déficit ici, dans l’ensemble du Sud-Ouest lyonnais, de voiries de liaison. Je rappelle aussi qu’il y a un déficit de ponts pour traverser le Rhône. Regardez : pont Pasteur, 4,6 km entre le pont Pasteur et le pont de Pierre-Bénite. 6 km entre le pont de Pierre-Bénite et le pont de Vernaison. Donc, c’est un vrai problème dans le Sud-Ouest lyonnais. Il faut résoudre ce problème.

Et puis, on a l’impression qu’il y a les grandes voiries et puis que ça n’interfère pas dans la vie quotidienne des gens, mais bien sûr que ça interfère jusque dans nos petites voiries. Parce que la voirie, c’est comme un corps. Vous savez, quand il y a un infarctus, il y a une artère qui se bouche. Le sang, il part dans les capillaires. Qu’est-ce qui se passe ? La même chose. C’est-à-dire que le matin, dans notre secteur – là, je prends ma casquette de Maire d’Irigny – l’A450 est bouchée. Alors, le bouchon remonte sur la route départementale 315. Et puis, comme les gens en ont assez de faire la queue sur la route départementale 315, eh bien ils commencent à passer dans les petites rues comme dans le quartier d’Yvours – il y a un certain nombre d’habitants d’Yvours ici – l’avenue de Verdun, la rue du Château d’Yvours, etc. C’est-à-dire qu’on se retrouve être dans des petites rues où il y a tout simplement des mamans qui amènent leurs enfants à l’école ou à la crèche et se trouvent avec une circulation de transit qui n’a rien à y faire. Donc, les gens sont très intéressés. Donc, il faut qu’on sépare la circulation de transit, la circulation locale, et puis cette circulation qui va de commune à commune, puisque vous savez que nous bâtissons la métropole Lyon – Villeurbanne et 56 autres communes, bientôt 57. Et qu’il faut pouvoir se déplacer d’une commune à l’autre. On peut habiter Rillieux et travailler à Pierre-Bénite. On peut habiter Francheville, travailler à Saint-Priest. Et c’est justement ce qu’ont voulu faire vos responsables. C’est essayer de bâtir une grande voirie interne à l’agglomération, permettant de se rendre dans toutes ces communes sans passer par le centre de l’agglomération et sans passer non plus par ces petites rues où on vient perturber la vie des gens. Voilà pourquoi

nous sommes tous intéressés. Voilà pourquoi nous attendons tous avec beaucoup d'intérêt qu'on nous expose les solutions envisagées et puis que le débat s'ouvre. C'est ça, le débat public. C'est riche. Moi, j'ai déjà assisté à un certain nombre de réunions de la Commission particulière du débat public dans d'autres lieux. C'est toujours très intéressant. Prenez bien des notes. Je vais regarder, moi, bien surveiller qui suit attentivement. Bien sûr, c'est de la plaisanterie ! Mais je connais quand même bien les diaporamas qui vont vous être présentés. C'est un vrai gros travail de qualité qui mérite... mérite d'être suivi attentivement.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre accueil républicain. Vous pouvez. Merci Monsieur le Maire pour votre diagnostic du territoire. Le Grand Lyon n'aura pas besoin vraiment d'en parler ce soir. Donc, on va pouvoir leur retirer quelques minutes de présentation. Je plaisante aussi, puisque vous plaisantez. Vous disiez que vous n'arriviez pas à donner votre avis. C'est bien, c'est un beau diagnostic que vous avez fait de votre territoire.

Alors, on va d'abord parler, pour que tout le monde soit au même niveau des connaissances par rapport à cette problématique de déplacement et d'urbanisme, les enseignements à mi-débat. Ensuite, le maître d'ouvrage vous présentera le projet, donc 30 minutes. Et après, vous voyez, on a presque 2 heures d'échanges, de questions, d'avis, de propositions que vous pourrez faire.

Le débat public, je le répète – pour ceux qui viennent régulièrement, c'est un peu la répétition, mais il faut toujours reposer le cadre... Le débat public, organisé par la Commission nationale du débat public, porte sur l'opportunité, les objectifs, les principales caractéristiques. Il permet de s'informer, de poser des questions, d'avoir des réponses à ces questions. À la fin du débat, au bout des 4 mois, la Commission particulière élabore un compte-rendu qui est ce que vous avez dit, vous public, quels sont les enseignements qu'on peut en tirer de tous ces 4 mois d'échange. La CNDP en tire un bilan et le maître d'ouvrage, après, a 4 mois pour prendre une décision... 3 mois plus tard, pardon, une décision par rapport au projet et dire comment il compte répondre aux enseignements du débat public.

Les principes : transparence. On met tout sur la table. Tout ce qui est dit est enregistré. Ce soir, on est en direct sur internet. Il y a des *verbatim*, tout ce que vous direz – c'est pour ça qu'on vous demande à chaque fois votre nom – de pouvoir avoir après... voir qui parle et la clarté, l'accessibilité des informations. Le principe d'équivalence. Toute personne concernée peut s'exprimer, quelle que soit sa représentativité. En fin de compte, ce sont les arguments, le troisième principe. Les avis doivent être argumentés. C'est ce qui compte. Tout le monde peut être pour ou peut être contre. Il faut dire pourquoi. Et si vous êtes contre, est-ce que vous avez une solution alternative par rapport à une problématique générale.

Important également, la Commission particulière, nous sommes indépendants du maître d'ouvrage et des acteurs. Nous sommes nommés par la Commission nationale, indemnisés par la Commission nationale. Et nous sommes neutres. Nous n'avons pas d'avis à donner. À la fin, le compte-rendu, ce ne sera pas comme un commissaire enquêteur. Ce n'est pas un avis. C'est les enseignements que l'on peut tirer de votre expression au cours des débats.

Il y a aussi bien sûr un débat par écrit, sur internet. Maintenant, vous avez l'habitude. Poser des questions, donner votre avis, faire une contribution.

Plusieurs réunions publiques. Vous voyez, là, on en est à la 12^e, je crois, ou 11^e réunion publique. Et après, on aura une réunion le 20 février sur les conséquences du projet sur Laurent Bonnevey, sur le bus et sur la rocade Est. Et après, audition d'acteurs et également un débat avec les étudiants.

Alors, qu'est-ce qu'on peut dire ? Qu'est-ce que nous avons entendu, nous, Commission particulière à mi-débat, donc après 7 premières réunions publiques ? 1 700 participants. Donc, depuis, il y a eu 4 nouvelles réunions, donc on ne tire pas encore des enseignements de ces nouvelles réunions. 18 000 personnes sur le site. Des centaines de questions. Vous voyez. Donc, ce sont bien qu'est-ce que vous, vous avez dit, et ce n'est pas du tout ce que nous pensons.

L'opportunité du projet. Il y a toujours le préalable. Le Grand Lyon le répète. Il attend une décision de l'État sur le contournement de transit avant de prendre une décision pour l'Anneau des Sciences. Il y a des convergences fortes qui apparaissent au cours du débat sur certaines priorités : requalification de l'A6/A7 – on va y revenir, mais tout le monde est d'accord – articulation entre les modes de transport aussi. Pour certains, notamment les acteurs économiques, le projet Anneau des Sciences favorise le développement, liens entre les entreprises, les pôles de recherche, accès aux marchés. Par contre, pour les opposants, le projet ne répond pas aux enjeux de l'agglomération en termes de mobilité, de déplacement, de qualité de vie, pollution et contredit des engagements de la communauté urbaine par rapport au plan climat. Le projet est neutre au niveau gaz à effet de serre. Et il y a également des interrogations sur le coût du projet par rapport à ces bénéfices.

Donc, qu'est-ce que le public a dit pour l'instant ? Requalifier l'A6/A7, c'est un objectif partagé par tout le monde, une situation qui est même annoncée comme scandaleuse. Et même certains disent : il faudrait aller plus vite. Mais par contre, d'autres disent : « Requalifier en boulevard urbain, oui, mais pas au prix de déplacer la pollution sur d'autres territoires. » Pour certains, l'Anneau des Sciences n'est pas indispensable à la requalification, ce que contestent le maître d'ouvrage, le Grand Lyon et le Conseil général. Et ils réclament, ces mêmes personnes, des mesures immédiates comme des feux tricolores pour commencer un changement d'affectation de cet A6/A7.

Il y a eu des controverses qui arrivent sur le trafic induit par le projet. Des experts sont venus expliquer que, c'est vrai pour la plupart, toute infrastructure nouvelle tend à accroître les distances parcourues, parce qu'on peut mieux se déplacer, donc les gens vont plus loin – c'est ce que les experts disent après analyse – aggrave la congestion et l'étalement urbain. Des chercheurs ont appliqué au projet un modèle à usage universitaire qui ne montre pas de trafic induit, en gardant bien sûr les mêmes hypothèses. Le maître d'ouvrage insiste sur l'intégration à une politique globale, requalification A6/A7, pas d'augmentation de capacités et également développement des transports en commun.

Alors, les enjeux de mobilité. On a fait plusieurs réunions thématiques sur différents thèmes, dont les enjeux de mobilité et de société. Il y a un lien très étroit et étroit entre les déplacements et l'organisation de la société. En fin de compte, nous avons une société qui est structurée par la voiture, dont l'usage ne devrait pas s'effondrer dans les années qui viennent. Par contre, il y avait une remise en question croissante de la voiture dans notre société, environnement, pollution, image dégradée au profit des transports collectifs. Par

contre, les experts disent : « Il y a des évolutions qualitatives probables comme le covoiturage ou l'autopartage, une utilisation différente de la voiture. »

Il y a un accord général sur un aménagement du territoire qui limite l'étalement urbain et les besoins de déplacement. Là, tout le monde est d'accord, en adéquation d'ailleurs, c'est un peu logique, avec le SCoT.

L'organisation de la ville autour des axes structurants en transport collectif et des pôles d'échange. Par contre, il y en a certains qui craignent qu'il y ait toujours un éloignement croissant des activités économiques par rapport aux lieux de résidence.

Il y a des attentes qui se sont exprimées vis-à-vis des entreprises concernant les déplacements de leurs salariés. Les incitations aux transports collectifs, aux modes doux, au télétravail. C'est des pistes d'action qui devraient être développées dans les entreprises.

L'intermodalité, qui est revendiquée par tous : surtout ne pas opposer les différents modes de transport. Penser plutôt à leur articulation. On peut prendre la voiture, un transport collectif, un vélo, etc. Faut vraiment articuler les différents modes de transport.

Pour le maître d'ouvrage, l'Anneau des Sciences s'inscrit dans les objectifs du SCoT, le schéma de cohérence et d'orientation territorial, favorise l'intermodalité. Par contre, d'autres critiquent une vision dépassée et contre-productive du projet. La place de la voiture particulière en 2030 est surévaluée selon eux. Et ils demandent un développement accru des transports collectifs et des modes doux.

Un sujet qui est sorti au cours du débat, c'est l'équité sociale. Les inégalités socio-économiques entre habitants des centres-villes et les habitants des banlieues éloignées, avec... face à l'habitat, avec le prix de l'immobilier, face à l'emploi et au pouvoir d'achat, face au déplacement, mobilité subie, mobilité choisie. Et il y a une crainte d'un renforcement de ces disparités par un recours accru à la voiture et par le coût des péages. Par contre, certains experts disent qu'il peut y avoir un effet redistributif des péages, pardon, qui pourrait justement atténuer ces inégalités.

La qualité de l'air, une problématique cruciale qui est revenue à pratiquement toutes les réunions. La France enfreint les normes européennes sur les particules fines. Il y a des actions d'ailleurs en justice actuellement. Il y a des conséquences financières et surtout sanitaires. On annonce 40 000 morts prématurées par an en France, à cause de ces problématiques-là. Les transports, véhicules diesel notamment, parmi les principaux responsables de la pollution. Les riverains de l'A6/A7 réclament une requalification urgente à cause de cette pollution. Et le plan de la protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise est en cours de révision, et donc devrait sortir dans l'année à venir.

Qualité de l'air également, les effets du projet ont été très discutés. Pour le maître d'ouvrage, le projet permet de contribuer à améliorer la qualité de l'air, parce qu'il y a un report des trafics de l'A6/A7 vers une infrastructure enterrée. Et il y a une politique globale de transports en commun. Il y a le cas des tunnels qui est ressorti également régulièrement. Une concentration des polluants aux sorties des tunnels et aux cheminées. Une pollution rapidement décroissante d'après les experts, effets atténués au bout... au-delà de 100 m, mais seulement atténués. La pollution ne disparaît pas. Il n'y a pas de technique de traitement efficace actuellement à la sortie des tunnels. Par contre, il y a des adaptations de l'urbanisme qui sont demandées, notamment aux Hôpitaux Sud, à côté de gens qui sont plutôt sensibles.

Sur l'environnement également, l'effet de serre, il y a des divergences sur les effets du projet. Il y a une diminution insuffisante des émissions de gaz à effet de serre en France actuellement. À ce rythme, les objectifs de limitation ne seront pas respectés. Je rappelle, c'est facteur 4 en 2050. On doit diviser par 4 nos émissions. Le transport routier, principal responsable de gaz à effet de serre. Les transports collectifs réduisent les impacts par nombre de personnes transportées. Pour le maître d'ouvrage, le bilan en matière de gaz à effet de serre est neutre, en cohérence avec le plan climat. C'est une position contestée par d'autres participants, qui jugent le projet incompatible avec le plan climat qui demande une baisse des gaz à effet de serre. Et maintenir le niveau des émissions est insuffisant selon eux, il faut viser une réduction drastique pour arriver aux objectifs de facteur 4 annoncés.

Sur le plan financier, le financement du projet. On le rappelle, l'infrastructure est financée par le Grand Lyon et le Conseil général à égalité. C'est entre 60 et 75 millions d'euros chacun, en un prêt sur 38 ans, les remboursant par an, bien sûr. Le reste serait apporté par des péages. Pour certains, des coûts ne sont pas exprimés, comme par exemple la restauration des espaces naturels, le traitement des pollutions notamment à la sortie des tunnels. Ils réclament leur estimation et leur intégration au coût total. Pour certains participants, le financement du projet n'est pas supportable par le contribuable lyonnais. Des mesures complémentaires prévues dans le programme d'investissement du Grand Lyon : requalification A6/A7, 120 millions d'euros, et la requalification des centres-villes également de l'Ouest, 150 millions d'euros. Les péages, c'est un financement bien sûr. Mais ça peut être également une régulation urbaine d'entrée et de sortie dans les centres-villes. Les experts souhaitent une organisation des péages plus cohérente qui incite l'utilisateur à préférer les contournements. Par exemple, il est ressorti que l'A432 est payante, alors que c'est un contournement large, alors que les voiries centrales sont gratuites par exemple. Le péage urbain, c'est différentes formes plus ou moins difficiles à mettre en œuvre. Pour l'instant, il y a une acceptabilité politique qui n'est pas certaine, et sociale non plus. Il y a une réglementation incomplète, il faut des décrets d'application pour pouvoir le mettre en place. Les transports en commun, une équation complexe. Plus ils se développent, plus ils sont déficitaires. Donc, là, c'est le SYTRAL qui parle. Et certains rappellent leurs effets externes positifs non comptabilisés, notamment par rapport à la pollution.

Le volet transport collectif du projet Anneau des Sciences présenté par le Grand Lyon et le Conseil général, c'est 800 millions d'euros d'investissements financés par le SYTRAL. Par contre, des précisions sont demandées sur ces projets, ceux qui sont vraiment liés à l'Anneau des Sciences, ceux qui sont déjà inscrits au SCoT ou qui sont complémentaires. Donc, voir un petit peu dans quelle échéance ils vont se développer. Pour certains, l'argent public doit être investi dans un développement massif des transports collectifs. Le SYTRAL répond : « Le transport collectif tout-TC n'est pas finançable. »

Il y a des solutions alternatives et complémentaires qui ont été présentées. Nous avons organisé deux ateliers thématiques sur le sujet. Donc, il y a des propositions. 4 propositions présentées en atelier thématique. Certaines convergences sont relevées par le maître d'ouvrage. La plupart des projets sont prévus au SCoT. Mais le maître d'ouvrage juge ces propositions insuffisantes et impossibles sans l'Anneau des Sciences. Pour certains, le relief vallonné et la faible densité de population ne se prêtent pas à un développement massif des transports en commun. Pour d'autres, des mesures restreignant l'usage de la voiture sont

absolument nécessaires pour changer les comportements. Et donc, pour eux, il faudrait commencer par ce projet.

Il y a eu également un tracé alternatif routier qui a été proposé incluant les communes du Sud-Ouest, d'Oullins, Saint-Genis-Laval, Pierre-Bénite, afin de mieux protéger les cœurs de ville. Pour le maître d'ouvrage, cette solution est plus longue que l'Anneau des Sciences et entraînerait plus d'impacts locaux. Tracé long, ce tracé alternatif ou le scénario rocade qui vous sera présenté ce soir, crainte d'une utilisation comme infrastructure de contournement de transit. Pour la solution du tracé routier alternatif, le Grand Lyon est en train d'étudier une réponse à apporter notamment à la mairie d'Oullins par rapport à son projet.

Suite à beaucoup... à 10 demandes d'acteurs, que nous avons reçues, vous savez que la loi du 27 février 2002 permet à la CNDP, Commission nationale du débat public, en cours de débat, de commander une étude complémentaire. Suite à toutes ces demandes, on a décidé, on a demandé à la CNDP, qui en a décidé le 9 janvier, de réaliser une étude indépendante financée par la CNDP, choisie avec un expert, choisie par la CNDP, donc en toute indépendance. Y a-t-il d'autres hypothèses possibles et réalistes que celle retenue par le maître d'ouvrage pour élaborer son projet à l'aide de son modèle bien sûr ? Aurait-elle une incidence significative sur le projet ? Et une deuxième question : les trois hypothèses en transport collectif sans infrastructure routière majeure étudiée par le maître d'ouvrage nécessitent-elles des études complémentaires ? Et si oui, lesquelles ? Voilà. Le débat public sera prolongé. C'est la CNDP qui le décidera la semaine prochaine, le 6 février, donc certainement d'un mois ou d'un mois et demi pour que cette étude complémentaire soit réalisée bien sûr et qu'on puisse vous présenter les résultats de cette étude complémentaire.

Voilà Messieurs Dames. J'ai fini pour en tout cas les enseignements à mi-débat, donc, je vous dis qui ne prennent pas en compte ce qui a été dit dans les dernières réunions. Est-ce que vous avez des réactions par rapport aux enseignements ? Vous avez vu que vous aurez largement le temps de poser... de prendre la parole par rapport au projet, par rapport aux enseignements. Ceux qui ont déjà participé aux réunions, qui ont été sur internet, est-ce que ça correspond à ce que le public a dit ? Ou est-ce que vous avez des remarques à faire ? Monsieur, au centre ?

Donc, toujours le principe, je vous rappelle : vous demandez la parole, c'est moi qui donne la parole. Vous vous levez, vous donnez votre nom. C'est pour le *verbatim*, qu'on puisse retrouver votre expression.

Pierre SUBLET

Allo ? Bonsoir, Pierre SUBLET, Saint-Genis Sud. Je suis content d'apprendre qu'Irigny est la porte Sud de l'agglomération. Donc, je ne comprends pas bien que le Top passe par la Saulaie, l'hôpital Lyon Sud. Si la porte Sud est à Irigny, ce serait peut-être intéressant de le faire passer à Irigny. Voilà une idée.

Autre chose. Concernant les sorties de gaz... sortie des tunnels.

Philippe MARZOLF

Ça, je vous redonnerai la parole pour poser la question au maître d'ouvrage après.

Pierre SUBLET

Oui, mais... il est écrit que les gaz, à partir de 100 m, il y a plus de... ça se diffuse.

Philippe MARZOLF

C'est atténué.

Pierre SUBLET

Atténué, oui, atténué. Sauf quand il y a des inversions de température et quand les vallons, les Hôpitaux par exemple, de l'hôpital, est dans le brouillard. Ça, on n'en entend pas parler. On nous a dit à la réunion de... enfin, la deuxième réunion, après la réunion d'ouverture, qu'il n'y avait aucune technique, ce qui est écrit d'ailleurs, qui est capable de traiter les gaz d'échappement. Donc, j'aimerais bien savoir comment peuvent se diffuser ces gaz s'il n'y a pas de technique, et quand il y a des inversions de température et des pics de pollution. Merci.

Philippe MARZOLF

D'accord. Ce sera une question peut-être que... le maître d'ouvrage pourra peut-être répondre, mais il faudrait mieux poser d'ailleurs à Air Rhône-Alpes. C'est d'ailleurs Air Rhône-Alpes qui était venu intervenir dans la réunion thématique sur l'impact sur l'environnement, qui nous avait présenté les cartes des pollutions autour des infrastructures.

Sur les enseignements, pas d'autres réactions ? Alors, si vous voulez bien, on va laisser la parole au maître d'ouvrage qui a 30... 25 minutes de présentation, et 25 minutes... donc 30 minutes en tout pour présenter son projet.

Gérard CLAISSE

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Gérard CLAISSE, je suis vice-président au Grand Lyon, en charge de la participation citoyenne. En général, je suis plutôt du côté de l'organisation du débat public qu'en train de présenter les dossiers. Ce soir, je vais le faire, accompagné par les services du Grand Lyon : Gérard LABRIT, responsable du projet au Grand Lyon. Olivier LAURENT, qui est responsable du service des déplacements, donc sur toutes les problématiques déplacement trafic, ce sera notre spécialiste. Sébastien CHAMBE qui s'occupe des politiques publiques d'agglomération et qui abordera les questions du territoire ainsi que les questions environnementales. Je salue la présence de Jean-

Claude DESSEIGNE, qui est le vice-président en charge du dossier, Maire de Tassin-la-Demi-Lune, et puis d'un certain nombre d'autres qui pourront intervenir.

Quelques mots en introduction. J'ai 5 minutes avant que les services ne vous présentent le projet. Le constat, j'y reviens juste un petit peu, non pas pour en remettre une couche sur la saturation du Sud-Ouest et de l'Ouest lyonnais en matière de circulation automobile, mais ce qui a été dit sur Irigny pourrait être dit sur le 9^e arrondissement, sur le 5^e, sur Tassin, sur Sainte-Foy, sur Oullins, sur Saint-Genis-Laval. Enfin, on voit bien qu'on est dans un secteur tout à fait encombré. Et notamment, les voiries des communes sont saturées par du trafic qui, tous les matins et tous les soirs, chercher à regagner le centre ou l'Est de l'agglomération, voire à rejoindre d'autres communes.

Je voudrais compléter ce constat par trois autres éléments importants. Le premier constat... Le deuxième constat, donc, c'est la difficulté qu'il y a dans l'Ouest lyonnais à avoir une politique forte de développement des transports publics. Ça tient à un certain nombre de difficultés. La première, c'est que pour développer un réseau de surface de qualité, encore faut-il que les voiries et les principales artères des communes ne soient pas encombrées. Or, les bus, aujourd'hui, sont englués dans la circulation automobile. La deuxième difficulté tient à la topographie de l'Ouest lyonnais, avec un certain nombre de collines, de vallées et d'entonnoirs dans lesquels viennent s'embouteiller les voitures. La troisième difficulté tient pour développer par exemple des modes lourds à la densité de population qui est plus faible par exemple que dans l'Est lyonnais.

Le troisième élément de constat, ça a été dit, mais je le redis : l'aberration d'avoir en plein centre-ville une autoroute qui passe donc en plein cœur de notre ville. C'est une aberration à la fois environnementale, sanitaire. Des milliers de personnes et des dizaines de milliers de personnes, quotidiennement, ont à subir cette proximité à l'autoroute. Ça n'est pas supportable dans une agglomération comme l'agglomération lyonnaise que d'avoir une autoroute qui passe ainsi en cœur de ville.

Le quatrième constat, c'est, aujourd'hui, le développement de l'agglomération se fait sur l'Est lyonnais, parce que c'est plus simple, parce que c'est une plaine. Or, nous venons de voter un schéma de cohérence territoriale qui programme pour 2030 un développement beaucoup plus équilibré de notre agglomération entre l'Est et l'Ouest lyonnais. Et aujourd'hui, le développement résidentiel, économique de l'Ouest lyonnais bute sur des problèmes d'accessibilité.

Voilà pour le constat. Ça désigne un certain nombre d'enjeux. Je vais en citer 4 enjeux, auxquels un projet doit répondre. Le premier enjeu tout à fait important, c'est protéger notre agglomération. Pour protéger notre agglomération des trafics qui n'ont rien à y faire, ça signifie qu'il faut écarter les trafics de transit nationaux, internationaux, régionaux, qui aujourd'hui, au quotidien, passent au cœur de notre agglomération. J'en dirai deux mots tout à l'heure.

Le deuxième enjeu, eh bien, c'est relier les territoires. Jean-Luc da PASSANO en a parlé. C'est bien le rôle d'essayer de relier nos différentes communes avec un dispositif de transport, une offre de transport de qualité. Et c'est bien le rôle d'un périphérique que d'assurer cette liaison tout en évitant le trafic qui n'a rien à faire dans les cœurs des villes, et bien qu'il utilise cet itinéraire d'évitement.

Le troisième enjeu, c'est soulager les cœurs de commune. Bien sûr, c'est soulager l'axe A6/A7 et les riverains de l'axe A6/A7, mais c'est aussi soulager du trafic, c'est-à-dire réduire les trafics sur les voiries structurantes des communes de l'Ouest lyonnais. C'est le cas sur Oullins. C'est le cas sur Pierre-Bénite. C'est le cas sur un certain nombre... sur la Mulatière. Enfin, nous aurons l'occasion de présenter tout ça.

Le quatrième enjeu, ben c'est d'assurer un développement de l'Ouest lyonnais pour savoir répondre à ces problèmes d'accessibilité. Pour ça, il y a trois types de solution. Enfin, il y en a une quatrième, je n'ose même pas en parler, c'est ne rien faire, on irait dans le mur. Première solution, c'est un scénario ou une stratégie qui viserait à répondre à ces problèmes-là par une stratégie tout-voiture particulière ou toute-routière. C'était un peu le projet dans les années 90, le projet du TOP. Or, le projet que nous portons n'est plus celui-ci. Donc, nous ne le retenons pas.

Deuxième stratégie, portée par un certain nombre : la stratégie de répondre à ces problèmes en développant une politique ambitieuse, uniquement en développant une offre de transport public. Les études qui ont été faites par les services - et ils vous les présenteront - nous permettent de penser qu'on ne peut pas avec des investissements majeurs et très lourds de transport public arriver à soulager le trafic de l'axe A6/A7 suffisamment pour parvenir à son déclassement. Donc, c'est un scénario que nous n'avons pas retenu.

La troisième stratégie, c'est une stratégie multimodale. Et c'est conforme à la politique qui est menée par le Grand Lyon depuis maintenant une bonne dizaine, voire une quinzaine d'années que d'adosser et de répondre à ces problèmes à la fois par des investissements forts en matière de transport public, mais aussi par des investissements sur la voirie, sur la route, de jouer la complémentarité des modes avec des parkings relais, du covoiturage, etc. Mais bien avoir cette stratégie multimodale. Voilà pour le choix qui a été fait.

Juste avant qu'on vous dise ce que va être ce projet, qu'on vous présente ce que va être le projet de l'Anneau des Sciences, je voulais insister pour vous dire ce qu'il ne doit pas être très rapidement. Premièrement, l'Anneau des Sciences ne sera pas un petit contournement d'agglomération. C'est la raison pour laquelle nous conditionnons la réalisation de cet Anneau des Sciences à un engagement de l'État sur la réalisation d'un grand contournement d'agglomération pour enlever les trafics de transit.

Deuxième élément important, l'Anneau des Sciences ne sera pas une autoroute supplémentaire, puisque certes nous créerons cette voirie, mais nous supprimerons l'autoroute A6/A7, des portes de Lyon jusqu'au Sud de Pierre-Bénite, avec des zones de transition, transformée en boulevard urbain.

Troisième élément, l'Anneau des Sciences ne doit pas être un aspirateur à voitures. Et puisque nous ne créerons pas de capacité nouvelle, puisque nous supprimerons l'autoroute A6/A7, nous aurons également une diminution des trafics sur les voiries principales et nous pourrons redonner de l'espace public aux modes doux, aux vélos, aux piétons, aux transports publics.

Quatrième élément, l'Anneau des Sciences ne sera pas une alternative au développement du transport public. L'Anneau des Sciences sera une condition d'un développement fort des transports publics dans l'Ouest lyonnais. C'est bien cette stratégie multimodale que nous souhaitons développer. Voilà pour...

Et enfin, l'Anneau des Sciences ne sera pas une nouvelle saignée dans notre agglomération. Je rappelle que ce projet est totalement enterré, à 80 % enterré. Il y aura des portes d'accès à l'Anneau des Sciences. Vous voyez qu'il n'y aura pas de quais ou... des endroits simplement de l'infrastructure au niveau des portes qui seront impactés. Le projet vise à minimiser les impacts et à maximiser le nombre de gens qui bénéficieront d'une meilleure qualité de vie du fait de la suppression de l'A6/A7 et de la requalification et de la diminution du trafic sur les voiries des cœurs de ville de l'Ouest lyonnais.

Voilà en introduction. Je passe tout de suite la parole à Gérard LABRIT. Et puis, vous allez assister à cette présentation.

Gérard LABRIT

Bonsoir à tous. Donc, trois parties à la présentation de ce soir. Un état des lieux et un exposé de notre projet d'agglomération, une présentation de différentes solutions étudiées. Enfin, un focus sur le territoire situé autour des portes de la Saulaie et de Saint-Fons. Alors, pour commencer, une carte de situation qui mentionne le tracé de l'Anneau des Sciences et en pointillés en noir, le territoire objet de la présentation de ce soir, donc avec notamment la porte de la Saulaie et la porte de Saint-Fons. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce territoire lors de la réunion du 20 février, au cours de laquelle nous aborderons aussi le boulevard Laurent Bonnevey.

Ensuite, un rappel des contraintes d'accessibilité à l'Ouest de l'agglomération. Donc, seulement 4 points d'accès au réseau d'agglomération, générant comme ça a pu être dit tout à l'heure une circulation qui traverse le cœur des communes. Ces accès sont source de congestion pour tous les modes de transport et notamment pour les transports en commun. Les flux de circulation convergent en grande partie sur l'autoroute A6/A7, qui constitue une barrière infranchissable de 115 000 véhicules/jour et qui d'autre part coupe les quartiers entre eux et les quartiers avec le fleuve. Enfin, d'autres points délicats dans l'Ouest de l'agglomération, dont l'autoroute A450 qui a été évoquée tout à l'heure par M. da PASSANO, et notamment le nœud entre l'autoroute A7 et l'autoroute A450 que vous connaissez bien.

Alors, face à ces constats, l'agglomération se doit de porter un projet pour répondre aux dysfonctionnements constatés. Ce projet n'est pas une voirie de contournement qui relève, elle, de la responsabilité de l'État. L'État a mis en service dernièrement l'A89, il y a quelques jours, qui débouche sur des voiries locales au sein même de communes de l'agglomération. Et pour l'A45, c'est le même principe. Elle se déversera sur l'A450 déjà saturée aujourd'hui. Aussi, nous avons demandé à l'État de réaliser deux barreaux qui permettront d'une part de contourner l'agglomération et d'autre part d'en écarter les trafics très en amont. Ce sont les deux barreaux qu'on voit apparaître sur l'écran... sur la carte qui est à l'écran.

Alors, on voit bien qu'il faut réaliser un projet qui soit au service de l'agglomération. Un projet d'abord qui soit au service des habitants. En effet, 80 % de la demande de déplacement se situe au centre et en première couronne. Mais aussi un projet qui relie les communes de l'agglomération sans pour autant passer dans les cœurs de cette agglomération. Une voirie de distribution des trafics locaux qui permette d'une part de soulager les centres-villes et les voiries locales des communes de l'Ouest et d'autre part de requalifier l'autoroute A6/A7.

Olivier LAURENT

Nous avons étudié différentes solutions pour résoudre ces dysfonctionnements, dont une première famille repose exclusivement... merci, un seul micro Gérard... dont une première famille repose – excusez-moi – exclusivement sur le développement des transports collectifs. On pourra y revenir, si vous le souhaitez, pendant les temps d'échange. Mais l'idée principale, c'est que l'ampleur du nombre d'usagers à reporter sur les transports collectifs, notamment pour supprimer l'autoroute A6/A7 en ville, est telle que les transports collectifs ne pourraient pas répondre eux seuls à cet objectif, non plus qu'à l'ensemble des objectifs qui sont portés par le projet, c'est-à-dire certes soulager les cœurs de ville, supprimer l'autoroute A6/A7, mais également soulager les trafics dans les traversées de l'Ouest lyonnais, relier les pôles d'innovation et d'excellence du territoire, rendre accessibles les bassins de vie, notamment l'entrée Sud et développer de grands projets, notamment à la Saulaie ou aux Hôpitaux.

Nous avons également étudié plusieurs scénarios combinant les transports collectifs avec une infrastructure nouvelle de distribution des trafics. Donc, le projet Anneau des Sciences qui est le projet porté par le Grand Lyon et le Conseil général avec 7 portes desservant le territoire, notamment à la Saulaie et à Saint-Fons, donc avec un bouclage sur Laurent Bonnevey. Un scénario dit rocade qui est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage, qui relie depuis les Hôpitaux le boulevard urbain Sud et la rocade Est à partir de Feyzin, donc dans une vision de développement de l'agglomération complètement différente. Et comme l'a rappelé M. MARZOLF, un troisième tracé étudié en cours de débat à la demande de la commune d'Oullins, qui donc présente une partie commune avec l'Anneau des Sciences et une bifurcation à partir de Beaunant, sans échange avec les Hôpitaux pour aller rejoindre l'A450 et aller vers Laurent Bonnevey par l'A450, un pont nouveau sur le Rhône. Dans ce scénario, le barreau d'Irigny qui est commun avec la variante rocade est proposé comme une option, de même qu'un barreau de desserte des Hôpitaux par le Sud depuis l'A450.

Donc, ce soir, pour faciliter la compréhension de tout le monde, on va... et vu que le barreau d'Irigny donne à la variante Oullins des fonctionnalités qui sont relativement comparables au scénario rocade, on va se limiter à une comparaison Anneau des Sciences et hypothèse portée par la commune d'Oullins.

Donc, avant de rentrer dans le détail de cette comparaison, rappeler comme ça a été dit par M. CLAISSE que le projet que porte le maître d'ouvrage sera... représente 15 km d'infrastructure nouvelle, mais très largement enterrée. On a fait figurer ici sur cette planche... vous avez en animation le tracé complet et ce qui émerge. Donc, c'est vraiment de part et d'autre des portes d'échange un linéaire relativement peu important émergeant en dehors des sections en tunnel. On a fait le même test pour le tracé Oullins qui est plus long, à 19 km avec une portion enterrée qui est moindre, de l'ordre de 60 %.

On va regarder maintenant un peu plus en détail le tracé porté par la commune d'Oullins, qui selon nous présente un certain nombre de faiblesses. La première et une des principales, c'est qu'elle mélange les flux autoroutiers, A450, demain peut-être A45, avec des flux locaux. Ce qu'on veut à tout prix éviter avec le projet Anneau des Sciences. On risque de recréer... alors, évidemment, les comparaisons ne sont pas identiques, mais il y a des choses qu'on

voit côté Est de l'agglomération avec le nœud des Îles. Vous avez un mélange de flux entre l'A42 et la rocade Est par exemple, qui crée un certain nombre de difficultés et des niveaux de congestion très importants. Par ailleurs, on sait que l'enchaînement rapproché de dispositifs d'échange nécessite de gérer, pour gérer tous les mouvements, ce qu'on appelle dans le jargon de spécialiser des voies, c'est-à-dire d'identifier des voies par direction pour assurer des échanges corrects au niveau des échangeurs, ce qui oblige à multiplier le nombre de bretelles et donc à élargir l'A450.

On a représenté ici ce qu'on appelle un schéma fonctionnel de cet A450 aujourd'hui. Donc, on ne dessine pas les échangeurs, mais vous avez... chaque trait représente les voies qui permettent de faire les différents échanges. Et vous voyez qu'entre la RD315 et l'A7 vous avez déjà aujourd'hui un système d'entrecroisement qui est très complexe et qui sera encore plus complexifié dans une hypothèse où on raccorde le périphérique sur cet A450. C'est l'ensemble des traits jaunes que vous avez représentés à l'écran qui sont des voies ou des collectrices d'échanges nouveaux. Et vous voyez qu'au droit de Pierre-Bénite – Irigny, on passerait à une section à 2x5 voies. On n'entre pas dans le détail, mais le long de l'A450 notamment entre la jonction de ce tracé et l'A450, on a des impacts forts sur le territoire, notamment sur le territoire de Barolles, le quartier des Barolles où *grosso modo* on ne sait pas aujourd'hui techniquement insérer correctement ce type d'ouvrage sans impact fort sur le bâti.

Deux mots sur ces aménagements complémentaires, là, notamment le barreau d'Irigny que vous avez représenté ici sur la carte. On sait qu'il aurait un impact fort sur les milieux naturels sensibles, notamment de la lône d'Irigny. Et il ferait porter au tracé un certain nombre de risques qui ont été évoqués en introduction et qu'on veut à tout prix éviter. C'est ce risque de substitution au contournement d'agglomération. Si vous êtes sur A7 et que vous pouvez entrer facilement sur un projet qui vous permet de monter sur A6, vous avez ce risque qu'on ait de fait un contournement qui s'installe, en allant facilement vers le BUS et la rocade Est, on a un risque supplémentaire de pression d'étalement urbain vers l'Est, notamment de pression sur la trame verte qu'on essaie de protéger dans ce secteur.

Donc, vous comprenez, le Grand Lyon et le Conseil général portent un projet tout autre. On l'a dit, c'est un projet global qui combine une nouvelle infrastructure pour distribuer les flux, mais également une stratégie multimodale et un projet de territoire. Cette stratégie multimodale, on y reviendra en détail sur votre territoire, mais c'est amener de nouvelles lignes de transport en commun, des aménagements sur l'autoroute A6/A7 requalifiée pour faire circuler des bus en site propre. Ce sont des bus qui utiliseront tout ou partie de l'Anneau des Sciences. Ce sont des aménagements pour faciliter dans tout l'Est la circulation des bus et un réseau important de parcs relais et de parcs de covoiturage, bien connectés avec l'ouvrage.

Sébastien CHAMBE

Un mot ensuite pour vous parler de tout le volet développement du territoire que permet ce projet Anneau des Sciences. Vous l'avez ici représenté dans sa totalité et notamment les campus et sites de développement économique qui sont mis en relation à la fois par l'infrastructure routière, mais aussi par les grandes dorsales de transport en commun que

sont la ligne D et la ligne B qui permettent de mettre en connexion l'ensemble de ces grands campus scientifiques et économiques de l'agglomération. Et donc, là, je vous propose de zoomer désormais sur l'entrée Sud de notre agglomération, autour de la Saulaie et Saint-Fons et de voir en quoi l'Anneau des Sciences est un déclencheur aussi de développement pour ce territoire.

Alors, rappeler du coup la position des deux portes qui sont concernées par cette entrée Sud. La porte de la Saulaie d'une part, en rive droite du Rhône et la porte de Saint-Fons d'autre part en rive gauche du Rhône. La porte de la Saulaie, on vous le rappelle et on pourra y revenir dans les discussions, est un demi-échangeur qui échange avec la partie Ouest de l'Anneau des Sciences. La porte de Saint-Fons, elle, est un échangeur complet. Et du coup, l'ensemble de ces deux portes est complété par un pont urbain sur le Rhône, qui permettra de compléter les échanges entre les deux rives, sachant que l'Anneau des Sciences, lui, échange sous le fleuve, en solution dite sous-fluviale, enterrée – on y reviendra. Mais du coup, il n'apparaît pas à l'air libre au niveau du Rhône.

Alors, voilà la situation actuelle sur cette entrée Sud de l'agglomération avec à la fois ses qualités et ses contraintes. Cette photo qui est à la fois très belle, mais dit aussi la difficulté de ce territoire où quelque part deux autoroutes entrent en ville, l'autoroute A7 qui arrive jusqu'au cœur de Lyon et qui coupe littéralement Pierre-Bénite, Irigny, etc., de sa relation au fleuve, mais aussi de l'autre côté, en rive gauche, ce qu'on appelle le boulevard Pierre Sépard, qui n'est pas un boulevard, mais qui est une véritable autoroute, qui coupe lui aussi tout Saint-Fons de sa relation au fleuve. Et c'est... un des enjeux de l'Anneau des Sciences, c'est de reconquérir cette relation au Rhône et aux grands paysages qu'on voit apparaître ici, avec l'île de la Chèvre et ces grands espaces verts qui sont aujourd'hui inaccessibles.

La vallée de la chimie, c'est aussi un pôle économique. Alors, c'est un pôle industriel, certes avec des images qui peuvent apparaître comme négatives quand on voit ces grandes entreprises industrielles. Mais c'est aussi 50 000 emplois, un véritable poumon pour le développement de notre agglomération. Et le Grand Lyon qui fait le choix de faire... un poumon économique... c'est vrai. Un poumon économique. 50 000 emplois. Et surtout le choix de développer un nouveau projet économique pour la vallée de la chimie demain, et de ne pas se résoudre à une certaine désindustrialisation de ce territoire où on a vu des suppressions d'emploi, et où au contraire on veut aider la chimie à évoluer vers ce qu'on appelle la chimie verte, vers des nouveaux procédés qui permettent de maintenir les grandes entreprises, Rhodia, Kem One, etc., sur place, dans la vallée de la chimie. Donc, le Grand Lyon, au prochain mandat, va développer tout un projet de territoire sur cet ensemble vallée de la chimie.

Et puis donc, je parlais du volet infrastructure, du volet économique. Il y a aussi ces grands paysages avec le vieux Rhône que vous voyez à gauche, le Rhône canalisé que vous voyez à droite. Et au milieu, ces îles, ces îlots qui sont accessibles depuis quelques points de passage, mais très confidentiels. Et toute cette relation aux milieux naturels du Rhône qui pourrait être améliorée dans le cadre du projet, on va y revenir.

Et dernier point de l'état des lieux, mais ça, on ne va pas le décrire plus que ça. Vous le vivez et puis on le sait. Boulevard Pierre Sépard, sur l'autoroute A7, sur l'autoroute A450, un véritable problème de mélange des fonctions de circulation qui font qu'aujourd'hui ces infrastructures sont littéralement saturées.

Alors, face à cela, l'Anneau des Sciences comprend une stratégie dite multimodale, c'est-à-dire que ce n'est pas qu'une infrastructure routière, même si le débat se focalise souvent là-dessus. C'est aussi un développement d'offre de transports en commun qui viennent compléter l'infrastructure routière et qui permettent à tout un chacun demain de passer de sa voiture aux transports en commun. Et donc, cette offre se traduira par le prolongement de la ligne B de métro depuis la Saulaie qui sera accessible dès 2013 jusqu'aux Hôpitaux Sud, avec un parking relais permettant de laisser sa voiture à cet endroit-là. D'autre part, des lignes de bus express qui, elles, emprunteront l'Anneau des Sciences et permettront de connecter un certain nombre de portes de l'Anneau des Sciences entre elles et avec le territoire. Un réseau de bus amélioré en surface qui sera revu avec l'arrivée du métro à la porte des Hôpitaux notamment. Et puis, figure aussi le projet de réouverture de l'ancienne ligne ferroviaire entre Brignais et Givors, aux voyageurs, qui est à l'étude. Et vous le savez certainement ici, la perspective en 2016, mais ça fait partie de l'offre d'ensemble, d'ouvrir une nouvelle halte ferroviaire à Yvours avec un parking relais d'environ 300 places.

Alors, dernier aspect. Sur le volet enjeux de territoire, une fois qu'on a dressé un petit peu donc l'état des lieux et cette offre multimodale, qu'est-ce que ça apporte au territoire de l'entrée Sud de l'agglomération ? Donc, là, vous avez les 5 aspects que je vais développer en 5 minutes. Il reste 5 minutes pour vous les développer, puis on y reviendra pendant le débat. Premier point, l'apaisement et la requalification des voiries locales permises par la création de l'infrastructure Anneau des Sciences. Vous avez ici figuré un certain nombre de voiries qui pourront être réaménagées, apaisées, requalifiées parce qu'un certain nombre de flux de transit ne s'y trouveront plus. On pense au boulevard Pierre Sénard, qui pourra porter un nom qu'il méritera à ce moment-là. On pense à l'ex-RN7 entre Lyon 7^e et Saint-Fons qui pourra être requalifiée. On pense à la rue Jean Bouin à Gerland qui sera reliée à la Saulaie par un pont urbain. Olivier LAURENT y reviendra. Et on pense à un certain nombre de voies : le RD15, la... alors, on va revenir bien sûr sur l'autoroute déclassée, qui pourront faire l'objet de requalification. Là, vous avez un exemple à Pierre-Bénite du boulevard de l'Europe, le RD15 dit boulevard de l'Europe, qui pourra être repris dans son profil. Changer de vocabulaire, beaucoup moins routier, avec des pistes cyclables, des insertions pour les bus aux carrefours et tout un ensemble d'aménagements paysagers que permettra la diminution du trafic à cet endroit-là.

Un mot sur justement ces diminutions de trafic puisqu'il s'agit de vous donner quelques chiffres pour les objectiver. Olivier LAURENT, je vais te laisser les commenter.

Olivier LAURENT

Merci. Alors, pour ceux qui suivent le débat depuis le début, vous avez vu qu'on a changé de représentation pour essayer de s'accrocher un peu plus au territoire. Je sais pas si ces photos aériennes sont un peu plus parlantes pour les gens, si vous arrivez à mieux vous situer, mais... ce qu'on retient globalement sur ces questions de trafic, c'est que globalement dans la partie au Nord de l'A450, l'Anneau des Sciences permet de réduire... c'est ce que vous avez sur les premières lignes de la vignette ADS... permet de réduire les flux traversant les communes, notamment par l'effet de drain qui sera porté par le RD342 qui, en gros, ramènera une bonne partie du périurbain de l'Ouest sur l'Anneau des Sciences, via

Beaunant, ce qui permet d'obtenir des baisses de trafic de l'ordre de 10, 15, jusqu'à 30 % par rapport à une situation sans projet. Vous avez ici la comparaison rapide avec le tracé porté par la commune d'Oullins, qui, parce qu'il est moins attractif pour atteindre la rive gauche, sera moins performant sur ces questions de baisse de trafic. Les gens auront tendance à continuer, pour faire simple, d'aller à Lyon en utilisant les voiries locales ou en transitant à travers les quartiers comme l'évoquait M. da PASSANO.

Pour la partie Sud de l'A450, l'effet sur les trafics est moins notoire, pas de dégradation, pas de hausse significative, mais en revanche pour ces secteurs-là l'Anneau des Sciences va permettre pour l'ensemble des habitants une amélioration d'accessibilité significative en ouvrant un itinéraire viabilisé vers l'ensemble des territoires de l'agglomération, que ce soit côté Nord comme côté Est. Et aussi, on l'a dit, une amélioration significative de l'offre de transport collectif de rabattement vers la halte d'Irigny ou vers le métro B. Et très rapidement, on l'a dit tout à l'heure, sur l'axe A450, Pierre Sépard, avec l'Anneau des Sciences, on arrive à diminuer les trafics assez significativement alors que dans l'alternative où cet axe-là fait périphérique on aurait des augmentations significatives du trafic.

Alors, le deuxième objectif, c'est améliorer les liaisons interquartiers à l'échelle de cette porte Sud. On l'illustre ici avec cette photo aérienne. L'amélioration des connexions entre Irigny, Pierre-Bénite et le centre-ville via le boulevard urbain A7 requalifié. L'amélioration des mouvements... pardon, depuis Saint-Fons/Moulin à Vent vers le centre-ville par le boulevard Chambaud de la Bruyère qui perdra en gros son statut de morceau de périphérique par défaut qu'il a aujourd'hui entre Laurent Bonnevey et le pont Pasteur. Des mouvements aussi qui seront améliorés par ce pont urbain qui a été évoqué, notamment tous les mouvements entre la Saulaie, Gerland et Saint-Fons. Donc, par ce pont qui offre une nouvelle connexion urbaine et qui permet aussi des échanges, notamment entre la Saulaie et l'accès à l'Est sur le périphérique par ce point urbain. L'idée étant que pour limiter au maximum l'impact sur le territoire, on s'est orienté sur un demi-échangeur qui permet de faire des mouvements vers le Nord et vers le Sud, mais pas vers l'Est depuis la Saulaie. Donc, c'est ce pont urbain qui joue ce rôle. Et dernier type de mouvement interquartier qui est facilité : la connexion entre Saint-Fons et Gerland, par la création d'un maillage nouveau entre le boulevard Lucien Sampaix et la rue de Surville.

Sébastien CHAMBE

Alors, je vais grignoter une ou deux minutes, si la CPDP me le permet, pour finir sur deux propos complémentaires. Un premier sur la réappropriation des berges du Rhône. C'est un élément important. J'en parlais dans le diagnostic. Un accès confidentiel à ces berges du Rhône. Là, vous avez une image de ce que sera l'ex-autoroute A7 au niveau de la Mulatière, au niveau de l'ancienne mairie, où là vous voyez qu'on reconquiert littéralement le rapport au fleuve. On pourra y revenir dans le débat, mais c'est un élément important du projet Anneau des Sciences. Et le deuxième point sur lequel on ne peut pas insister, c'est que ce projet Anneau des Sciences favorise un certain nombre de sites en développement sur le secteur de l'entrée Sud de l'agglomération, que ce soit à la Saulaie, à Gerland, autour du port Édouard Herriot et sur la vallée de la chimie. Le fait qu'on va pouvoir, grâce à ces nouveaux accès à l'Anneau des Sciences, favoriser le développement économique de ces secteurs-là, le

développement résidentiel avec un ensemble de tissus d'entreprise qui ne demandent qu'à être mieux connectés au reste de l'agglomération. Vous les avez là récapitulés autour de la notion de « Cleantech » qui est la chimie verte qu'on veut développer sur la vallée de la chimie. Et du coup, je reviendrai pendant les discussions sur des points que vous pourrez voir éclaircis sur le projet qu'on a sur le quartier de la Saulaie qu'on va aménager avec l'arrivée du métro et de l'Anneau des Sciences, avec le fait qu'à la Saulaie, l'infrastructure est enterrée sous le fleuve et que, du coup, on peut en surface développer un véritable projet urbain. Je pourrais vous commenter cette image que je n'ai pas le temps de vous commencer maintenant. Et sur l'entrée Sud, plus globalement, de l'agglomération, le fait que toutes les voiries d'accès à l'agglomération aujourd'hui sont sur un calibrage autoroutier et que c'est un véritable changement d'image qu'on vous propose. Ici, on est au niveau de Pierre-Bénite. On est encore dans le statut autoroutier, puisqu'on n'est pas encore à l'intérieur de l'Anneau des Sciences, entre guillemets, mais pour autant on peut envisager tout un ensemble de requalifications que vous voyez là et qui changent complètement le rapport qu'on a à l'entrée dans l'agglomération. Voilà.

Philippe MARZOLF

Merci. Vous avez un petit peu dépassé votre temps, mais bon... Juste une question. Le boulevard Pierre Sépard, il fait partie des 120 millions d'amélioration des voiries de l'Ouest (parce que c'est pas tout à fait à l'Ouest), ou pas ? Vous avez parlé qu'il allait être requalifié aussi. Non ?

Gérard LABRIT

Ça ne fait pas partie des montants qui ont été annoncés dans les tableaux financiers. Donc, c'est en plus. Mais par contre, c'est quelque chose qui pourra être réalisé dans le cadre de ce qu'on appelle la programmation pluriannuelle d'investissement du Grand Lyon.

Philippe MARZOLF

D'accord. Parce que c'est la première fois que vous en parlez. Vous pouvez répondre à la question qui a été posée, là, sur les problématiques de pollution, inversion de températures, donc comment la pollution va pouvoir... plus se diffuser ?

Gérard LABRIT

Je crois qu'il est important de rappeler trois points qui ont été évoqués, notamment par les experts lorsqu'il y a eu les réunions thématiques au mois de décembre. Alors, le premier point, c'est qu'effectivement comme vous l'avez dit, les systèmes de traitement des polluants aujourd'hui sont peu opérationnels. Donc, ça ne veut pas dire pour autant que dans une dizaine ou dans une douzaine d'années, ils ne le seront pas. Et moi, je pense sincèrement que les choses vont s'améliorer, forcément, parce qu'il y a la volonté réelle de faire améliorer les systèmes. Le deuxième point important qui a été soulevé par les experts

et qui a été dit tout à l'heure, c'est que l'effet de dilution est très important et très limité. Et je dirais, la pollution, la dilution au-delà de 100 m est très limitée. Le dernier point qui a été soulevé par les experts, c'est que le parc automobile européen va s'améliorer. Il est en constante amélioration et il continuera à s'améliorer. Et c'est heureux, et ça veut donc dire que les polluants vont diminuer. Alors, pour autant, ça ne veut pas dire pour autant que le Grand Lyon ne va rien faire. Le Grand Lyon, d'une part, s'engage bien évidemment à respecter la réglementation en matière de ventilation de tunnel qui existera à l'époque. Aujourd'hui, elle est déjà très stricte, mais je suis convaincu qu'elle sera encore bien plus stricte dans une dizaine d'années. Comme nous l'avons fait au moment de la rénovation du tunnel de la Croix-Rousse, nous allons réaliser dans le cadre des études détaillées ce qu'on appelle une étude air détaillée avec notamment, je dirais, des études de dispersion atmosphérique qui vont permettre de répondre à la question que vous posiez, notamment sur les Hôpitaux Sud. Et ça, c'est quand même un point important. Et puis, il y a aussi quelque chose d'important dans un tunnel, c'est qu'on dispose d'une ventilation sanitaire qui est très puissante. On est capable, je dirais, de mettre en mouvement des quantités d'air importantes avec des vitesses très importantes, plus de 3m/s et donc on a cette capacité à diluer les polluants et à accélérer l'effet de dilution. Et tout ça, bien évidemment, on le mettra en activité lorsque le tunnel sera opérationnel.

Philippe MARZOLF

Merci pour cette réponse. Alors, maintenant, c'est la partie d'échanges. Donc, je vous rappelle, on prend question par question, le maître d'ouvrage répond. Essayez d'avoir des demandes, des questions, des propositions, des avis, le plus court possible pour que le maximum de personnes puisse s'exprimer. J'ai une dame au milieu, qui a demandé. Un Monsieur, là, et un Monsieur, là, après.

Anne DEMOND

Bonjour. Je suis Mme DEMOND. Je fais partie de l'Association des amis de Pierre-Bénite. Je trouve quand même...

Philippe MARZOLF

Vous pouvez mettre le micro ?

Anne DEMOND

... incohérent de faire un échangeur...

Philippe MARZOLF

Le micro plus près, Madame.

Anne DEMOND

Je trouve incohérent de faire un échangeur face aux hôpitaux de Jules Courmont, qui est amené à être un des plus grands pôles hospitaliers de la région. Dans cet hôpital sont implantés des services de pathologies lourdes, tels que dialyse, pneumologie, cancérologie, et entre autres également une maternité. Un peu plus loin, derrière l'échangeur, il y a également un collège et une école primaire. Vous faites passer un TOP qui va empiéter sur trois villes, donc Pierre-Bénite, Oullins et le bas de Saint-Genis-Laval. Vous trouvez insupportable que ça traverse le centre-ville. Moi, je trouve que c'est insupportable que ça traverse trois villes dans notre agglomération. Vous déplacez le problème du centre-ville sur ces trois villes. Ce TOP va engendrer une circulation de 40 à 50 000 véhicules. Et en plus de cela, vous nous accordez un parc relais qui va desservir le métro face à l'hôpital, donc Jules Courmont, ce qui va empiéter... ce qui va devenir encore une pollution supplémentaire.

Philippe MARZOLF

Mettez votre micro plus près, Madame, s'il vous plaît.

Anne DEMOND

Donc, ce qui va engendrer une pollution supplémentaire. Donc, vous dites qu'il est prévu des évacuations au niveau du tunnel. Donc, la dernière fois, vous avez dit que ce serait des puits. Donc, des puits qui sortiraient des tunnels. Donc, la pollution sortira de là. Et également au niveau de l'échangeur. Je pense que les malades... je pense que les malades de Saint-Genis-Laval... de l'Hôpital Sud pourront s'oxygéner à coups de gaz carbonique et se feront de nouveaux poumons, comme vous avez pu le dire tout à l'heure. Donc, ben écoutez, moi, je suis vraiment désolée. M. da PASSANO, vous avez dit sur le journal Le Progrès que le TOP est le meilleur projet, que celui de M. Noël BUFFET n'est pas très bien. Y a-t-il eu... il n'y a pas eu vraiment une étude de coûts et de techniques qui peut vraiment l'envisager. Ce serait d'après vous désastreux pour les rives... pour les berges du Rhône que ce TOP ne se fasse pas. Vous ne croyez pas que la population des habitants de Pierre-Bénite, du bas de Saint-Genis et d'Oullins n'est pas plus importante et doit être privilégiée par rapport à cette pollution ? Et bien, écoutez, moi, je suis vraiment désolée, désolée de voir que vous faites cet échangeur au niveau de l'hôpital Jules Courmont. Et donc, comme je vous le dis, et bien, nous, nous sommes dépités, dépités de votre position.

Philippe MARZOLF

Merci de votre avis. Et bien, ça, le maître d'ouvrage... vous répondez, qui vous voulez. Simplement, vous essayez de faire une réponse en grand maximum 2 minutes cumulées.

Jean-Luc da PASSANO

Comme j'ai été nommé, je peux répondre au moins sur un point, parce qu'il y a... c'est très riche comme intervention, et donc on va s'y mettre à plusieurs pour répondre. Mais alors, il y a quand même quelque chose qui semble extraordinaire. C'est qu'on considère qu'un hôpital, il ne doit pas être desservi en quelque sorte. Je crois quand même qu'il n'y a pas un grand centre hospitalier à travers le monde qui ne se trouve pas à côté d'une voie rapide, qui ne se trouve pas desservi par une voie rapide. Mme MICHAUD est peut-être surprise qu'on pense à desservir l'hôpital Lyon Sud. Je voudrais qu'elle aille voir de temps en temps rue Jules Guesde à Pierre-Bénite les ambulances qui sont engluées et dans la circulation, qui arrivent par des petits giratoires en faisant la queue derrière les gens. Alors, bon, chacun essaie de s'écarter pour les laisser passer, bien entendu. Mais enfin, que je sache, l'hôpital cardiologique, l'hôpital neurologique, l'hôpital mère-enfant, sont bien tous au bord du boulevard Laurent Bonnevey. J'ai jamais entendu dire que ça soit un inconvénient pour les malades. Bien au contraire. Quand on est dans une ambulance, on souhaite, je crois, arriver le plus vite possible à l'hôpital. C'est inimaginable d'entendre des balivernes pareilles. Alors, bon, qu'on ait envie de... qu'on ait envie de...

Quant à la pollution, je voudrais vous faire remarquer que c'est en... dès qu'on sort de cet échangeur, on part en tunnel, on ressort l'échangeur suivant à la Saulaie. Alors, quand on dit la Saulaie, on a l'impression que c'est au milieu du quartier de la Saulaie, pas du tout. C'est sur la friche industrielle qui se trouve contre l'autoroute A7, c'est-à-dire qu'il y a personne qui y habite depuis longtemps. Il n'y a pas un habitant qui sera impacté. En revanche, les 2x5 voies sur l'autoroute A450, je sais que vous êtes très intéressée, chère Madame, par la commune de Pierre-Bénite, mais les 2x5 voies qui vont longer tout le quartier de la Sémicle, tout le quartier de Haute-Roche à Pierre-Bénite, et ben vous irez l'expliquer aux gens. Et tout le quartier de la Mouche. Alors, là, il y a vraiment des habitants. Et là, c'est à ciel ouvert. Alors que la solution préconisée par le Grand Lyon, c'est une solution enterrée là où il n'y a pas d'habitants.

Puis, moi, je m'excuse, je serai toujours pour desservir l'hôpital Lyon Sud. C'est... je suis membre du Conseil d'administration de la Fac Lyon Sud. Aujourd'hui, tout le monde regrette qu'elle soit si mal desservie, la fac et l'hôpital. Alors, ça, c'est une nécessité. D'ailleurs, si vous regardez bien la proposition de votre maître à penser, et bien, vous verrez qu'il propose de desservir quand même par le Sud en provenance de l'A450. Et il y a donc bien, même dans la proposition que vous semblez soutenir, il y a un échangeur devant les hôpitaux Lyon Sud.

Philippe MARZOLF

M. da PASSANO...

Jean-Luc da PASSANO

Si on peut passer le plan, on le verra.

Philippe MARZOLF

Si vous pouviez ne pas faire d'allusions directes personnelles, etc., ça permettrait d'avoir une réunion calme et sereine. C'est pas la peine. On parle d'arguments, on parle de projets, etc. Merci.

Vite pour finir parce qu'il y a 3 min 20.

Gérard CLAISSE

Très rapidement. Madame, vous utilisez un mot qui n'est pas adéquat. Vous dites : « Le périphérique va traverser Irigny... enfin Saint-Genis-Laval, Oullins et Pierre-Bénite. » Non. Le périphérique va desservir et non pas traverser ces communes. C'est quand même complètement différent. Il va effectivement... il est prévu une sortie à Hôpitaux Sud. Cette sortie, Madame, je le reconnais, est une sortie délicate, parce qu'il y a un environnement hospitalier. Il y a un environnement également pavillonnaire. Nous travaillerons de manière à insérer le mieux possible cette sortie. J'attire votre attention sur les problèmes de qualité de l'air puisque l'information n'a pas été donnée tout à l'heure. D'ici à 2030, nous serons passés de la norme dite Euro 4 pour les voitures – et les camions, c'est d'autres normes – à la norme dite Euro 6. Ça signifie que les émissions d'oxyde d'azote, du fameux NOx, auront baissé d'un facteur de 1 à 3, que les émissions de particules fines auront baissé... auront été divisées par 5. Voilà. Ça veut dire que d'ici 2025, 2030, la problématique des émissions polluantes par les véhicules particuliers sera différente. Ce que vous dites sur Hôpitaux Sud, par contre, ne s'applique ni à Beaunant, ni à la Saulaie. Donc, OK pour regarder très attentivement cette inscription-là. Et je ne fais pas de commentaires sur les nuisances transférées sur A450 dans le cadre de l'autre projet. Mais on aura l'occasion d'y revenir.

Philippe MARZOLF

Merci. Il y avait une question... Mais merci d'avoir essayé de respecter. À l'Assemblée nationale, c'est 2 minutes et demie chacun, pour les réponses en tout cas. Monsieur ?

Gilles RENEVIER

Merci. Bonsoir à tous. Gilles RENEVIER, habitant de Saint-Pierre-de-Chandieu, président de l'Association Respect Environnement et trésorier de la Fédération Fracture, bien connue. Alors, l'Est lyonnais, c'est important qu'on en parle, parce que je vous rappelle que cet Anneau des Sciences est quand même conditionné par le fameux contournement de l'agglomération lyonnaise. On a tous entendu que le COL était maintenant une chose enterrée, si je puis dire, d'une manière propre et figurée, mais il n'existe plus. Et c'est un contournement Est lyonnais qui est apparu dans les tablettes. Alors, c'est important qu'on le souligne, parce que s'il n'y a pas de contournement décidé par l'État, qui doit être mis au débat public s'il y en a un, le contournement... votre Anneau des Sciences, il n'existe pas. Donc, il faut quand même parler du contournement Est lyonnais, puisque c'est celui-ci que le Grand Lyon, ici, que Gérard COLLOMB également et que notre préfet CARENCO ont décidé,

non pas en catimini, de plus en plus haut et fort d'en parler, puisqu'ils en ont même évoqué lors de l'A80... de l'inauguration de l'A89. Alors, si vous n'êtes pas au courant, nous, on l'est. Alors, je voudrais rappeler à tous, donc, que l'Est lyonnais, toutes ces nuisances, on en a un peu assez d'être le déversoir de tout et n'importe quoi. Pour un petit récapitulatif, je vais vous expliquer ce qu'on subit. Nous avons l'aéroport Saint-Exupéry, l'A43, la rocade Est, des carrières de gravier des communes de Saint-Pierre-de-Chandieu, Toussieu, Saint-Laurent-de-Mure, avec son va-et-vient de camions. Nous avons la zone industrielle des Chênes et son cortège de semi-remorques. Nous avons l'incinérateur des terres polluées qui déverse des tonnes de poussière et les fameux NOx dont vous parliez, les oxydes d'azote. Nous avons également les lignes à haute tension de la centrale électrique de Toussieu. Nous avons 9 pipelines enterrés qui véhiculent des transports de matières dangereuses, les CVM et compagnie. Alors, question nuisances, vous comprendrez qu'à Saint-Pierre-de-Chandieu et dans l'Est lyonnais, nous avons largement dépassé notre quota. Et les habitants de l'Est en ont assez de voir refourguer toutes les nuisances. Vous connaissez tous la pub d'EDF qui nous dit que le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous. Et bien, dans l'Est lyonnais, on a tendance à croire que les nuisances du progrès ne valent et ne sont acceptables que si elles sont partagées par tout le monde. On n'en a pas l'impression à Saint-Pierre-de-Chandieu et dans l'Est lyonnais.

Il y a encore malheureusement plus grave. J'ai deux minutes. On va m'en donner encore une. Dans ce territoire de l'Est, le SCoT que vous avez défini effectivement a défini le Val d'Ozon comme la couronne verte. Vous en avez parlé il n'y a pas très longtemps. Et cette zone, avec ses zones agricoles, qui sont censées être protégées autant que faire se peut. Nous avons aussi dans le même secteur la fameuse nappe phréatique de l'Est lyonnais qui alimente en partie l'agglomération lyonnaise, avec 4 zones de captage importantes, dont une récemment a été déclarée par le préfet hyper protégée. Et bien, figurez-vous, aussi étonnant que cela puisse paraître, on veut faire passer dans cette zone, c'est-à-dire vous, le Grand Lyon, M. COLLOMB et le préfet, le fameux CFAL Sud entre autres, couplé éventuellement au CEL, contournement Est lyonnais. Et vous trouvez, à mon avis, nous, non, on trouve pas ça intelligent du tout. Alors, j'ajouterais qu'en cette même zone, nous retrouvons également nos 9 pipelines, pile dans le Val d'Ozon. Et M. COLLOMB a déclaré justement lors de la dernière réunion territoriale que le train, ça vibre énormément. Alors, avec des pipelines enterrés et le train qui passe juste dessus, le CFAL Sud, voir les autoroutes à côté, vous comprendrez que la fissuration des canalisations, ça devient un danger.

J'ai bientôt fini. Vous comprendrez que, donc, dans ces cas-là, on dit stop, ça suffit dans l'Est lyonnais ! Nous avons de bonnes raisons. Et ce n'est pas que pour nous, c'est aussi pour le territoire et le bien de tout le monde. Voici donc ma question, puisque j'en ai quand même une. Ça fait des années que nous sollicitons un rendez-vous auprès des décideurs, M. COLLOMB, le préfet, le Grand Lyon. Ceci sans résultat, et avec tout récemment M. CUVILLIER. Nous sommes une force de proposition et non pas simplement de destruction. Alors, je vous pose une question : quand, Messieurs les décideurs, allez-vous décider justement de nous accueillir pour un rendez-vous explicatif, et vous montrer qu'on peut faire différemment et mieux pour l'Est lyonnais ?

Philippe MARZOLF

Je crois qu'à la fin de la dernière réunion, M. COLLOMB et un représentant de votre association... il s'est engagé à vous rencontrer. Mais après...

[Hors micro]

Philippe MARZOLF

Peut-être. Ah bon.

Alors, peut-être... C'est plutôt un avis. Une réponse ? Donc, c'est M. COLLOMB qui doit répondre. Et d'ailleurs, juste une remarque. Nous aussi, on lit la presse. C'est pas M. COLLOMB, M. CARENCO qui décident. C'est une décision du ministre des Transports qui va décider à un moment donné si c'est une étude sur l'Ouest, sur l'Est, et qu'est-ce qu'il y aura. Comme M. CARENCO l'a dit lui-même, parce qu'on a demandé au ministère des éléments de langage – rappelez-vous à la réunion de lancement. C'est une proposition personnelle de M. CARENCO qui n'engage absolument pas l'État. C'est ce qui a été dit.

Jean-Claude DESSEIGNE

Alors, Jean-Claude DESSEIGNE, sur les problématiques de grandes infrastructures.

Philippe MARZOLF

Attendez.

[Hors micro]

Philippe MARZOLF

D'accord... Parce que c'est... Pourquoi c'est des Parisiens ? C'est un ministre. Donc, c'est le ministre qui décide. C'est la République qui est faite comme ça, d'après ce que je sais. Mais bon. Après, c'est un ministre, c'est un gouvernement, c'est plusieurs personnes qui décident aussi.

Jean-Claude DESSEIGNE

Jean-Claude DESSEIGNE, quelques éléments de réponse sur les grandes infrastructures.

Philippe MARZOLF

Pour cette question-là, alors. D'accord.

Même si on sait qu'il y a quand même... c'est l'impact quand même du projet sur le BUS.
M. DESSEIGNE ?

Jean-Claude DESSEIGNE

Bon. Je veux pas tourner le dos... enfin, si, forcément je tournerai le dos.

Philippe MARZOLF

Si. Vous parlez au public, c'est mieux. C'est lui qu'il faut convaincre, c'est pas nous.

Jean-Claude DESSEIGNE

Oui. Jean-Claude DESSEIGNE, vice-président du Grand Lyon et je suis en charge des grandes infrastructures.

Premièrement, il n'est pas question de rejeter sur l'Est de l'agglomération lyonnaise toute la misère du monde. Lorsque l'on évoque la question du grand contournement de l'agglomération lyonnaise, moi, je vais vous dire qu'en tant que maire de Tassin-la-Demi-Lune, j'ai toujours souhaité, je souhaite encore, et je serais déçu qu'il ne se fasse pas par l'Ouest lyonnais et qu'il prenne un autre tracé.

Aujourd'hui, il faut quand même avoir conscience que par rapport aux problèmes de circulation que l'on rencontre, et l'ouverture de l'autoroute A89... M. MAISONNIER est là et je pense qu'au nom de la DREAL, il pourrait le confirmer, il y a quelques chiffres. Alors, vous me corrigerez, parce que vous êtes beaucoup plus compétent. On constate quoi ? 15 % de plus de circulation depuis l'ouverture de cette autoroute A89 sur le tronçon Nord du périphérique, le TOP. Et 8 % de plus de circulation sous le tunnel de Fourvière. Il faudra bien à un moment ou un autre se préoccuper de ces questions de circulation et d'adopter la solution qui soit la meilleure. Si un contournement doit se faire par l'Est de l'agglomération lyonnaise, cela a été dit et je pense que M. MARZOLF pourrait le confirmer, il y aura nécessairement, le moment venu, compte tenu de l'ampleur du projet un débat public à l'identique de celui que nous sommes en train de faire.

J'en terminerai enfin. Le rendez-vous que vous avez sollicité n'est pas passé aux oubliettes. Il est en cours de montage et il est probable que le Président COLLOMB sera entouré d'un certain nombre à la fois de techniciens et des élus qui l'accompagnent sur les projets de cette nature.

Philippe MARZOLF

Merci de ces réponses. M. MARZOLF, comme vous l'avez dit très justement, il a dit aussi que de toute façon, que ce soit un contournement à l'Ouest ou à l'Est, il y aura saisine de la CNDP parce que le débat public sur le contournement à l'Ouest a plus de 5 ans. Donc, il faut ressaisir la CNDP. Il y avait Monsieur qui avait demandé la parole aussi au milieu. Les gens de l'Est, on essaie de parler Irigny. Et puis, après, je vous passerai la parole au fur et à mesure dans la soirée. Merci.

Jacques DUNAND

Alors, DUNAND Jacques, président de Marennes contre les nuisances, membre aussi de la Fédération Fracture. Je voudrais revenir sur la carte que vous venez juste d'enlever là, justement, à propos du déclassement de l'A6/A7. La carte que vous venez de nous montrer...

Philippe MARZOLF

Quelle carte ? C'est pour les... transit Est – Ouest ?

Jacques DUNAND

Non, non. La jonction avec l'A89. Voilà.

Philippe MARZOLF

C'est transit Est – Ouest.

Jacques DUNAND

Voilà.

Philippe MARZOLF

Pas Nord – Sud.

Jacques DUNAND

Oui, oui. Non, mais attendez, je vais y venir. Donc, l'A89, on demande ni plus ni moins qu'elle soit reliée à l'A46. Bon. L'A6 va être reliée à l'A46 une fois déclassée. Ça, c'est au Nord. L'A432, soit elle va aboutir sur l'A46 dans son tracé court. Ça, c'est à l'Est. Certains veulent mettre le Top sur le BUS qui débouche sur l'A46. Ça, c'est à l'Ouest. Et, plus loin, l'A45 à venir, plus l'A47, on veut faire un barreau sur l'A7 et... l'A47, A7... déclasser à Givors l'A47 pour la faire passer sur l'A46. C'est-à-dire que vous allez nous balancer 6 autoroutes à l'Est et ça n'a pas l'air de vous faire boîter. Ça ne vous dérange absolument pas.

Maintenant, il est vrai qu'il a été, dans les années 60... enfin 74, puisque c'était la mise en route de l'A7. Ne serait-il pas plus intelligent de revenir au projet initial qui était de dire que les Parisiens voulaient aller le plus vite possible faire trempette dans la Grande Bleue, et que le chemin le plus court étant la ligne droite, l'autoroute A7 était prévue au départ pour passer à l'Ouest ? Ne serait-il pas plus intelligent de reprendre ce projet qui était d'une très grande pertinence et de faire passer là où les choses devraient passer ? Parce qu'à l'Est, ça peut plus faire. On va en être à la quatrième couronne. Parce qu'il y a une couronne que vous semblez oublier, le boulevard périphérique. Mais il y a aussi entre les deux, le BUE, qui est relié au BUS et qui va de Vaulx-en-Velin jusqu'à Vénissieux, jusqu'au BUS à Vénissieux.

Donc, ça fait une deuxième couronne. Troisième couronne, la rocade Est. Quatrième couronne, maintenant, on veut nous balancer la continuation de l'A432 avec les 6 autoroutes qui vont venir sur l'A46. Vous ne croyez pas quand même qu'il y a une petite erreur, là ?

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur. Je vais pas faire de... M. MAISONNIER, non ? Vous n'avez rien à rajouter ? La DREAL, non ? On est en train de préparer le débat pour le contournement, que ce soit les transits Est – Ouest ou les transits Nord – Sud. Alors... Grand Lyon non plus ? C'est juste... c'était un avis, une propo... une contribution.
D'autres questions, donc, sur... ? Propositions ? Madame, au centre. Allez-y, Madame au milieu, là. Levez-vous, comme ça il vous verra. Voilà.

Mme MICHAUD

Oui, bonjour. C'est moi, Mme MICHAUD, M. da PASSANO. C'était ma collègue tout à l'heure. Donc, je vais vous poser une question, parce que je vous ai entendu beaucoup parler de l'aménagement des berges. Je pose la question aux spécialistes, pas à vous, M. da PASSANO. L'aménagement des berges du Rhône, je vous ai entendu nous expliquer que vous l'aménagiez à la Mulatière. Vous aviez une jolie planche. Au Sud de Pierre-Bénite, elles sont aménagées déjà. Il ne reste que Pierre-Bénite. Qu'est-ce que vous pensez faire sur les berges du Rhône à la hauteur de Pierre-Bénite ? Actuellement, c'est une verrue, c'est une décharge publique. On y croise beaucoup de gens la nuit. Il y a tous les trafics que l'on veut. Et ce serait peut-être bien l'occasion d'aménager ces berges à la hauteur de Pierre-Bénite pour que ce soit une continuité d'aménagement. Voilà. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre question bien précise. Alors, vous pouvez remonter le plan, peut-être, ou l'aménagement des berges. Avec les zones de transition, non ?
Micro... Allez-y, parlez.

Sébastien CHAMBE

Là, c'est bon. Donc, sur la base de cette image et on pourra effectivement revenir sur le plan aussi. Alors, à ce stade, au niveau de Pierre-Bénite, on est sur ce qu'on appelle une voie d'accès métropolitaine à l'Anneau des Sciences. Donc, l'idée à cet endroit-là, c'est de changer le vocabulaire de l'autoroute au niveau de la bande d'arrêt d'urgence, des terre-pleins centraux qu'on supprime et où on peut, du coup, entièrement repaysager les abords de cette ex-autoroute transformée en voie d'accès métropolitaine. En revanche, on reste encore sur une 2x3 voies, il faut le dire. C'est qu'au niveau de la Saulaie qu'on passe en statut boulevard urbain et qu'on peut passer à 2x2 voies. Par contre, du coup, l'aménagement des abords permet de retravailler tout le linéaire de la lône de Pierre-Bénite,

depuis Pierre-Bénite jusqu'au niveau de la Saulaie. Et donc là, si on arrive à retrouver le plan. Voilà. Donc, ce que je décrirai, sans avoir le plan pour vous montrer, c'est que donc depuis l'arrivée de l'A450... donc, c'est bien au niveau de Pierre-Bénite entièrement jusqu'au niveau de la Saulaie. C'est toute cette portion qui serait requalifiée en voie d'accès métropolitaine. Restant en 2x3 voies, mais avec tout le vocabulaire autoroutier qui peut disparaître parce qu'on diminue les vitesses à 70 km/h, qu'on rétrécit les largeurs de chaussée parce que les voitures roulent moins vite. Et du coup, on peut reconquérir les abords. Et on retravaille la lône de Pierre-Bénite qui longe effectivement tout ce secteur-là et qui, aujourd'hui, est en friche comme vous le dites. Après, c'est à cet endroit-là qu'on avait l'image au niveau de la Mulatière, qu'on transforme en boulevard urbain. Donc, il y a deux séquences successives. On les a présentées la semaine dernière à la Sucrière. Mais effectivement, on aurait pu y revenir plus précisément aujourd'hui.

Philippe MARZOLF

Justement, il y a une question sur internet sur les accès au fleuve.

Chantal SAYARET

Avec le fleuve, un internaute souligne l'opposition entre la volonté exprimée par le maître d'ouvrage de redonner une qualité paysagère, et opposition avec la présentation d'un projet qui, dit toujours cet internaute, semble déstructurer les milieux naturels. D'où la question : pourquoi ne pas restaurer ce qui est dégradé ?

Sébastien CHAMBE

Ce qui... les deux séquences, effectivement, traduisent un accès au fleuve différent. Il faut le dire. La partie en boulevard urbain en 2x2 voies, elle, permet d'avoir des carrefours à chaque coin de rue, permettant du coup aux piétons d'accéder au fleuve au niveau de chaque carrefour, effectivement à cet endroit-là. Là, on reste dans une portion, comme je le disais, en 2x3 voies même si la circulation est largement apaisée. Et donc là, les points d'accès au fleuve seront moins nombreux. En revanche, ils pourront être entièrement requalifiés. Et là, on peut prendre un peu l'exemple de ce que fait le SMIRIL sur les lônes au niveau plus au Sud de l'île de la Chèvre ou de l'île de la Table Ronde, pour imaginer une renaturation de cette lône au niveau de Pierre-Bénite, mais avec effectivement un accès au fleuve qui restera un petit peu moins aisé que plus au Nord.

Philippe MARZOLF

Merci. La réponse vous satisfait, Madame ? Vous avez l'air de faire la moue, c'est pour ça. Vous pouvez redonner un micro à Madame ? Attendez.

Mme MICHAUD

Oui. Je comprends que ce soit l'infrastructure routière qui soit votre préoccupation, mais j'ai l'impression que cette partie-là n'était pas prévue dans vos plans d'aménagement, parce que la largeur de cette lône est facilement aménageable en dehors de la structure routière qu'elle borde. Et j'ai l'impression quand même qu'elle est un peu oubliée dans vos projets d'aménagement, alors que c'était justement l'occasion de faire une liaison entre ce qui est aménagé au Sud et ce qui est aménagé au Nord, parce qu'en fin de compte il n'y a que sur la commune de Pierre-Bénite qu'il n'y a rien de prévu à ce niveau-là et que, comme dans tout oubli, cette parcelle de terrain est une décharge publique, et manifestement n'est pas à la veille d'être réaménagée et sortie de ce contexte-là. Donc...

Philippe MARZOLF

Vous voudriez déjà qu'on réaménage cette zone avant le projet ? C'est ça que j'ai compris ? Ou en même temps... Que ce soit prévu dans le programme.

Mme MICHAUD

Pourquoi pas ? Pourquoi pas ? De toute façon, les lônes sont aménagées de part et d'autre déjà. Donc...

Gérard CLAISSE

Simplement, Madame...

Philippe MARZOLF

M. CLAISSE ?

Gérard CLAISSE

Deux mots. Les lônes ne sont pas oubliées dans le projet puisqu'effectivement il y a là un espace naturel à requalifier, à réaménager. Donc, elles font partie du projet. Vous n'avez pas vu d'images particulières là-dessus. Ce qu'il faut savoir, c'est ce que ça rend possible de faire, en tout cas beaucoup plus facilement qu'avant. Donc, on a parlé des lônes de Pierre-Bénite. Dans le dossier du maître d'ouvrage, il y a, me semble-t-il, il y est fait référence. En tout cas, j'entends votre préoccupation. Vous savez qu'un débat public, c'est aussi là pour enrichir le projet et faire en sorte que des sujets qui vous semblent essentiels soient mieux pris en compte dans la délibération qui aura lieu sur l'opportunité du projet. On retient bien évidemment cette proposition, mais je peux vous dire avoir lu plusieurs fois, dans un certain nombre de documents, la renaturation des lônes du Rhône sur cette partie-là. Voilà. Pour information, parce qu'on l'a pas dit, sur cette section de l'autoroute qui ne sera pas requalifiée en boulevard urbain, mais en zone de transition, il y aura une baisse de trafic de

l'ordre de 30 %, ce qui va permettre quand même d'apaiser aussi l'ambiance sonore de cette partie de Pierre-Bénite.

Philippe MARZOLF

Et l'on pourra traverser aussi ce long boulevard urbain pour aller sur la... ?

[hors micro]

Il y aura des points spécifiques, d'accord.

Alors, questions, avis, propositions ? Il y a un Monsieur, une dame là-bas, au fond. Un Monsieur. J'essaie de donner un peu la parole aussi aux gens qui n'ont pas encore parlé aux différentes réunions publiques. Madame ?

Marie-Claude GAILLOT

C'est bon, je peux y aller ? Bonjour. Marie-Claude GAILLOT, présidente du SMIRIL justement, puisqu'on en parle. Tout à l'heure, vous avez passé une très, très belle photo aérienne du site. D'ailleurs, je voulais préciser que le vieux Rhône n'existe pas. Il y a que le Rhône et le canal, pour la petite histoire. Et puis, je voudrais avoir des précisions, parce que vous avez, sur cette image, vous avez eu les propos suivants en disant que c'était des entrées, pour l'instant, qui étaient très confidentielles. Donc, vous avez souligné qu'il allait y avoir des améliorations. Donc, j'aimerais savoir derrière « améliorations » ce qui s'y cache. Je suis un peu inquiète du mot, là, quand même.

Philippe MARZOLF

Merci de votre question. Qui est-ce qui répond ? Allez-y.

Sébastien CHAMBE

Effectivement, dans la relation à ce grand paysage, le projet directeur vallée de la Chimie qui est travaillé par le Grand Lyon actuellement identifie un problème de liaison. Alors, c'est pas spécifiquement sur cette partie-là, mais c'est entre Pierre-Bénite et Givors, le manque de liaison Est-Ouest entre les deux rives du Rhône. Donc, c'est la remise en relation des deux rives du Rhône entre Pierre-Bénite et Givors où on travaille actuellement sur à quels endroits positionner des nouveaux points de franchissement du Rhône – alors effectivement, ni vieux, ni jeune, mais du Rhône tout court – permettant de retrouver notamment pour les modes doux... ceux qui par exemple depuis la gare de Vernaison veulent aller travailler dans la vallée de la chimie, aujourd'hui ils sont sur des ponts qui sont très étroits, très routiers. Et donc, c'est... on est en train de passer en revue tous les franchissements actuels pour voir à quels endroits on pourrait retrouver des relations entre les deux rives du Rhône.

Philippe MARZOLF

Ça vous... la réponse vous a...

Sébastien CHAMBE

Sur le SMIRIL...

Philippe MARZOLF

Parlez. Normalement, en régie, ils doivent vous voir quand vous parlez, donc...

Jean-Luc da PASSANO

Un mot sur le SMIRIL si vous le voulez bien, pour dire à Mme MICHAUD que je partage parfaitement sa volonté de retrouver le Rhône. Je suis un des membres fondateurs du SMIRIL. Et quand on l'a créé, en 88-89, nous étions 7 communes. Il faut savoir quand même qu'on a proposé à nos amis de Pierre-Bénite de nous rejoindre. Ils ne l'avaient pas souhaité à l'époque. Donc, ça explique pourquoi aujourd'hui on dit : « Tiens, au Sud du barrage de Pierre-Bénite, c'est superbe. Au Nord, c'est dégradé. » Eh bien tout simplement, c'est que la commune n'avait pas souhaité. Je ne porte pas de jugement de valeur, mais c'est ça la réalité.

Et aujourd'hui, il faut effectivement essayer de rattraper cette affaire-là et de sauver ces berges du Rhône, où chacun sait qu'aujourd'hui on a réussi à force de temps et d'argent à rétablir un écosystème absolument extraordinaire.

Philippe MARZOLF

M. PUYFAUCHER, vous n'avez pas tout compris, je crois, dans la réponse ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

Excusez-moi, je ne suis pas du tout de la région lyonnaise. Et quand j'entends des mots, je me pose toujours la question de ce que ça veut dire. Vous parlez de franchissement du Rhône. Alors, un franchissement du Rhône, pour moi, je ne sais pas ce que c'est. Vous précisez de modes doux. Est-ce que c'est des ponts ? Est-ce que c'est des ponts avec des voitures ? Est-ce que c'est... C'est quoi ? Enfin, excusez-moi. Moi, je ne comprends pas.

Gérard CLAISSE

Non, non, mais c'est... surtout, c'est pas le projet. Ce dont on est en train de parler, c'est une problématique de franchissement du Rhône en aval... en aval, très en aval du projet qui n'est pas lié au projet. Voilà. C'était en réponse à Madame qui s'inquiétait parce que

probablement elle avait dû comprendre des propos qui avait été tenus, qu'il allait y avoir un pont qui allait être jeté sur ce très beau site. C'est pas du tout l'intention. Voilà.

Philippe MARZOLF

C'est un franchissement quand même ?

Gérard CLAISSE

Oui, mais qui n'a rien à voir avec le projet. Encore une fois, heureusement que l'agglomération et les projets d'agglomération ne se résument pas à l'Anneau des Sciences. Je sors d'une... enfin, j'ai introduit une réunion sur le projet Part-Dieu. On va pas discuter du projet Part-Dieu ici. Donc, je propose qu'on ne discute pas...

Philippe MARZOLF

C'est que c'est dans les lieux de discussion que les gens ont envie de discuter. Donc, s'il y a pas d'autres discussions pour parler là, ils ne peuvent pas... ils viennent là, donc...

Gérard CLAISSE

On est un peu hors sujet.

Philippe MARZOLF

Comme les gens de l'Est viennent ici pour parler, alors que ce n'est pas le sujet...

Gérard CLAISSE

On est un peu hors sujet en l'occurrence. Mais je veux bien qu'on parle du val de Gier aussi et de la revitalisation de la Vallée du Gier.

Philippe MARZOLF

Ça, c'est dans le projet de rocade, ça. Oui. Mais c'est un pont autoroutier, ça ? Voilà.
Non, mais c'est pas les mêmes choses, d'après ce que je comprends. Les franchissements dont il parlait sont d'autres franchissements beaucoup plus en aval. Après, donc, plus au Sud.
Monsieur ?

Cyril MATHEY

Bonsoir. Cyril MATHEY, militant Europe Écologie les Verts à Givors. Le TOP, c'est un projet ambitieux. Et je dis bien le TOP, parce que l'Anneau des Sciences, c'est de la com', tout le

monde le sait. C'est un projet donc ambitieux, mais coûteux. N'est-il pas préférable de dépenser l'argent du contribuable dans l'amélioration des transports en commun sur l'Ouest lyonnais ? Ce que fait la région Rhône-Alpes. Pourquoi n'est-ce pas une priorité ? Sachant que vous avez dit que le TOP ne se ferait pas sans le COL. Je crois que... voilà.

Philippe MARZOLF

Merci. Donc, priorité aux transports collectifs dans l'Ouest, est-ce que vous pouvez apporter une réponse ?

Gérard CLAISSE

Le TOP est un projet coûteux. Cela dit, l'Anneau des Sciences n'est pas le TOP. Il me semble avoir tenté en tout cas de vous expliquer que le TOP des années 90 était un projet tout routier, alors que... et assez peu enterré. Alors que l'Anneau des Sciences est un projet d'infrastructure qui tente de s'effacer, qui s'effacerait largement à 80 % de son tracé et qui ne sera réalisé et sera réalisé avec une politique d'accompagnement d'un développement d'offre de transport public. Donc, nous ne lâcherons rien quant à l'ambition que nous avons depuis déjà deux mandats en matière de transport public. S'il faut en refaire la liste, je veux bien refaire la liste. Simplement, on donne quelques éléments. 1 milliard d'euros consacrés au précédent mandat sur les transports publics. 1 milliard d'euros et 1,1 milliard ce mandat-là. Et le prochain mandat sera exactement de la même ampleur avec un ensemble de liaisons en site propre et d'axes lourds qui sont programmés dans le cadre de la réalisation de l'Anneau des Sciences, qui font partie du schéma de cohérence territoriale qui a été voté par le Grand Lyon. On va continuer cette politique-là. Et dites-vous bien que lorsque, au quotidien, nous portons des projets de réduction de la place de la voiture en ville, qui donne des résultats... je rappelle qu'en 95, la part de la voiture particulière dans l'agglomération, c'était 54 %. Nous sommes passés... 52 %, pardon. Nous sommes passés à 47 % en 2005. L'intention est, à 2030, de passer à 40 %. Et dans le même temps, les transports publics qui représentaient 11 % sont passés à 15,4 % de mémoire. Et notre intention est de les porter à 21,4 % à l'horizon 2030. Les deux roues qui représentaient *peanuts*, notre intention est de les passer à 7,5 %, à l'horizon 2030. Donc, c'est bien cette politique modale-là. Nous sommes tout à fait d'accord pour dire il faut réduire, maîtriser la place de la voiture en ville. Lorsqu'on fait un projet comme les berges du Rhône, lorsqu'on attaque le réaménagement de la rue Garibaldi, qu'on passe de 10 voies à certains endroits à 3 voies. Lorsque l'on fait le réaménagement du cours Émile Zola à Villeurbanne, quand l'on passe de 2x2 voies à 1 voie, lorsque nous développons le stationnement payant en ville, lorsque nous développons Vélo'V, les pistes cyclables, c'est bien pour tenter de réduire la place de la voiture en ville. Et cette politique-là donne des résultats puisque le trafic automobile, en gros, à l'intérieur de l'agglomération, a stagné au cours de cette dernière période et a plutôt eu tendance à réduire dans l'hyper-centre. Donc, l'idée, c'est bien d'enlever les voitures là où elles n'ont pas besoin d'être, de les mettre de manière enterrée – je précise « enterrée » parce que bien évidemment si c'est pas enterré, ça va ailleurs – sans créer de nouvelles capacités, sans induire de nouveaux trafics. Voilà.

Philippe MARZOLF

Merci. Une autre question ? Il y avait un Monsieur qui demandait la parole depuis quelque temps. C'était pas lui, mais c'était... Allez-y, prenez-le. Mais c'était Monsieur là-bas, mais...

Jean-Philippe MARROT

Je vous le passe après. Oui, bonjour. M. MARZOLF, j'ai une question à votre attention. Vous avez dit qu'un débat public, l'objectif, c'était d'évaluer la pertinence d'un projet. Ce soir, ce que je vois, c'est qu'il y avait deux options... au début de la soirée, on nous a présenté deux options. Ce soir, M. LAURENT a passé son temps à démolir une option où on n'a entendu aucun de ses défenseurs, alors que les... il y a 5 personnes qui sont sur la scène pour défendre le projet. Vous avez passé beaucoup de temps, Monsieur, avec beaucoup d'arguments pour dire... je ne connais pas du tout, moi, je veux juste vous préciser. Je suis Jean-Philippe MARROT et je représente aussi une commune de l'Est lyonnais. Donc, si vous voulez, je ne suis pas forcément très concerné par tout ce que vous dites. Mais quand j'entends la manière dont ce débat public est mené et qu'on nous dit qu'on est en train de préparer celui sur les infrastructures, sur les contournements, je suis très inquiet. Si c'est pour nous servir à chaque fois des gens qui sont sur scène, qui viennent dire des contre-vérités ou, comme vous venez de le faire, Monsieur, faire la propagande de son mandat, je trouve que c'est pas le lieu d'un débat public. Et si on veut vraiment que ce soit public et contradictoire, il faut inviter sur la scène et qu'on mette sur scène non seulement les défenseurs d'un débat, mais aussi leurs contradicteurs. Ça, c'est la première remarque pour vous, M. MARZOLF.

J'aurais... je ne sais pas si Le Progrès est présent dans la salle. J'ai une petite pensée pour M. SAMARD qui fait toujours de très beaux articles les lendemains de réunion publique. Je pense que vous pouvez l'embaucher dans le service de com' du Grand Lyon. Il est tout à fait acquis à votre cause. Et là, il n'y a pas de souci, vous pouvez le faire. Alors là, c'est du bourrage de crâne, un petit peu comme ce soir. Si, si, c'est vrai. Il y a très peu la parole aux riverains.

Et j'ai une question... J'ai une dernière question. Ça concerne le contournement de l'Est lyonnais. M. COLLOMB a déclaré par voie de presse à nouveau, il y a quelques jours, qu'il pouvait y avoir une option encore plus à l'Est. Est-ce que... je crois que Monsieur le Vice-président tout à l'heure a pris la parole pour expliquer ce qu'ils pensaient faire sur les grandes infrastructures. J'aimerais entendre : est-ce que ce contournement - c'est celui qui va de Saint-Ex' et qui descend en dessous de Vienne - est-ce que c'est pas à nouveau un leurre pour justement calmer un petit peu le val d'Ozon qui en a marre de ramasser toutes les infrastructures qu'on a décrites tout à l'heure ? Donc, la question est très précise : est-ce un leurre ou est-ce qu'on va vraiment avoir une chance d'avoir... de débattre, mais de débattre comme un vrai débat public et pas comme ce soir ? Et voilà. Donc, c'est une question sur le grand contournement Est. Merci.

Philippe MARZOLF

Alors... Alors, juste pour réagir par rapport à vrai débat public ou faux débat public, je ne sais pas ce que c'est. Moi, ça fait 10 ans que j'en fais. Il y a différentes formes pour s'exprimer. Là, c'est la forme territoriale. Il y a 2 heures d'expression, donc il y a pratiquement... il y a plus d'une heure de gens qui s'expriment, qu'ils soient ici ou que ce soit sur la scène, c'est pareil. Dans les réunions thématiques, il y a des acteurs, il y a des experts qui viennent avec des présentations pour apporter les connaissances. C'est comme ça que nous avons organisé le débat. Vous avez aussi des débats sur internet avec des commentaires d'avis, des commentaires de questions. Vous faites comme vous pouvez pour participer le plus possible. C'est comme ça que nous l'avons organisé.

Alors, une réaction par rapport... ou une réponse ? Par rapport toujours au contournement Est ? C'est encore redire... M. MAISONNIER ?

Gérard CLAISSE

M. MAISONNIER, je suis obligé de vous passer la parole, encore une fois, sur cette affaire-là. Nous interpellons l'État pour qu'il nous prenne un engagement sur la réalisation d'un grand contournement d'agglomération. Vous avez entendu un certain nombre de postures. Jean-Claude DESSEIGNE a rappelé qu'il était plutôt favorable au contournement Ouest. On pourra être un certain nombre à la rejoindre sur cette position-là, c'est l'État qui est interpellé par le Grand Lyon pour que l'État nous donne une réponse sur cette question. M. MAISONNIER va nous dire d'abord de manière très diplomatique de... d'écarter le transit de l'agglomération. Et nous, nous sommes un peu plus précis. Nous disons que pour écarter le transit de l'agglomération, il nous faut...

Philippe MARZOLF

Il faut deux barreaux, un au Nord, un au Sud. Et un grand contournement.

Gérard CLAISSE

Un grand contournement d'agglomération. Voilà.

Philippe MARZOLF

Et également, vous avez...

Gérard CLAISSE

Sans préciser ce que doit être ce contournement.

Philippe MARZOLF

Et vous avez rajouté, M. CLAISSE, ou je ne sais pas qui est-ce qui a rajouté, que vous aviez demandé aussi à l'État de réaliser ces deux barreaux Nord, A89 et Sud, A45. Donc, vous avez plein de choses à faire M. MAISONNIER. Enfin, l'État a plein de choses à faire.

Christian MAISONNIER

Oui, alors, effectivement...

Philippe MARZOLF

M. MAISONNIER, donc.

Christian MAISONNIER

Christian MAISONNIER de la DREAL. Bon, j'étais effectivement à la tribune pour le débat en 2001-2002 sur le contournement Ouest. Donc, ce que je veux dire aujourd'hui, c'est que ce type de débat est certes pas idéal. N'empêche que, pour moi, c'est quand même le moment où on évolue, où on confronte les points de vue et où les projets, finalement, et bien, soit s'améliorent, soit n'avancent pas s'ils sont quelque part un peu en contradiction avec un certain nombre d'objectifs. Et moi, ce que j'ai retenu du débat public, c'est la nécessité de voir les problèmes de la façon la plus globale possible. Et je crois que la présentation qui nous est faite aujourd'hui d'un projet global routier transport en commun et requalification urbaine avec tout de même la volonté d'embellir la ville, pour moi, c'est un projet extrêmement intéressant, justement par ces trois composantes qui permettent d'ajuster, de faire un réglage fin entre des objectifs qui sont parfois contradictoires. C'est vrai que dans un débat public il y a des objectifs nationaux, des objectifs généraux qui sont contradictoires. Et tout le mérite des politiques, c'est d'arriver à trouver le bon réglage pour trouver quand même quelque chose qui soit le mieux possible pour l'ensemble des... des choses.

Alors, au niveau du grand contournement, la position du ministère est de dire : « Oui, il est légitime que l'agglomération de Lyon cherche à éviter d'être gênée par ces transits Nord-Sud qui ont pas besoin de le traverser. Mais la solution, aujourd'hui, n'est pas connue. » Et probablement, cette solution, ce sera une combinaison de mesures sur le ferroviaire, sur des mesures d'exploitation d'existant et peut-être des travaux routiers, mais des travaux routiers qui seront abordés non pas dans la perspective d'il y a 10 ans de dire : « Les trafics augmentent, donc il faut les satisfaire. » Non. L'argument numéro 1, c'est : on ne cherche pas à favoriser le mode routier, qui est un mode producteur de gaz à effet de serre, qui est un mode qui encombre, qui pollue, etc.

Donc, quand on part de ce principe-là, le bon projet routier, c'est celui qui rendra la route acceptable, mais sans induire un nouveau trafic. À partir de là, est-ce que ce sera une nouvelle infrastructure à l'Est ou à l'Ouest ? Aujourd'hui, on ne peut pas répondre.

Philippe MARZOLF

Merci. Donc, il y avait Monsieur, là-bas, qui avait demandé la parole. Et après, devant.

Thierry de GASPERIS

Bonsoir. Je représente la Fédération des industriels du Sud-Ouest lyonnais. Je suis ravi de prendre la parole après...

Philippe MARZOLF

Vous pouvez donner votre nom aussi s'il vous plaît ?

Thierry de GASPERIS

M. de GASPERIS. J'ai assisté à différentes réunions publiques. J'ai quasiment, à 90 % entendu parler les gens... enfin, les gens intervenir sur des domaines liés à l'environnement. Moi, j'aimerais plus qu'on essaie de penser développement durable. L'environnement, certes, c'est important, mais dans le développement durable, il y a l'économie, il y a le sociétal. Nous devons avoir des responsabilités à ce niveau-là. Et d'un point de vue économique, pour nous, industriels, on rappelle qu'il y a à peu près 4 000 entreprises sur le Sud-Ouest lyonnais. Ça représente à peu près 50 000 emplois. Et nous devons y penser. Et nous devons essayer de faire en sorte de les préserver. À l'heure actuelle, le périphérique ou l'Anneau des Sciences tel que présenté, c'est indispensable pour l'économie. On subit tous les jours des entreprises qui sont obligées de partir du Sud-Ouest lyonnais, tout simplement, puisque dans des perspectives de développement, elles ne trouvent pas leur place sur notre secteur. Et quand elles se déplacent, souvent, elles ne se déplacent pas avec les emplois. Donc, ça, c'est le premier point, vraiment d'essayer de faire en sorte de ne pas parler que d'environnement. Il y a de l'économie. Il y a du sociétal. Il y a de l'emploi.

Ensuite, j'aimerais répondre à différentes... aussi autres choses que j'ai entendues dans d'autres réunions. L'économie d'avenir, c'est pas le web, c'est pas le télétravail. Moi, j'aimerais que les gens pensent à une chose. Moi, je travaille dans les ordures, dans les déchets. Je ne pense pas que je pourrai enlever les déchets de la population par le web. Je ne pense pas que nous pourrions livrer de la marchandise par la télétransmission. Il y a des vrais métiers. Les métiers sont locaux. Il y a des métiers manuels. Et il faut arrêter de vivre dans un idéal de croire que les métiers d'avenir, ça se fera par le domicile et par le télétravail par exemple. Le web ne va pas tout résoudre.

J'aimerais juste avoir... donc, poser deux questions. Nous, en tant qu'industriels, on est juste un petit peu inquiet sur le devenir de la départementale 342. Donc, le devenir après l'Anneau des Sciences. Et surtout, qu'est-ce qui va se passer pour cette infrastructure, avant que l'Anneau des Sciences se développe, puisqu'on a des gros problèmes de sécurité ? Il y a un trafic énorme et donc... ça, c'est la première question.

Et la seconde question : sur le Sud-Ouest lyonnais, nous ne disposons d'aucune possibilité de haut débit voire de fibre optique à l'heure actuelle. Est-ce qu'on peut imaginer qu'avec un

projet comme l'Anneau des Sciences, tout ce développement, sûrement avec d'autres technologies d'ici 20 ans, pourront se faire en commun avec une infrastructure routière ?

Philippe MARZOLF

Merci de votre contribution au début, et après... donc, deux questions. Sur la 342, qui sert au transport important ou dangereux également.

Sébastien CHAMBE

On avait effectivement évoqué cette route départementale 342 comme un axe qui, demain, sera un point d'accès important à l'Anneau des Sciences pour mettre en liaison notamment les zones d'activité qui sont le long de cette départementale et les mettre en relation avec tout le système de l'Anneau des Sciences et effectivement en profiter pour travailler à la requalification des abords de cette route départementale. Elle passerait à 2x2 voies pour être plus fluide, dans l'accès notamment à l'Anneau des Sciences. Mais on en profiterait, par ailleurs, du coup, pour en faire une véritable vitrine technologique où on retravaillerait le linéaire... tout le linéaire le long de cette route départementale, et en profiter pour requalifier le tissu économique qui bénéficierait de cette nouvelle accessibilité à l'Anneau des Sciences. Ça... donc, c'est... il y a... C'est ce qu'on avait présenté à une réunion territoriale il y a deux semaines, mais il y a un véritable projet économique autour de la requalification de cette route départementale et de son passage à 2x2 voies, qui existe en partie, mais qui n'est pas complet. J'ai oublié la deuxième question...

Philippe MARZOLF

La deuxième question, c'est le haut débit dans le Sud de Lyon. C'est pas tout à fait lié au projet, mais...

Gérard CLAISSE

C'est pas tout à fait lié au projet...

Philippe MARZOLF

Il en profite pour demander d'autres choses.

Gérard CLAISSE

Je vais avoir une réponse prudente, mais éventuellement vous nous laisserez vos coordonnées. On essaiera de compléter les éléments de réponse que je peux vous donner. Le Grand Lyon a la compétence réseau haut débit. Nous sommes en train de mettre en place une délégation de service public pour la couverture haut débit de l'agglomération. Là, on est

aux limites sur le secteur. Un délégataire va être désigné très prochainement. L'objectif, c'est de couvrir l'ensemble des zones d'activité économique en haut débit, qu'elles soient automatiquement rentables pour un opérateur privé ou qu'il faille l'accompagner d'une subvention publique dans certains cas, d'ici, de mémoire... c'est là où j'ai... 2017 ou 2019, Paul ? Au plus tard 2019. Voilà. Donc, c'est en cours. Après, ben cette voirie est aujourd'hui départementale. Je ne sais pas si vous êtes côté Chaponost ou côté Saint-Genis, parce que la frontière de la communauté urbaine passe à ce niveau-là. En fonction du statut qu'aura la voirie dans le cadre du regroupement département-Grand Lyon, dans le cadre de la métropole, on ne sait pas où va passer la frontière. En tout cas, vous êtes dans une situation... vous êtes aux limites et aujourd'hui je ne peux pas vous dire si l'engagement 2019 vaut ou pas pour votre entreprise. Mais éventuellement, vous nous laissez vos coordonnées, puis on essaie de vous donner plus de précisions, de vous mettre en relation avec la personne qui au Grand Lyon s'occupe de cette question.

Philippe MARZOLF

Merci. Alors, une question devant. Il y a une question là. Après, là-bas et là-bas. Monsieur ?

Hervé LAROYENNE

Oui. Hervé LAROYENNE. Je ne suis que citoyen.

Philippe MARZOLF

Comme tout le monde, comme tout le monde.

Hervé LAROYENNE

Je ne suis pas président, je ne suis pas militant, je ne suis pas... Je suis simplement un citoyen qui a besoin de se déplacer pour aller travailler. Alors, j'avais cru comprendre que le thème d'aujourd'hui, c'était l'entrée Sud de Lyon. J'habite à Irigny. Pour des besoins professionnels, j'ai besoin d'aller soit à Presqu'île, soit à Part-Dieu, ne serait-ce que pour aller prendre le train. Est-ce que vous pouvez nous préciser dans quelle mesure ce projet améliore ce type de transit vraiment local, dans le sens Sud-Nord et Nord-Sud ? Sachant que, bien sûr, il y a une amélioration des transports en commun. Mais je voudrais quand même attirer l'attention sur un point, c'est que l'amélioration de ces transports en commun se fait souvent par pôle multimodal. Et moi, quand j'entends pôle multimodal, je comprends rupture de charge. Est-ce que vous pouvez essayer de préciser un peu ces points-là ? Merci.

Philippe MARZOLF

Alors, pour aller donc du Sud... Vous habitez où, Monsieur ? À Irigny. Pour aller d'Irigny à la Part-Dieu, ou prendre le train ? Qu'est-ce qui se passe ? Comment on fait ?

Olivier LAURENT

Alors, relativement simple. En transport collectif, l'idée c'est que vous puissiez assez rapidement atteindre le parc relais qui sera au terminus du métro B aux Hôpitaux. Et là, vous êtes en direct en une douzaine de minutes à la Part-Dieu. Voilà. Ça, c'est la logique transport collectif. Ça sera le...

Philippe MARZOLF

Donc, il faudra qu'il prenne sa voiture d'Irigny au parc relais Hôpitaux Sud, et après le métro ?

Olivier LAURENT

Oui.

Philippe MARZOLF

Et j'ai entendu la dame qui disait : « ça va traverser Pierre-Bénite ».

Olivier LAURENT

Ou en transport collectif, vous pouvez en fonction du lieu où vous habitez trouver un bus qui vous amènera jusqu'au terminus des Hôpitaux. On est bien d'accord que dans ce cas particulier, on a une rupture de charge. Le SYTRAL envisage... c'est des choses qu'il faudra affiner... mais éventuellement d'utiliser l'Anneau des Sciences pour amener des services qui permettront peut-être de récupérer le boulevard A7 requalifié, mais *grosso modo* en termes de temps de parcours, malgré cette rupture de charge, on peut considérer que le plus efficace en transport en commun, ce serait d'aller chercher le terminus du métro B. Et l'idée... en voiture, c'est évidemment d'atteindre une porte... Alors, en fonction de vos directions. Si, par exemple, vous allez à Vaise, les préconisations pour éviter justement ce trafic qui... enfin, en tout cas pour limiter ce trafic traversant, on envisage à ce stade, pour quelqu'un qui irait par exemple depuis Irigny à Vaise, de plutôt emprunter la RD342 et d'aller se greffer à Beaunant pour aller circuler plutôt côté... vous voyez ? J'ai pas la main, mais enfin...

Philippe MARZOLF

C'est bon ? Ce serait bien de prévoir des petits pointeurs pour qu'on voie un peu. M. da PASSANO, vous vouliez rajouter quelque chose ?

Jean-Luc da PASSANO

Deux mots sur les transports en commun, parce que je ne suis pas certain que tout le monde le sache. Ici, on a un déficit inimaginable de transport en commun. Et notamment, on n'a pas la possibilité en transport en commun de traverser le Rhône. Et c'est très important pour les déplacements domicile-travail, parce qu'il y a énormément de gens qui habitent sur une rive, travaillent sur l'autre et ils ne peuvent pas prendre de... Il faudrait remonter jusqu'à Lyon. Donc, déjà, le projet défendu va permettre d'avoir enfin une ligne de transport en commun rive droite, rive gauche.

Deuxièmement, je ne suis pas certain que ce soit toujours judicieux d'opposer les transports en commun et le déplacement individuel, parce que je crois que notre rôle à nous autres, c'est de permettre aux gens d'avoir les deux à leur disposition. Et selon ce qu'ils ont à faire, selon le jour, selon l'heure, selon leur état, ils vont choisir. Et moi, je refuse d'être tout-voiture ou tout-transport en commun. Je pense qu'il faut les deux. Et qu'il y a des jours où on se déplace en transport en commun, des jours où on se déplace en voiture. Et l'avantage de l'Anneau des Sciences, c'est qu'on aura une ligne express. Je ne sais pas, c'est passé un peu vite tout à l'heure à l'écran... Une ligne express de bus sur l'Anneau des Sciences, donc qui permettra de desservir toutes les communes de la périphérie lyonnaise et qu'on pourra également y avoir des voitures.

Alors, je réponds aussi à Monsieur en disant que si on s'est tant battu pour la halte ferroviaire d'Yvours qui est justement aujourd'hui acquise, c'est parce qu'en quelques minutes, par la voie SNCF, on se retrouve à la Saulaie, au pôle multimodal où arrive le métro ligne B... Enfin, il arrivera le 11 décembre 2013, comme l'a dit encore ce matin le Président.

Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur, là, avec le pull. Non, ici, Mademoiselle. Le pull violet.

Gilles RONZEL

Oui, bonjour. Je suis Gilles RONZEL de la Communauté de communes du Pays Roussillonnais. Et je suis membre du Conseil d'administration de l'Association ALCALY. Donc, quand on mélange les trafics, on mélange les problèmes et on mélange les débats. Donc, le mélange de trafics dans l'agglomération lyonnaise, c'est une erreur qui a été faite il y a 50 ans et qu'il faut aujourd'hui régler. Mais il faut se... j'ai entendu ce soir à plusieurs reprises les problèmes de trafic comme étant les responsables de tous vos maux, et écarter le trafic de transit serait supposer les résoudre. Il faut tout de même rappeler que le trafic de transit, c'est 15 % du trafic qui passe sous le tunnel de Fourvière. Le reste, c'est du trafic lyonnais. Donc, le problème... le projet d'Anneau des Sciences est un projet urbain à l'échelle lyonnaise, qui est à notre avis de nature à résoudre une partie des problèmes des trafics lyonnais.

Ensuite, les problèmes de transit, il faudrait enfin qu'on puisse les envisager à la bonne échelle. Ce n'est pas en faisant des virgules autour de Lyon, que ce soit par l'Ouest ou par l'Est, qu'on résoudra les problèmes. On ne fera que recréer à l'arrivée de ce contournement

un nouveau nœud autoroutier analogue à celui qui existe déjà à Ternay. On peut reproduire ça plus au Sud. Je répondrai à Monsieur de l'Est, là, que nous... je viens de la vallée du Rhône. Dans la vallée du Rhône, les nuisances, on sait aussi ce que c'est. On a une autoroute, deux nationales majeures, deux voies ferrées majeures et je passe les pipelines de chimie, les centrales nucléaires et le reste. Donc, tout le monde sait qu'aujourd'hui cet axe est saturé. Ce n'est pas en y renvoyant encore et toujours du trafic qu'on pourra résoudre les problèmes. Après, les problèmes de trafic, ils sont à envisager à une échelle beaucoup plus vaste, parce que ce sont des problèmes nationaux, voire internationaux.

Je n'ai pas entendu parler ce soir du fleuve qui est vide. Une péniche sur le fleuve, c'est 100 camions sur l'autoroute. On a des choses comme ça qui, bien entendu, sont de nature à réduire les trafics de transit, qui effectivement n'ont rien à faire dans l'agglomération lyonnaise et qu'il est tout à fait légitime de vouloir en sortir. Mais c'est pas en les envoyant ou à l'Est ou à l'Ouest pour les remettre dans la vallée du Rhône qu'on aura résolu quoi que ce soit. Voilà, je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Merci. Pas besoin de... C'était une contribution par rapport au transit. Monsieur, là-bas.

Gilbert BARNACHON

Bonjour. Gilbert BARNACHON. Alors, je suis aussi un des représentants de l'Est. Je suis de Fracture. Désolé si on est si nombreux que ça au cours de ces réunions publiques. Et vous allez voir que c'est pas fini, M. MARZOLF. C'est qu'on a une triste expérience depuis 11 ans où on a vécu un débat public qui a été tronqué. Je ne reviendrai pas dessus.

Moi, j'ai une première question extrêmement simple. Je ne suis qu'un simple citoyen de base, mais est-ce que le premier représentant de l'État sur notre région, ce n'est pas Monsieur le Préfet ? Je vois que personne ne me dit le contraire. Donc, je vais... aujourd'hui, et je me tourne vers les habitants de l'Ouest, on nous dit que le projet dont on parle ce soir ne se réalisera que si un contournement par l'Ouest, par l'Est, par le grand Est, peu importe... en tout cas, le projet sur lequel on discute ce soir ne se réalisera que si un contournement se fait et, pour ça, il faut qu'on ait l'avis de l'État. Et Monsieur le Préfet, malheureusement il n'est pas là ce soir, quand il vient débattre avec nous, les citoyens, il vient comme un simple citoyen. Je crois que le débat a besoin de s'élever et de se préciser aussi. La plupart des intervenants ici le font au nom d'une association, d'une représentation. Et Monsieur le Préfet vient à titre personnel. Mais on n'est pas là pour faire une discussion de comptoir. On est là pour parler de l'avenir des transports sur notre région, de toutes les répercussions que ça a d'un point de vue environnemental, économique, enfin tout ce qu'on veut, tout ce qu'on vient de dire.

Donc, je réitère ma demande, mes demandes, nos demandes de rendez-vous avec Monsieur le Préfet, de rendez-vous avec M. COLLOMB. Alors, on n'est pas à un jour près. Ça fait 10 ans qu'on demande un rendez-vous avec M. COLLOMB. Ça fait depuis que Monsieur... comment ? M. CARENCO est en poste qu'on demande un rendez-vous. On peut encore

attendre un jour. Mais sachez que ce que nous a dit M. COLLOMB la semaine dernière, ça n'est toujours pas fait.

Je continue. On a besoin d'élever le débat. Je me répète, mais on a besoin de précisions aussi. Tout ce que vous nous dites ce soir, Messieurs en tribune, et lors de la dernière réunion, on voit des flèches sur un tableau. Ce soir, j'ai vu quelques pourcentages de trafic, etc. On nous parle de parcs relais par exemple. Moi, je viens du Sud. Quand je veux prendre un parc relais, des fois je viens... enfin, j'y viens pas souvent. Je ne viens pas souvent prendre le métro parce que c'est toujours la galère. Et puis, des fois, je vais quand même prendre... J'essaie d'aller sur un parc relais. Tiens, je vois un immeuble qui se construit. Ou alors il est toujours plein. Vous pourriez nous préciser vraiment ce qui va se passer là, dans les... dans cette intermodalité ? Je partage complètement l'avis de la personne qui a pris la parole avant nous. Nous, on se bat aussi dans Fracture pour les reports modaux et notamment vis-à-vis du fleuve. Vous n'en parlez jamais. Vous ne parlez pas... Vous dites : « Il faut enlever les trafics pour venir dans Lyon. Très bien, on va les faire passer par le grand Est. » Mais est-ce que vous êtes sûrs qu'avec ce que vous proposez il ne va pas continuer à y avoir du trafic qui va traverser l'agglomération lyonnaise et faire que, de toute manière, la métropole lyonnaise sera encore un nœud routier ?

Alors, je vais en finir par là, et je vous demande, M. MARZOLF, parce que je l'ai pas vu au début de votre présentation, de... enfin, je manque peut-être un peu de modestie, mais j'aimerais bien – et j'ai déjà posé la question la dernière fois – qu'avant de rentrer dans des débats publics, et là je me tourne vers l'État et son représentant qui est Monsieur le Préfet, avant de rentrer dans des débats publics qui touchent des projets particuliers qui ont forcément leur utilité et leur nécessité, on ait un débat public au niveau de la métropole, de l'aire métropolitaine de Lyon sur les transports, sur l'aménagement du territoire pour qu'on puisse... ensuite, on puisse travailler de façon précise et constructive sur l'avenir de la métropole. Parce que là, ce soir, une fois de plus, on est en train de travailler pour résoudre des problèmes qui ont été créés il y a une cinquantaine d'années et qui ont été mal pensés. Et je pense que sur l'agglomération lyonnaise, on continue de rentrer dans ces erreurs-là et c'est bien dommage.

Philippe MARZOLF

Merci. Juste une remarque par rapport au débat public. Je l'ai déjà dit à une autre réunion publique. La CNDP, elle est saisie. C'est une loi avec un décret. Elle est saisie sur des projets par des maîtres d'ouvrage. Le gouvernement et le ministère de l'Écologie peut saisir la CNDP sur certaines... politiques... Ils nous ont saisis, sur les 60 débats publics que la CNDP a organisés, 3 fois sur 3 politiques. Une politique de la gestion des déchets radioactifs. Les nanotechnologies. Et, c'est moi-même qui l'ai présidé, un débat sur la politique des transports dans la vallée du Rhône. Mais c'est le gouvernement qui nous a saisis, conjointement au ministère de l'Équipement, ministère de l'Écologie. Regardez les conclusions de décembre 2006. Toutes ces questions de report modal, de transit bien sûr, sur le fleuve, sur le ferroviaire, etc., sont inscrites comme des priorités. Alors, après, l'État vous dira ça prend du temps, etc. Mais ça a déjà été inscrit. Alors, après, le débat sur une politique des transports dans l'agglomération, nous, à la CNDP, on ne peut pas... il faudrait

que ce soit le gouvernement qui nous saisisse. Mais on ne peut pas organiser nous-mêmes un débat public. On ne peut pas s'auto saisir. Par contre, il peut y avoir certaines réponses qui sont déjà apportées.

Gérard CLAISSE

Avant de passer la parole à Jean-Claude DESSEIGNE, dont c'est la délégation, quelques réflexions. D'abord, on nous a bien dit, le trafic de transit dans l'agglomération, ce n'est pas l'essentiel du trafic dans l'agglomération. Alors, il faut le redire, le dire, le trafic Nord-Sud, c'est sur... entre le tunnel de Fourvière, A6/A7 et la rocade Est, parce qu'il y a la rocade Est bien sûr dans nos préoccupations, c'est de l'ordre de 35 000 véhicules/jour. Donc, le trafic que nous avons à traiter dans le cadre de l'organisation des déplacements de l'agglomération lyonnaise et des Grands Lyonnais, ce sont des questions d'agglomération. Donc, ce sont des réponses d'agglomération. Encore une fois, c'est sur ce sujet-là que le projet travaille. Ce n'est pas sur le grand transit. C'est 400 000 véhicules/jour qui rentrent dans l'agglomération, qui circulent dans l'agglomération. C'est 200 000 personnes qui sont... véhicules qui sont dans la ville de Lyon au quotidien. C'est cette organisation-là. Le tronçon Ouest, une infra... Enfin, l'Anneau des Sciences, je le redis, n'est une... Oui... Bien sûr. Sa partie périphérique. Voilà, la partie périphérique du projet Anneau des Sciences est une infrastructure dédiée au trafic local, au trafic d'échange avec l'agglomération et au trafic d'échange entre les communes de l'agglomération. Ce n'est pas elle qui va régler la question du transit. Alors, j'entends bien sûr, il y a des vraies préoccupations. Mais Jean-Claude, tu peux compléter sur les grandes infra, le grand transit.

Jean-Claude DESSEIGNE

Merci. Oui, incontestablement, il y a eu des erreurs qui ont été faites dans le passé. Bon. Écoutez, il ne faut pas les reproduire. Et au moins, aujourd'hui, il faut essayer de réfléchir – c'est quand même l'objectif du débat public – sur les solutions qui sont les meilleures pour apporter des réponses à des questions qui se posent au quotidien. On ne fera pas tout transiter en termes de circulation uniquement sur l'eau et sur le ferroviaire. Mais il y a des efforts louables qui ont été engagés et notamment au niveau de l'urbain. Alors, il y a trois exemples. Il y en a un auquel M. da PASSANO aurait pu penser. C'est en ce qui concerne les travaux du tunnel de la Croix-Rousse. Les matériaux sont évacués par le fleuve.

Un deuxième exemple qui peut être donné, c'est en ce qui concerne le port Édouard Herriot, le réaménagement et son développement futur. Aujourd'hui, le tracé qui est porté par le Grand Lyon est celui qui, pour la CNR, est le plus performant et qui répondra aux attentes du port Édouard Herriot.

Puis, enfin, troisième point pour dire qu'on a quand même une certaine perspective qui nous préoccupe, c'est au mois de décembre – ça devait être le 3 ou le 4 décembre – il y a quand même un accord qui a été signé entre les deux gouvernements français et italien pour l'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin et qui vise à capter une grande partie de la circulation en termes de camions.

Philippe MARZOLF

Merci.

Gérard CLAISSE

En complément de la question qui a été posée...

Philippe MARZOLF

Nombre de parcs relais qui va être créé par l'Anneau des Sciences... s'il se fait ?

Olivier LAURENT

Oui, bien sûr.

Philippe MARZOLF

On est sur une opportunité. Moi, je veux être sûr du conditionnel. De toute façon, il y a même un ministre qui nous a répondu, par rapport au contournement de Bordeaux : « Quelles que soient les décisions, c'est au moment du premier coup de pioche que, là, on pense, on est sûr que le projet va se faire. Avant, ce sont que des études, des intentions de faire. »

Olivier LAURENT

Alors, peut-être avant de détailler les projets qui sont directement connectés à l'Anneau des Sciences, peut-être expliquer que cette affaire de parcs relais, c'est une dynamique qui est d'ores et déjà engagée depuis plus d'une dizaine d'années et qui se poursuit. Quelques exemples sur la ligne entre Givors et Perrache, qui du coup concerne très directement le secteur entrée Sud, on a livré l'an dernier le réaménagement en gare de Givors de 415 places supplémentaires de... enfin réaménagées... de places de rabattement sur la gare de Givors. On a des projets de triplement de la capacité de stationnement sur la gare de Vernaison qui est au Sud de notre secteur. Remontons jusqu'à Irigny. Donc, on l'a dit. Création d'une nouvelle halte avec sa capacité de rabattement de l'ordre de 300 places, avec des capacités d'extension supplémentaire à terme. Si on remonte encore côté Nord, on tombe sur l'extension à court terme, livrée fin d'année, du métro à la Saulaie. 500 places programmées en 2 parcs relais. On va en prolongement jusqu'aux Hôpitaux. On est aujourd'hui... on est dans des... On est au stade de l'opportunité. On ne sait pas donner le nombre de places précisément, et Philippe BOSSUET du SYTRAL complètera s'il le faut. On est sur un ordre de grandeur de 750 à 1 000 places prévues au terminus des Hôpitaux avec une capacité de rabattement en voiture et aussi l'idée d'articuler des lignes supplémentaires vers ces pôles multimodaux. Une ligne express depuis la gare de Brignais vers le terminus des Hôpitaux. La possibilité de décrocher par l'Anneau des Sciences des services venant du

Nord, notamment du bassin de Craponne vers cette nouvelle porte d'entrée en transport collectif. Je remonte sur les exemples marquants sur le plan quantitatif, même si on sort de notre secteur. Entrée Nord de l'agglomération. Je vous rappelle, programmée au SCoT, une ligne A4 Nord jusqu'au campus à Écully et, grâce à l'Anneau des Sciences, des services express depuis le Pérollier sur l'axe A6 requalifié à destination de Perrache. À partir de ce nœud-là, ordre de grandeur, plusieurs centaines de places. Donc, 300. La possibilité de créer une entrée de ville transport en commun vers la rive gauche et la Part-Dieu par A4 Nord, vers la Presqu'île et Perrache par les services express. Vous avez les trois lignes de l'Ouest lyonnais qui sont en bordure immédiate à certains moments de l'Anneau des Sciences. C'est l'opportunité notamment de s'interroger sur le renforcement du parking de la gare d'Écully la Demi-Lune, qui est au tronc commun des trois branches et, donc, qui a un niveau de service relativement élevé. Avant d'attendre cette date, il y a courant d'année un réaménagement prévu sur ce parc relais là. On descend notamment le long de la ligne de Brignais. On a livré l'an dernier 300 places en rabattement sur la gare de Francheville. Donc, c'est un... un ensemble de dispositifs qui permet à proximité de chez soi ou le long de son itinéraire de se rabattre sur un réseau performant à destination du centre pour faire des morceaux de périphérie à périphérie en complément de la capacité de redistribution routière qui est offerte par l'Anneau des Sciences, qu'on ait consolidé l'intégration du projet.

Philippe MARZOLF

Merci. Il y avait une question, là. Une question, là.

Gilles LARACINE

Oui, bonjour. Gilles LARACINE, de la Sauvegarde des coteaux du Lyonnais. Je voudrais juste reprendre certains arguments qui ont été développés aujourd'hui, mais aussi les jours précédents. Et puis également quelques remarques, là. J'ai entendu M. DESSEIGNE qui rappelait que l'A89, depuis qu'il est en route, c'est le cas de le dire, et donc ça ne fait pas très longtemps, il y avait une augmentation des flux dans le tunnel sous Fourvière et sur la rocade. Et donc, ce sera sans doute la même chose s'il y avait un jour l'A45 que tout le monde ne souhaite pas. Et donc, on voit bien que chaque fois qu'on met des grandes voies de circulation en route et en plus, et bien on a des augmentations de flux de circulation. Enfin, c'est une réflexion qu'on peut porter.

Ensuite, M. DESSEIGNE a dit aussi qu'on est là pour résoudre les problèmes qui se posent au quotidien. Je voulais juste rappeler que d'autres associations se posent aussi des questions sur les problèmes qui vont se poser dans le futur. Quand on parle de l'effet de serre, c'est des problèmes du futur, qui ne sont pas effectivement quotidiens, mais dont on parle tous les jours. Et ce sont des problèmes qu'on ne peut pas négliger non plus. Voilà.

Alors, justement, j'entendais dans les arguments : « Le bilan GES... le bilan des gaz à effet de serre est neutre. » Qu'est-ce que ça veut dire exactement ? Je pense qu'il est neutre, parce que bon... je crois qu'on a travaillé un petit peu sur les documents... Ils ne prennent pas en compte ce que souhaite également le Grand Lyon qui est : détourner une circulation sur le contournement Ouest. Sur le contournement Ouest ou le contournement Est, sur un grand

contournement je veux dire. C'est-à-dire, est-ce que les gaz à effet de serre sont neutres si on prend l'ensemble de la circulation concernée, y compris ceux que vous voudriez détourner sur des grands contournements ? À ce moment-là, je pense que ce n'est pas neutre, qu'il y en a un peu plus, et que de toute façon on sera loin des résultats qui seront nécessaires en 2025, 2030. Voilà.

Alors, ensuite, j'entends aussi souvent dire que, d'ici 2025, 2030, les polluants diminueront. Et donc, c'est un argument qui est utilisé quand on parle des tunnels, des sorties de tunnel, etc. Mais alors, du coup, comme cet ouvrage... l'ensemble des ouvrages ne seront faits qu'en 2025-2030, ce que je veux dire, c'est que même si on ne faisait rien, les polluants diminueraient aussi en 2025-2030. Je veux dire, ce n'est pas un argument qu'on peut utiliser à double tranchant. Voilà. Donc, en comparaison, il est important de dire que même si on faisait le tout-transport en commun, les polluants diminueraient aussi puisque vous le dites vous-mêmes. Voilà.

Et alors après, ben je reprends un petit peu ce qui a été dit. Quand on a vu l'ensemble de ce qui est proposé, on se demande pourquoi on ne commencerait pas par le plus facile. C'est les projets modes doux. J'ai entendu aussi... alors, je ne sais pas, le pont... le pont urbain sur la Saulaie, il concerne, je crois comprendre, les modes doux aussi. Voilà. Donc, voilà, il y a sûrement des... beaucoup de parties qui peuvent être entreprises en priorité et non pas attendre 2025, 2030.

Philippe MARZOLF

Merci. C'était une position. Vous voulez peut-être réagir sur quelques points ? Gaz à effet de serre, par exemple ?

Gérard CLAISSE

Peut-être d'abord sur cette bonne... fausse bonne idée de l'induction de trafic. Vous avez raison, lorsqu'on crée une infrastructure sans rien changer autour, on crée de la capacité et donc, on induit du trafic. Et c'est prouvé à chaque coup. Là, la différence majeure, c'est quand même que cette infrastructure vient en remplacement d'une autoroute qui va être supprimée et qui va donc servir de liaison de substitution en partie à cette autoroute.

Le deuxième élément pour vous expliquer pourquoi cette mécanique de l'induction ne fonctionnera pas, c'est également parce que nous allons soulager les voiries des centres-villes et ramener du trafic des voiries de centres-villes sur cette infrastructure.

La troisième raison, c'est que nous avons une politique de développement des transports publics dans l'agglomération. Et au final, si vous avez lu les évaluations de prévisions de trafic qui ont été faites, dans le cadre du dossier de débat public, le trafic au niveau de l'agglomération, avec ou sans projet, sera le même. Donc, c'est une redistribution du trafic, mais pas d'induction de trafic. Il y a un autre facteur qui permet d'expliquer ça, mais je n'ai pas trop envie d'en parler ce soir. Mais voilà.

Sur cette question-là, l'expérience du tronçon Nord du périphérique... eh bien, c'est le péage qui sert tout simplement de mode de régulation de la charge d'une infrastructure. Voilà. Ça va assez de soi. L'expérience du tronçon Nord montre qu'il n'y a pas eu d'induction de trafic.

Je veux dire, le tronçon Nord a été ouvert, 50 000 véhicules/jour. Nous sommes à 55 000 véhicules/jour. Dans le même temps, la rue Marietton est passée de 40 000 véhicules/jour à 17 000 véhicules/jour. Il y avait 40 000 véhicules/jour. C'était ça le périphérique de l'agglomération. C'était la rue Marietton. Et puis, après, c'était Gerland. Le tunnel de la Croix-Rousse est passé de 85 000 véhicules/jour à 45 000 véhicules/jour. Et pendant ce temps-là, la circulation dans le cœur de la ville de Lyon, entre 2001 et 2010, a baissé de 17 %. Donc, cette mécanique de l'induction, il faut s'en méfier.

Sur les gaz à effet de serre, vous l'avez dit, puisqu'il n'y a pas de croissance globale de trafic, mais maintien avec ou sans projet, le bilan qui est affiché est effectivement un bilan neutre. Après, je vous rejoins sur le fait qu'effectivement les diminutions de particules qui vont avoir lieu vont avoir lieu dans toute l'agglomération. Et elles auraient lieu que le projet se fasse ou pas. C'est simplement pour répondre aux inquiétudes légitimes d'un certain nombre de riverains des sorties de tunnel que nous précisons que cette tendance-là, que vous confirmez, va avoir lieu, et donc, on va aller vers une situation en matière de qualité de l'air plus confortable. Cela dit, sur les émissions de gaz à effet de serre, avez-vous d'autres compléments ?... Pardon ?

Philippe MARZOLF

Comment, ils vous ont posé la question ?

[Hors micro]

Philippe MARZOLF

Non, c'est...

Gérard CLAISSE

Non, non. Ce à quoi je faisais référence, c'est l'évolution des normes européennes concernant les motorisations des véhicules particuliers. Ça concerne également...

Philippe MARZOLF

C'est ce qui va faire permettre de baisser la pollution.

Gérard CLAISSE

Également les camions. Voilà. Et je parlais du passage de la norme Euro 4, qui est à peu près la norme actuelle, à la norme Euro 6, qui va considérablement diminuer les émissions de polluants.

Philippe MARZOLF

Non, non. Je vous passerai la parole après, Monsieur. Je passerai la parole à... Non.

Paul THEVENON

Justement, vous êtes à côté de la plaque, mon cher ami.

Philippe MARZOLF

On se présente toujours au début quand on parle.

Paul THEVENON

Alors, Paul THEVENON, un citoyen...

Philippe MARZOLF

Je ne vous avais pas donné la parole, Monsieur. Attention.

Paul THEVENON

Un simple citoyen. Donc, je voulais donc vous répondre là-dessus. Je sais qu'il y a des projets là-dessus. On va supprimer les anciens diesel. Alors, et ça, je n'arrive pas à comprendre. Parce que le pouvoir d'achat est complètement en dehors de la chose, et les gens pourront pas changer de voiture systématiquement tous les 5 ans. Déjà, je trouve que c'est une aberration de ce que vous venez de dire. Bon. Je voulais prendre, parce qu'il y a déjà un moment que je lève la main... je voulais répondre aussi à M. LAURENT qui a donné une solution tout à l'heure aussi à notre ami de Saint-Genis... d'Irigny, qui lui a proposé pour aller effectivement à la Part-Dieu. Et vous lui avez donné une fausse réponse, mon cher ami. Parce que par l'intermédiaire du SYTRAL, qu'il y ait du chantage actuellement, et que le SYTRAL dit que si l'Anneau des Sciences ne se fait pas, le métro ne viendra pas jusqu'à Lyon Sud. Soyez corrects. Dites la vérité. S'il vous plaît.

Philippe MARZOLF

Alors, là, c'était le SYTRAL qui le donnait, qui le disait.

Paul THEVENON

Parce que... et la personne qui m'a répondu, donc c'est le président du SYTRAL, je vous le dis tout de suite. Et il m'a dit : « De toute façon, si l'Anneau des Sciences ne se fait pas, je ne vais pas mettre le métro, parce que si c'est pour emmener une dizaine de personnes, ça vaut pas le coup ». Bon.

D'autre part aussi, vous voulez faire un stationnement à côté de l'hôpital. Ce que je peux vous dire, moi, j'habite à côté de l'hôpital, eh bien le parking qui existe aujourd'hui, il est archi plein. Comment vous allez faire effectivement un parc relais ? Expliquez-moi. Et les parcs relais que vous allez faire, est-ce qu'ils sont en surface ? Ou s'ils sont en souterrain ? Ça aussi, faut qu'on le sache.

[Hors micro]

Eh bien, au vent, mais il y aura pas assez place là-bas. C'est pas possible.

[Hors micro]

Paul THEVENON

Ah ben, si. De toute façon, c'est obligé. Mais si. Mais moi, je veux de la voiture.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur. Une autre...

Paul THEVENON

Mais moi, je veux aussi bien du transport en commun que de la voiture et autre chose. Et ben, oui ! Et bien, qu'est-ce qu'il faut faire ? Il faut faire des parcs relais avec des transports en commun qui fonctionnent. Parce qu'aujourd'hui, effectivement, dans l'Ouest lyonnais, les transports ne fonctionnent pas. C'est tout ce que je peux vous dire.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur. Alors, des réactions ?

Gérard CLAISSE

Philippe BOSSUET pour le SYTRAL.

Philippe MARZOLF

On peut avoir un micro devant ?

Gérard CLAISSE

Les transports en commun lyonnais dans l'Ouest lyonnais ne fonctionnent pas ou pas suffisamment bien. Il me semble l'avoir dit dans le constat que j'ai posé dès l'introduction et en expliquant un certain nombre de raisons, notamment le fait que les bus réseau de surface

sont englués en permanence sur les axes des cœurs de ville dans une circulation, et ne peuvent pas assurer leur régularité. Mais Philippe BOSSUET va vous répondre sur la ligne des Hôpitaux, les parcs relais, ce qui est un peu prévu.

Philippe MARZOLF

Alors, le métro aux Hôpitaux Sud, quand, justement ?

Philippe BOSSUET

Ah, je ne crois pas que je vais pouvoir vous donner la réponse.

Gérard CLAISSE

Ben, j'en dirai deux mots.

Philippe BOSSUET

Attendez, je vais quand même essayer de décrire le sujet. Donc, Philippe BOSSUET du SYTRAL. Donc, la question effectivement des Hôpitaux, vous devez le savoir, nous allons ouvrir à la fin de l'année 2013 donc le prolongement de la ligne B à la Saulaie, à Oullins. Nous avons engagé des études de faisabilité préalables à son extension aux Hôpitaux, donc je dirais pour ne pas prendre de temps et ne pas perdre de temps par contre, pardon. Et je dirais être en relative cohérence avec ce qui est étudié dans le cadre de l'Anneau des Sciences aujourd'hui. La question du prolongement aux Hôpitaux, celle déjà du prolongement à la Saulaie, c'est 220-250 millions d'euros. Le prolongement aux Hôpitaux, c'est quelque chose d'un peu plus onéreux. C'est un peu plus long et puis il y a un certain nombre de configurations, je dirais, des sols et des sous-sols, qui donnent cette conclusion financière.

Donc, la question d'un métro pour desservir un secteur, et ben c'est... le métro, c'est un mode de transport qu'on utilise pour transporter des personnes en nombre important puisque c'est un mode cher à l'investissement et également cher au fonctionnement. Donc, la question des Hôpitaux, la façon dont le SYTRAL et le Grand Lyon voient le sujet, c'est d'avoir un projet complet de développement urbain de ce secteur-là, avec les Hôpitaux tels qu'on les connaît et avec un certain nombre d'autres compléments en termes d'habitation, d'activité et de développement, ce qui justifiera pleinement le prolongement de ce métro à cet endroit. On considère aussi avec le Grand Lyon que le développement de ce secteur pourra atteindre son optimum grâce également à une desserte routière, puisque ce secteur des Hôpitaux accueille déjà, et les hypothèses seront confortées, un certain nombre d'équipements qui ont une attraction par rapport à l'ensemble de l'agglomération, voire par rapport à la métropole, bien au-delà de l'agglomération lyonnaise. Donc, la complémentarité d'une desserte de ces secteurs à la fois par un objet routier comme l'Anneau des Sciences et par des objets de transport en commun comme un prolongement du métro ou d'autres lignes de bus qui pourront totalement ou partiellement emprunter l'Anneau des Sciences,

donc ça nous semble, ça, former quelque chose d'assez complet qui permette un développement urbain suffisant pour justifier d'un prolongement de métro. Le prolongement de métro aidant au prolongement de développement urbain et le prolongement routier participant aussi à ça. Donc, c'est un tout. C'est un jeu à trois entre un développement urbain, une desserte de transport en commun et une desserte routière, le tout étant relativement complémentaire.

Il y a aussi... Il y aura aussi prévu sur ce secteur des Hôpitaux Sud, donc des parcs relais effectivement, qui permettront à des personnes empruntant l'Anneau des Sciences et le quittant à cet endroit-là de prendre les transports en commun, mais aussi à des personnes, comme ça se pratique sur d'autres parcs relais, des environs du secteur des Hôpitaux, de venir prendre le métro au terminus qui sera alors réalisé pour rentrer dans l'agglomération avec ce mode de transport en commun s'ils n'ont pas besoin de leur véhicule.

[Hors micro]

Philippe MARZOLF

Redonnez le micro à Monsieur, parce qu'il parle toujours... tout le temps...

Philippe BOSSUET

À partir du métro des Hôpitaux ? Pourquoi ?

[Hors micro]

Philippe BOSSUET

Non, mais dans le métro... Je parle du... vous parlez du métro ?

Paul THEVENON

Ah ben, avec le métro, ça va plus vite. Bien sûr.

Philippe BOSSUET

Ah, on est d'accord.

Paul THEVENON

Mais à une seule condition, c'est qu'il vienne jusqu'à Lyon Sud.

Philippe BOSSUET

Oui, bien sûr. Oui. C'est ce que j'ai essayé de décrire, oui.

Paul THEVENON

Alors, ce sera dans l'Anneau ?

Philippe BOSSUET

Pardon ?

Paul THEVENON

Ce sera dans l'Anneau des Sciences ? Il faudrait qu'il se fasse. Si l'Anneau des Sciences ne se fait pas, il faudrait qu'il se fasse aussi.

Philippe BOSSUET

C'est ce que j'ai essayé d'expliquer, peut-être maladroitement. C'est que ça, ça revêt d'une certaine cohérence et c'est un ensemble. C'est-à-dire il n'y a pas de... Si on prend... d'autres réunions publiques ont été...

Paul THEVENON

Très peu.

Philippe BOSSUET

Non. Sur d'autres réunions publiques, l'ensemble de ces projets a été présenté. Donc, je crois que ça...

Paul THEVENON

Très peu, mon cher ami.

Philippe BOSSUET

Ça doit être sur le site internet.

Paul THEVENON

Très peu.

Philippe BOSSUET

Je vous réponds. Laissez-moi répondre, s'il vous plaît.

Paul THEVENON

Oui, oui.

Philippe MARZOLF

Vous pouvez redonner le micro, s'il vous plaît, Monsieur. Ce n'est pas une discussion entre deux personnes. Reprenez le micro.

Philippe BOSSUET

Il a été aussi exposé...

Philippe MARZOLF

Monsieur !

Philippe BOSSUET

... et relaté l'expérience du secteur de Vaise. Où le secteur de Vaise s'est développé, il y a eu un tronçon du périphérique qui a été ouvert et un prolongement du métro à la ligne D. J'ai cru comprendre qu'y compris des gens qui étaient du secteur de Vaise, des industriels, des habitants, ont fait état que cela était une réussite. L'idée sur le secteur des Hôpitaux est de refaire la même chose, donc avec un ensemble routier, métro et projet urbain.

Philippe MARZOLF

Et c'est un projet qui va... tous les trois, ensemble. C'est ce que Monsieur vient de vous dire.

Gérard CLAISSE

Et puisque Monsieur nous avait à nouveau interpellés sur la qualité de l'air, vous avez à votre gauche – je ne dis pas de bêtise – la carte actuelle des émissions de NOx sur l'ensemble de l'agglomération. Tout ce qui est en rouge, voire en orange, est au-dessus de la norme européenne. Donc, vous voyez, il y a une partie quand même significative des grandes voiries de l'agglomération qui se trouve au-dessus de la norme. Et à horizon 2030... D'ailleurs, là, c'est avec l'Anneau des Sciences. Ce serait sans l'Anneau des Sciences, ce serait pareil. C'est ça, les évolutions de motorisation. Et entre les deux, il n'y a pas un changement complet et radical du parc de voitures particulières. Il y a un rythme de renouvellement du parc de voitures particulières qui est pris en compte et qui donne ce résultat-là à horizon 2030 sur l'agglomération. Pour autant, les problèmes ne sont pas tous réglés. Il y a encore des zones en rouge.

Philippe MARZOLF

Même si ça prend des années quand même à renouveler le parc automobile.

Gérard CLAISSE

Voilà. Et précision, ce n'est pas le Grand Lyon qui tripatouille ces chiffres. C'est Air Rhône-Alpes, organisme indépendant, qui fait ces évaluations.

Philippe MARZOLF

Merci. M. BUFFET ?

François-Noël BUFFET

Oui, merci Monsieur le Président. François-Noël BUFFET, maire d'Oullins, sénateur du Rhône. Je voudrais rebondir sur la question que vient d'évoquer Monsieur, du prolongement du métro à l'hôpital Lyon Sud. Monsieur, vous avez raison, il a été dit à un moment par le président du SYTRAL que le prolongement à l'hôpital Lyon Sud serait conditionné à l'existence de l'Anneau des Sciences ou du tronçon Ouest du périphérique. Vous avez raison de le dire, parce que c'est effectivement la réalité. Il est vrai aussi qu'il faut rappeler que récemment dans une réunion de la même nature, le président du Grand Lyon a laissé entendre que... n'a pas... n'a pas fait ce conditionnement, en laissant entendre que le prolongement du métro se ferait en toute... enfin, *a priori* se ferait sans problème.

Je crois que... je voudrais rappeler que sur le tronçon Nord du périphérique, avant que le tronçon Nord du périphérique soit lui-même réalisé, le prolongement de la ligne du métro était déjà faite et que l'arrivée à Gorge-de-Loup était acquise et que la desserte ensuite de l'ensemble du quartier de l'industrie était organisée. Je veux bien donner pour gage à M. CLAISSE qu'une des conséquences du tronçon Nord du périphérique a été la requalification non seulement de la rue Marietton, mais également de la rue de Bourgogne. Il ne faut pas oublier cela. Et que par ailleurs, c'est bien une vision globale qui avait été vue à l'époque... à cette époque-là.

Mais il y a une urgence dans cette affaire d'Anneau des Sciences. Chacun sait que je ne plaide pas pour ce tracé-là. Je plaide pour autre chose, parce que pour une autre vision métropolitaine et de l'aménagement de notre territoire. Mais il y a une urgence, c'est de prolonger ce métro rapidement à l'hôpital Lyon Sud et sans attendre indépendamment de tout le reste. Il se développe à l'hôpital un plan campus avec un objectif de 4 000 étudiants dans un délai extrêmement court de 2 à 3 ans sur place. Nous avons ici le premier pôle hospitalier de l'agglomération. Il n'est tout de même pas admissible qu'il ne soit pas desservi rapidement par le métro. Nous savons que les études sont faites, sont en cours ou très avancées en tous les cas. Nous savons aussi, parce qu'aujourd'hui cela a été dit à l'occasion des vœux du SYTRAL qui se tenaient à Oullins, dans la station de métro, que les choses pourraient se faire dès le prochain mandat, dès lors qu'on le déciderait. Le coût du prolongement, c'est 300 millions d'euros. C'est exactement la même somme que l'on va

mettre pour desservir le grand stade à Décines. C'est pareil. Voilà. Non, mais ça vous donne un ordre d'échelle. Et c'est intéressant de le savoir. Ça permet de voir les priorités d'utilisation de l'argent public. Moi, je trouve que c'est ça qui est intéressant. Après, le reste, on peut en discuter pendant des heures. Donc, vraiment, il y a urgence à ce prolongement du métro à cet hôpital, indépendamment du périphérique, car s'il était conditionné, il est évident que les habitants du Sud-Ouest et de ce secteur, y compris d'ici... enfin, quand je dis d'ici, d'Irigny et un peu plus large... seraient en grande difficulté pour accéder au centre-ville. Et je crois qu'on pourrait dire, on pourrait trouver au moins un point d'accord sur le fait que ce prolongement du métro apporterait dans un délai bien avant la mise en service du périphérique, si toutefois ces choses vont jusqu'au bout, un soulagement, me semble-t-il, de la circulation de nos villes, de nos secteurs et y compris d'ailleurs du centre-ville me semble-t-il. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci. Une réaction ? La dernière fois, M. COLLOMB... La dernière fois, M. COLLOMB a dit que la mandature, les investissements au SYTRAL étaient en train de se discuter dans la prochaine mandature.

Gérard CLAISSE

Une réaction rapide, bien sûr, pour dire mon accord avec François-Noël BUFFET. D'ailleurs, on a un certain nombre d'accords sur ce dossier-là. On a quelques désaccords, mais celui-ci fait partie des points d'accord, sauf que nous ne sommes pas en train, aujourd'hui, de décider du futur plan de mandat du SYTRAL qui va se faire dès 2014. Donc, c'est bien dès 2014 que la décision...

Philippe MARZOLF

Là, il y a une demande forte dans ce cas-là d'une personne...

Gérard CLAISSE

Non, non, mais laissez-moi terminer de répondre, s'il vous plaît. Merci. Donc, cette demande, elle est revenue plusieurs fois. Elle est prise en compte. Elle est entendue. S'il s'agissait de faire un débat public sur le prolongement du métro à Hôpitaux Sud, je crois que dans le cadre de la délibération qu'on prendrait sur l'opportunité du projet, il y aurait une assez large unanimité pour décréter de l'opportunité du projet. Il y a aucun débat là-dessus. Sauf que le débat, il porte sur un projet multimodal, qui consiste à la fois à réaliser un bouclage de périphérique, réaliser des investissements en matière de transport public, dont les Hôpitaux Sud, dont la ligne A2, dont LEOL, dont les lignes express sur le futur. Et que lorsque nous aurons à débattre de l'opportunité du projet, je ne doute pas que nous reviendrons sur cette question du prolongement des Hôpitaux Sud. Il faut quoi pour faire un prolongement, un peu plus complexe quand même que celui qui a été fait ? Les études ont

dû démarrer sur Oullins en 2004-2005. Nous sommes en 2013. Il faut 9 ans. Bon, 2014 + 9, ça fait 2023. Donc, quand on dit... on veut... ou 2020, 2022. En tout cas, on est dans cette fourchette-là. Quand on dit on veut les Hôpitaux Sud demain, ça se fait pas d'un claquement de doigts un métro. La délibération qu'a prise le SYTRAL après des études préalables sur Oullins, c'était 2006. Nous sommes en 2013.

Philippe MARZOLF

Tenez, prenez le micro. On ne parle pas hors micro.

François-Noël BUFFET

Le SYTRAL prendra une délibération à son Conseil d'administration, je crois savoir, le mois prochain, pour choisir le maître d'œuvre qui sera en charge pour la réalisation du prolongement de ce métro. Donc, c'est dire que les choses sont quand même très avancées. Soyons bien clairs entre nous. Les choses sont très avancées. Et le délai qui est annoncé par SYTRAL sur une desserte de l'hôpital Lyon Sud, c'était plutôt entre 2018 et 2020. C'est ce qui avait été dit. En tous les cas, ça n'a pas été à ce jour démenti. Je pense, avec beaucoup de conviction et sans vouloir tronquer la vérité, que si, compte tenu des études qui sont réalisées d'ores et déjà et qui sont très avancées – il faut dire les choses telles qu'elles sont – un démarrage qui serait décidé très vite et notamment dès la mise en service d'Oullins qui sera à la fin de l'année... à la fin de cette année, on peut tenir un délai et un objectif de 2018, 2020 de mise en service. C'est déjà pratiquement plus de 5 ans avant l'éventuelle mise en service du tronçon Ouest du périphérique. Et c'est déjà un gros avantage pour l'ensemble des habitants de ce secteur. Merci.

Gérard CLAISSE

2018. Pas 2018, vraiment pas.

Philippe MARZOLF

Les études... ça veut dire que les études n'ont pas commencé. C'est ce que...

Gérard CLAISSE

Non, non, elles vont être lancées. C'est la délibération du SYTRAL à laquelle François-Noël BUFFET faisait référence.

Philippe MARZOLF

C'est pour les études ?

Gérard CLAISSE

C'est les études préalables, voilà.

Philippe MARZOLF

Pour les études préalables. Alors, Monsieur ?

Georges CHICH

Merci. Georges CHICH d'Oullins. Un petit commentaire sur l'échange qui vient d'avoir lieu. Moi, personnellement, ça fait très longtemps que je pense que le métro ne se fera pas à Lyon Sud s'il n'y a pas le TOP. Parce que le métro ne s'est fait à Oullins que parce qu'on avait l'idée d'y amener le TOP. Ça, je crois que François-Noël BUFFET, qui est déjà parti, l'a découvert un peu tardivement. Mais c'est pareil pour Lyon Sud. Moi, j'en suis absolument convaincu. Il n'y a pas matière à amener un métro pour 4 000 étudiants.

Moi, je voulais parler d'autre chose. Le dossier du Grand Lyon annonce qu'à l'horizon 2030, il y aura 150 000 habitants de plus dans l'agglomération. Lors de la dernière réunion plénière, j'ai écouté le président du Grand Lyon qui commentait une carte de répartition des zones habitées, des zones urbaines dans l'agglomération. Et on voyait que cette carte était déséquilibrée. Il y avait quand même beaucoup plus de zones urbaines à l'Est qu'à l'Ouest. Et du coup, la réflexion m'est venue que finalement le bouclage du périphérique à l'Ouest va amener nécessairement un développement urbain de la même ampleur que celui qu'on a connu à l'Est avec la rocade. Et je me dis que finalement c'est une politique d'étalement urbain qui est en train de se définir, bien que le président du Grand Lyon s'en soit défendu. Je me demande si c'est bien 150 000 habitants de plus qu'on aura en 2030 ou 2035, mais s'il ne faut pas majorer très nettement ce nombre-là. Et je me demande même si le TOP ne marquerait pas le lancement de la mégalopolisation de l'Ouest lyonnais. Voilà. Je voulais savoir ce que vous en pensiez.

Philippe MARZOLF

Alors, 150 000 habitants, la mégalopolisation, l'étalement urbain.

Jean-Luc da PASSANO

Je vais dire un petit mot, si vous voulez, déjà pour recentrer la question. M. CHICH explique que l'Anneau des Sciences serait le pendant de la rocade Est. Pas du tout. L'Anneau des Sciences, ce n'est pas le pendant de la rocade Est. La rocade Est, elle a une vocation de contournement. L'Anneau des Sciences, c'est...

Quoi ? Ben, bien sûr que c'est... la rocade Est, c'est aujourd'hui une voie de contournement. Je sais bien qu'il y a 30 ou 40 ans, on l'avait appelée la rocade des villages et que ça, c'était pas très honnête. Moi, j'étais... je devais être encore au collège. Et ben, oui, et alors ? Qu'est-ce que j'ai dit d'extraordinaire ?

[Hors micro]

Jean-Luc da PASSANO

J'ai... J'ai bien...

Philippe MARZOLF

Allez-y, M. da PASSANO.

Jean-Luc da PASSANO

Oui, oui. On a raconté des histoires à l'époque aux gens, mais moi j'étais au lycée. Mais je suivais quand même un peu les choses, voilà. Bon. Bon. Alors, je refuse d'endosser ça. Alors, par contre, je reviens à cette question qui est intéressante, parce qu'elle permet de recentrer la question dont nous devrions débattre et dont on ne débat pas beaucoup aujourd'hui, qui est la fonctionnalité de cet Anneau des Sciences. Le périphérique, là, il y a peut-être un problème de terminologie. On dit périphérique, périphérie. Mais non, ce n'est pas en périphérie de l'agglomération. Donc, il faut peut-être plus l'appeler le périphérique. C'est une voirie interne à l'agglomération et sûrement pas une voirie de contournement. Donc, on ne peut pas comparer la rocade Est à l'Anneau des Sciences. L'Anneau des Sciences n'a absolument pas de vocation, tout au moins dans son tracé court, parce que dans son tracé long, ça pourrait être un peu un contournement. Bon, ça, c'est... Et bien oui, ben bien sûr. Plus on va... si vous allez rejoindre le boulevard urbain Sud, bien sûr que les gens qui vont arriver par l'autoroute A6 à Tassin et qui vont en direction de Grenoble, par exemple, ils vont être tentés de passer par là pour gagner du temps. Bien entendu. Ce que nous voulons faire, c'est une voirie interne à l'agglomération. Je rappelle que quand on a appelé le boulevard Laurent Bonneville – rappelez-vous, on l'appelait le boulevard de ceinture quand on était jeune – et après on l'a appelé le périphérique, mais ce n'était pas le périphérique à l'agglomération, c'était le périphérique à Lyon et Villeurbanne. Aujourd'hui, cette voirie, c'est une voirie interne à l'agglomération. C'est pour ça que le mot de périphérie qui est un peu ambigu, bon... On l'a appelé le périph, tout ce que vous voulez. Mais mettons-nous bien... soyons au moins d'accord là-dessus, sur la finalité que nous voulons. Ce n'est sûrement pas faire un contournement. C'est permettre aux gens d'aller d'une commune à l'autre à l'intérieur de l'agglomération ce qui, malheureusement, n'est pas le cas de la rocade Est.

Philippe MARZOLF

Alors, le nombre d'habitants en 2030 ? L'étalement urbain ?

Gérard CLAISSE

150 000 habitants, on confirme. C'est les perspectives qui ont été faites dans le cadre du schéma de cohérence territoriale de croissance démographique. Ce n'est pas la croissance interne à l'agglomération. C'est l'accueil de nouveaux arrivants. 95 000 emplois. Donc, c'est des gens à accueillir, à loger et des emplois, et donc des activités économiques.

Le modèle de développement de l'agglomération qui est prévu par le schéma de cohérence territoriale est un modèle qui vise à lutter contre l'étalement urbain. Je rappelle que dans les années 60, l'agglomération lyonnaise, sur l'aire urbaine de l'agglomération qui est une aire plus large, l'agglomération, la communauté urbaine comptait dans... pour accueillir 15 habitants sur 100 qui arrivaient sur l'aire urbaine. Depuis les années 2000, nous sommes à 50 %, c'est-à-dire que l'agglomération prend sa part dans l'accueil de population qui arrive sur l'aire urbaine à hauteur de 50 %. Le SCoT va nous permettre d'augmenter ce pourcentage. Ces 150 000 habitants, ils vont d'abord arriver sur Lyon-Villeurbanne. C'est de l'ordre de 65 000 habitants nouveaux qui vont être accueillis et autant de logements sur Lyon Villeurbanne d'ici à 2030. C'est donc la ville centre qui fait d'abord cet effort d'accueil en reconstruisant la ville centre. La ville, c'est la Confluence, c'est Gerland, c'est Mermoz, c'est toute une série de projets puis du DIF.

La deuxième... Ensuite, ça va être... L'Est lyonnais va peser pour environ 40 000 habitants nouveaux, l'accueil de 40 000 habitants nouveaux. Le val de Saône, la vallée donc Nord de Lyon, autour de 20 000. Restent de l'ordre de 20 000 qui seront dans l'Ouest lyonnais. Donc, c'est une croissance de population modérée dans l'Ouest lyonnais. Il n'est pas question de densifier l'Ouest lyonnais. La densification, lorsqu'elle aura lieu, M. CHICH au... laissez-moi terminer. La densification qui aura lieu se fera le long des axes lourds de transport public. C'est énoncé très clairement dans le schéma de cohérence territoriale. Et ça ne va pas être une densification... enfin, une densification ou un étalement urbain qui va se poursuivre. Donc, tout le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération vise à lutter contre l'étalement urbain et la périurbanisation en troisième, quatrième, cinquième couronne. Nous prendrons l'essentiel des populations nouvelles à accueillir sur le territoire de l'agglomération. Voilà. Après, rendez-vous en 2030 pour vérifier si les objectifs ont été tenus. Je suis en train de vous dire qu'un certain nombre d'objectifs ont été tenus par rapport au précédent schéma directeur. Il nous faut encore progresser. En tout cas, c'est le sens dans lequel on va. Et nous ne mettrons pas en place une infrastructure qui risquerait de favoriser l'étalement urbain. Voilà.

Philippe MARZOLF

Merci. Il y a un Monsieur au milieu, là, qui demandait la parole depuis quelque temps. Et un Monsieur en jaune...

Gérard CLAISSE

Un complément, parce que c'est important et j'allais oublier de le dire. Ce développement territorial là va se faire en préservant dans notre agglomération 50 % d'espace naturel et

agricole. Donc, ce n'est pas du mitage. C'est un engagement qui est pris. C'est inscrit au SCoT. Il a été voté par l'ensemble des composantes politiques de l'agglomération, y compris le groupe des Verts, quand bien même ils aient énoncé un certain nombre de réserves sur certains points.

Philippe MARZOLF

Monsieur ?

Laurent MERLE

Oui, bonsoir. Laurent MERLE, habitant d'Irigny. J'ai deux questions. Une fondamentale. M. da PASSANO, vous avez dit à juste titre, je pense, que l'Anneau des Sciences était une couronne interne pour les mouvements des Lyonnais, on va dire, qui partent de l'Est vers l'Ouest, de l'Ouest vers l'Est. On est bien d'accord ? En gros. Oui, dans tous les sens, on va dire. Ensuite, pour que ça se passe, il faut qu'il n'y ait pas de camions sur cet Anneau. Autrement, vous allez reproduire la rocade Est. On met les camions, on met plus personne dessus et on bouche l'Anneau des Sciences. Il faudra expliquer à M. de GASPERIS comment on va desservir la zone de l'Ouest lyonnais si les camions ne peuvent pas emprunter l'Anneau des Sciences. Première chose.

Deuxième chose, on a dit que l'Anneau des Sciences n'allait pas créer d'entonnoir à voitures. Moi, je veux bien, mais faudra m'expliquer comment on va alimenter des parkings de 300 à 500 personnes aux heures de pointe, c'est-à-dire entre 7 h et 9 h le matin, tous les jours de la semaine pratiquement, sauf le samedi et le dimanche, sans que les axes de circulation qui sont autour soient adaptés. On va reproduire ce qui se passe sur l'A450 le matin, ce que me disait le maire d'Irigny. On se retrouve sur un bouchon. Comment on fait ? Expliquez-moi. Moi, je sais pas.

Philippe MARZOLF

Alors, question précise.

Jean-Luc da PASSANO

Bon, question... si je comprends bien la deuxième question, c'est l'accès aux parcs relais ?

Laurent MERLE

Tout à fait.

Jean-Luc da PASSANO

Bon. Prenez le parc de la Saulaie, par exemple. Comment on va y aller si l'Anneau des Sciences se fait ? On va y aller par l'autoroute A7, avec un demi-échangeur au niveau de la Saulaie qui

permettra d'y aller, tout simplement. Et si on part vers l'Ouest... vers l'Est, pardon, et bien ce sera en traversant par le pont de Pierre-Bénite, en remontant à Saint-Fons et, là, on aura... Eh bien, oui. Pour rejoindre l'Anneau des Sciences, vous avez un certain nombre de portes et qui ont été conçues soit avec des échangeurs, soit avec des demi-échangeurs pour desservir cet Anneau des Sciences. Et je vous parle pour Irigny puisque vous m'avez interpellé pour Irigny. Si vous allez vers l'Ouest, vous prendrez l'autoroute A7 et, là, vous pourrez tourner vers l'Ouest. Si vous voulez aller vers l'Est, vous ne pourrez pas le faire à la Saulaie. Il faudra traverser, remonter à Saint-Fons, oui. Qu'est-ce qu'il y a d'extraordinaire à cela, dans la mesure où entre temps la circulation aura quand même été bien soulagée par la création de cet Anneau des Sciences. On ne va pas avoir demain matin sur l'A450 le même nombre de véhicules avec... que sans l'Anneau des Sciences.

Deuxièmement, pour M. de GASPERIS, vous disiez tout à l'heure, il n'est pas question qu'il n'y ait pas une... un camion ou une camionnette sur l'Anneau des Sciences. Ce qu'on veut éviter, c'est que le trafic de transit ne vienne dessus. Aujourd'hui, vous voyez bien... Moi, je voudrais me faire aussi un peu leur porte-parole, parce que quand vous voyez le matin toutes ces petites camionnettes avec 3, 4 ouvriers dedans, c'est tous les artisans du secteur avec... imaginez ce que ça coûte à la société tout ça. Ben, bien sûr que ces gens-là, ils vont pouvoir emprunter l'Anneau des Sciences. On n'a jamais dit qu'ils pourraient jamais... que les entreprises ne pourraient pas emprunter l'Anneau des Sciences. Il est fait pour tout le monde. Il est fait pour tout le monde, l'Anneau des Sciences. Mais pour la circulation interne à l'agglomération.

Philippe MARZOLF

Alors, M. CLAISSE, une réponse... ?

Gérard CLAISSE

En complément, parce que ça fait deux fois, qu'à chaque fois que quelqu'un dit Irigny, ils passent dans Pierre-Bénite. Les gens de Pierre-Bénite disent : « Ah ben voilà encore du trafic. » Mais ça, c'est vrai. Non, non, mais attendez, j'entends votre... votre crainte qui est effectivement que pénètrent dans Pierre-Bénite des trafics supplémentaires liés pour venir prendre l'Anneau des Sciences et que vous vous retrouviez dans une situation pire que celle d'aujourd'hui. Alors, il y a un certain nombre d'études prévisionnelles qui ont été faites. Je vais vous citer un certain nombre de chiffres concernant Pierre-Bénite. La rue Henri Brosse, avec l'Anneau des Sciences, par rapport à une situation 2030 sans Anneau des Sciences, - 40 % de trafic voitures particulières. Le boulevard de l'Europe, axe majeur, -15 %. Et j'ai une troisième rue... Boulevard de l'Europe au niveau de l'avenue Jean Jaurès. Et boulevard de l'Europe, point... pleine section, -17 %. Ça, c'est un phénomène qui est contre-intuitif pour vous, mais je vais demander quand même à Olivier LAURENT d'expliquer, parce qu'une des vertus de ce tracé-là, c'est justement d'éviter et de soulager les voiries. Et c'est pareil sur la commune d'Oullins, concernant la grande rue d'Oullins. C'est pareil sur la commune de Saint-Genis-Laval, concernant un certain nombre de ses voiries. L'Anneau des Sciences va permettre d'alléger. Mais quand on vous parle de la rue... Vous pouvez faire non. Quand on

vous dit que le tronçon Nord, rue Marietton, -49 000 véhicules/jour. Boulevard... rue de... tiens, j'oublie son nom. Rue de Bourgogne, je n'ai pas les chiffres. Je vous ai donné ceux du tunnel de la Croix-Rousse, c'est bien pour vous dire qu'un des effets de ces infrastructures d'évitement est bien de soulager les voiries qui, aujourd'hui, sont quotidiennement encombrées. Pour descendre dans les vallées sur ces entonnoirs que sont ces faibles nombres de points de passage de l'Ouest lyonnais, c'est le Roule, c'est Choulans, c'est... c'est à Oullins, la grande rue d'Oullins, c'est la Mulatière, c'est au Nord Vaise. C'est des entonnoirs à voitures. Donc, dès lors que vous prenez ces voitures en amont, vous soulagez les cœurs de ville. Ça sera vrai pour Lyon 5^e. Ça sera vrai pour Lyon 9^e. Ça sera vrai aussi pour Pierre-Bénite, mais je laisse Olivier LAURENT expliquer.

Olivier LAURENT

Oui. Alors, je l'ai esquissé tout à l'heure, donc je complète ma réponse. C'est effectivement un aspect qui peut paraître contre-intuitif. On est d'accord. Il y a deux phénomènes qui peuvent se cumuler, notamment aux abords d'un échangeur. Vous avez un effet de retrait de ces trafics traversants. Ça, ça peut être significatif. Boulevard de l'Europe, vous connaissez le territoire. Aujourd'hui, les gens qui arrivent du Mornantais, du Grand Ouest, ils sont sur A450. Et quand ça bouchonne bien, ils essaient de shunter. Et un bon moyen, c'est d'essayer de remonter par le boulevard de l'Europe. Si ces gens-là, vous les captez correctement par un itinéraire qui est attractif, notamment, je l'ai expliqué, par le RD342, si vous arrivez à amener du monde... parce que cet itinéraire attractif non pas sur A450 pour essayer de rentrer dans Lyon en traversant un peu partout dans les voiries locales, si vous les amenez en amont sur l'Anneau des Sciences, c'est du trafic que vous avez en moins. On est d'accord ? Et on ne nie pas qu'il peut y avoir du trafic en plus, notamment aux abords d'un échangeur, vous avez une attractivité des voies qui convergent. Aux abords immédiats d'un échangeur, vous avez une hausse, une attractivité vers l'échangeur. C'est vrai aussi pour un parc relais, mais ne comparons pas un parc relais de 300 places qui va peut-être mettre une heure à se remplir avec 70 000 véhicules/jour qu'on peut avoir sur l'A45. Ces choses-là sont intégrées dans nos calculs, y compris l'attractivité du parc relais des Hôpitaux, des différents parcs relais prévus dans le programme. Et c'est cet écart qui fait que sur la plupart des voiries, notamment au Nord d'A45, cet écart, il est en faveur au global d'une baisse. C'est-à-dire le trafic traversant qu'on enlève, il est supérieur au trafic d'attractivité qu'on peut avoir vers les échangeurs. C'est... c'est simplement mathématique. Ce qu'il faut savoir, c'est que la nature ayant horreur du vide, on vous a montré tout à l'heure sur un certain nombre de voiries, on prévoit également des aménagements pour que cette capacité, cette baisse de trafic, elle soit effective par des pincements sur la voirie, parce que si effectivement vous laissez du vide, il y a la tentation que les choses se rééquilibrent et que les gens reviennent. Donc, sur des exemples comme le boulevard de l'Europe, on a montré tout à l'heure, ce n'est pas forcément supprimer une voie. On ne peut pas quand on est sur 2x1. Mais c'est des aménagements aux abords des carrefours pour laisser plus de priorité au bus. Là où on a 2 voies au niveau d'un carrefour, on n'en garde plus qu'une et on laisse une trace d'accès pour le bus. C'est ces petits aménagements qui font baisser de 100, 200,

300 véhicules/heure la capacité d'un axe et qui fait que cette baisse de trafic potentielle, elle est tenue aussi par un aménagement sur la capacité de l'axe.

Philippe MARZOLF

Merci pour ces explications techniques. Il y avait une réaction par rapport à un chiffre, là ?

Olivier LAURENT

Vous n'y croyez pas, mais... enfin... c'est simplement un produit d'outil de modélisation. On n'a pas d'accès sur ces... On n'a pas modifié les chiffres.

Gérard CLAISSE

Si pour vous c'est une question de foi, et bien, vous gardez votre foi, Monsieur. On ne peut rien vous... complétez.

Philippe MARZOLF

Il faut apporter des éléments... donc, vous apportez vos arguments.

Gérard CLAISSE

Là, il me semble qu'ils ont été apportés. Ou alors, demandez-nous lesquels n'ont pas été apportés.

Philippe MARZOLF

Les gens ont le droit de ne pas vous croire.

Olivier LAURENT

Il y a des endroits où l'effet est neutre...

Gérard CLAISSE

Non, excusez-moi.

Philippe MARZOLF

M. CLAISSE, les gens disent qu'ils ne vous croient pas. Qu'est-ce que vous voulez de plus ?

Gérard CLAISSE

Non, non, mais excusez-moi. Il y a dans ces affaires-là, et vous le savez, ce n'est pas le premier débat public que vous faites, vous en avez fait un certain nombre, il y a des arguments, vous ne pouvez pas les faire passer. Parce que Monsieur est un grand spécialiste des déplacements. Il connaît, il est en capacité de dire : « Ce n'est pas comme ça que ça va se... marcher ». Mais qu'il nous explique comment ça va marcher. C'est ça la question. On lui donne des arguments, il n'y croit pas. C'est ce qu'il nous dit. Donc, je dis : « Voilà, c'est une question de foi. »

Philippe MARZOLF

Parce que vous avez pu faire des études. Lui, il n'a pas pu faire d'études.

Gérard CLAISSE

Sauf que j'ai expliqué Vaise.

[Hors micro]

Philippe MARZOLF

Attendez, Monsieur. Attendez de prendre le micro.

Gérard CLAISSE

Mais le métro ira aux Hôpitaux Sud, Monsieur. Le métro ira aux Hôpitaux Sud.

Philippe MARZOLF

Ça sert à rien vos discussions, ça rentre pas dans le *verbatim*. Monsieur ?

Jean-Pierre SCAPPATICCI

Alors, on va parler chiffres, justement.

Philippe MARZOLF

Toujours se prévenir... se présenter, pour le *verbatim*.

Jean-Pierre SCAPPATICCI

Oui, excusez-moi. Jean-Pierre SCAPPATICCI.

Philippe MARZOLF

Vous m'avez dit, vous voulez juste parler de ces chiffres-là.

Jean-Pierre SCAPPATICCI

Voilà. Jean-Pierre SCAPPATICCI, adjoint aux finances de la ville d'Oullins. Je prends un chiffre, puisque tout ce que vous nous présentez là... tout ce que vous nous présentez là vient bien du modèle de calcul que vous avez utilisé ? Vous êtes d'accord avec ça ?

Gérard CLAISSE

Oui.

Jean-Pierre SCAPPATICCI

Donc, je vais vous prendre l'exemple du Grand Revoyet. Vous dites, avec l'Anneau des Sciences, le tracé court, on fait -13 % dans le Revoyet. C'est bien ça ? C'est le résultat de vos calculs. Et résultats d'ailleurs, équations qui sont appliquées partout. Moi, je ne comprends pas comment on peut faire -13 % dans le Revoyet par rapport à la situation actuelle, alors qu'il nous a été dit qu'il y a 22 000 véhicules/jour qui sortent de l'échangeur. Je remets fortement en cause des chiffres. Et si c'est vrai à cet endroit-là parce qu'on a utilisé votre mode de calcul, je me pose la question pour tous les autres endroits. Ça, c'est un point important.

Et dernier point, je crois que dans la démonstration que vous avez essayé de nous faire, vous avez apporté de l'eau au moulin au tracé large, parce qu'on se rend bien compte que lorsqu'on veut accéder aux échangeurs, il faut traverser. Et je voudrais bien savoir comment les gens de Saint-Genis... les gens de Saint-Genis ou ceux qui habitent un peu plus loin vont accéder à l'échangeur si ce n'est pas en rentrant dans la ville. Pareil pour des gens qui viennent d'Irigny, etc. Donc, quelque part, c'est la démonstration qu'il faut protéger le cœur de l'agglomération et qu'on prend un périphérique à l'extérieur et pas complètement à l'intérieur.

Et puis, en ce qui concerne tous les arguments que vous avez eus concernant l'économie, etc., je veux dire, ce n'est pas quelques centaines de mètres supplémentaires qui vont changer le débat sur ces aspects-là. C'est complètement... on conserve complètement ces objectifs et ces exigences. Je ne redévelopperai pas le cas de l'hôpital Lyon Sud. Je trouve que la démonstration est très légère. On pourrait développer beaucoup plus. Je trouve que le traitement qui est fait à cet endroit-là, à tous les niveaux, n'est pas à la hauteur des ambitions que vous avez pour Lyon. J'aimerais qu'on traite ce lieu-là avec la même qualité que ce que vous voulez faire... pardon... à Lyon. Voilà.

Philippe MARZOLF

Bon, des questions de chiffres, donc...

Jean-Luc da PASSANO

Là-dessus, juste un début de réponse. C'est quand même que si on fait le tracé court, on va traverser éventuellement Pierre-Bénite. Il faut remonter pour aller prendre le tracé court. Et si on fait le tracé long, c'est exactement la même chose pour les gens d'Oullins. Ah ben, tiens ! Parce que si on fait... les gens... les gens d'Oullins qui voudront prendre l'Anneau des Sciences, ils vont faire comment ? Et ben, ils vont passer aussi par les mêmes voiries, sauf qu'ils y passeront dans l'autre sens. Ce raisonnement ne tient pas parce qu'il s'annule. Il s'annule dans les deux sens. Après, reste la fonctionnalité, voirie interne ou contournement. Mais faire croire aux gens de Pierre-Bénite que d'un côté tout le monde va traverser la commune et que de l'autre côté personne ne va la traverser, c'est franchement se moquer du monde.

Alors, aujourd'hui... et puis, on fait comme si tout était bien. Alors, qu'est-ce qui se passe aujourd'hui dans Pierre-Bénite ? C'est que c'est tellement embouteillé le quartier de l'A450, c'est que tout le monde est en train de trabouler à travers Pierre-Bénite. L'autre matin, j'étais dans le quartier de la Verrerie, là-bas, tous les Pierre-Bénitains connaissent le quartier de la Verrerie. Il y avait des tas et des tas de voitures qui essayaient de passer par là pour rejoindre... passer le long de l'autoroute, passer derrière Courtepaille pour remonter de l'autre côté. Enfin, ce n'est quand même pas ça que vous estimez satisfaisant, je suppose. On essaie de trouver une solution pour éviter que justement on ne vienne encombrer toutes ces voiries qui ne sont pas des voiries de transit. Aujourd'hui, les gens... vous voyez bien que dans Pierre-Bénite, aux heures de pointe, tout le monde essaie de s'échapper par tous les moyens. Et ça, c'est vraiment dangereux pour les habitants. Donc, il faut essayer d'en sortir.

Gérard CLAISSE

Donc, sur les modèles, quelques éléments de réponse. « Vos chiffres, je n'y crois pas, calculés avec vos modèles. » Oui, enfin, c'est ce que vous nous dites. Ensuite, qu'est-ce que je vais vous dire là-dessus ? Un, c'est systématique. C'est-à-dire quel que soit le projet sur lequel j'ai pu avoir à travailler, j'ai toujours eu en face de moi des gens qui m'ont dit : « Mais ces modèles, c'est n'importe quoi, ils tournent mal. Ils donnent des erreurs. Vos chiffres nous n'y croyons pas. » C'est vrai sur le pont Schumann, c'est vrai sur le tunnel de la Croix-Rousse, c'est vrai sur la rue Garibaldi, c'est vrai sur le cours Émile Zola. C'est systématiquement la remarque qui nous est faite. Ensuite, ces chiffres-là sont issus de modèles qui servent à définir des projets de déplacement sur l'agglomération. C'est vrai aussi bien lorsqu'il y a un projet qui est fait de restructuration de la voirie... de la grande rue d'Oullins par exemple. Il y a des modèles de simulation qui permettent de dimensionner le type de projet qu'on peut faire. Ces modèles servent partout. Alors, ensuite, pourquoi ne pas... donnent-ils des résultats pertinents ? C'est votre question. La réponse que je vous fais, c'est que... avec d'autres modèles, le laboratoire d'économie des transports a fait les mêmes simulations et arrive à des résultats qui ne sont pas à la virgule près identiques, mais sont cohérents avec ceux qui vous sont donnés. Alors, sur le Grand Revoyet, techniquement maintenant voyons comment les choses se passent et pourquoi on peut penser qu'il y aurait

une baisse de trafic. Olivier LAURENT va vous l'expliquer, puis ensuite je reviendrai sur le grand projet Hôpitaux Sud.

Philippe MARZOLF

On va passer 6 minutes pour chaque réponse, excusez-moi.

Gérard CLAISSE

Non, mais si on veut argumenter, après on n'y croit pas... faut expliquer.

Philippe MARZOLF

Moi, ça fait des années... ça fait des années que je dis, les maîtres d'ouvrage, il faudrait qu'ils rencontrent les acteurs du territoire avant les débats publics pour qu'ils présentent un peu toutes leurs études, qu'ils échangent avant et qu'on n'ait pas ces discussions entre guillemets stériles...

Gérard CLAISSE

Et moi, je dis, il faudrait que le débat public puisse garantir ou pas la crédibilité des données qui sont soumises au débat public. Il appartient aussi à la CNDP, si elle a des doutes sur la qualité des modèles...

Philippe MARZOLF

On est... non, Monsieur.

Gérard CLAISSE

Laissez-moi terminer.

Philippe MARZOLF

Ah non, pas du tout. Nous, nous sommes neutres. On n'a pas d'avis à donner.

Gérard CLAISSE

Laissez-moi terminer.

Philippe MARZOLF

Mais non.

Gérard CLAISSE

Si la Commission estime que les données font débat... et les données font débat, elles ont fait débat... vous pouvez commanditer une expertise sur la qualité des données qui ont été produites pour ce débat public. Vous aviez l'occasion de saisir une expertise complémentaire sur la qualité des données. Voilà. Et vous ne l'avez pas fait, donc j'estime... c'est que vous estimez que la qualité des données est bonne. Voilà.

Philippe MARZOLF

Je viens... vous n'avez pas vu la dernière...

Gérard CLAISSE

Ben non, là...

Philippe MARZOLF

Bon, M. CLAISSE, s'il vous plaît ! C'est à moi de parler maintenant. Vous avez vu qu'on a commandé une étude complémentaire sur les hypothèses et les données.

Gérard CLAISSE

Oui, mais pas sur la qualité des données.

Philippe MARZOLF

Ben sur les hypothèses et les données, pas sur les modèles.

Gérard CLAISSE

Pas sur la qualité des données. Sur les hypothèses.

Philippe MARZOLF

Les hypothèses et les données que vous avez mises dans les modèles. Donc, c'est la même chose.

Gérard CLAISSE

Pas la qualité des données. Les hypothèses.

Philippe MARZOLF

Allez, Monsieur.

Gérard CLAISSE

Maintenant, on explique pourquoi le Grand Revoyet...

Philippe MARZOLF

On verra après. Non, non. Monsieur, on ne va pas rentrer dans le détail d'un boulevard, excusez-moi.

Maurice FISCH

Bonsoir. Maurice FISCH, Association SCL à l'intérieur du Collectif Stop au Top. J'ai mis en route un modèle mathématique qui s'appelle le calcul mental. Si j'ai bien lu, le Grand Lyon et le département du Rhône s'engagent sur 38 années à dépenser chacun 75 millions d'euros par an. Ce qui fait sur 38 ans, 5,7 milliards. Je me permets de vous poser la question, les promoteurs du projet, êtes-vous prêts à investir 10 % de ces 5,7 milliards, soit 570 millions – c'est toujours du calcul mental, ça – ce qui correspond à pratiquement le double de ce que la région Rhône-Alpes vient de mettre pour améliorer les trois lignes de l'Ouest lyonnais... trois lignes ferroviaires, pour 300 millions d'euros, 298 exactement. La région a électrifié des lignes qui ne l'étaient pas, a acheté 26 rames de tram-train toutes neuves chez Alstom. Et le jour de l'inauguration, le Préfet CARENCO était tout fier de dire qu'on avait choisi un produit français, ce qui était bon pour l'emploi, ce qui est de ce côté-là une très bonne décision.

Je me permets de vous poser une deuxième question, promoteurs du projet. Êtes-vous prêts, au vu des réunions du débat public, à dissocier la création de l'Anneau des Sciences de certaines alternatives, plus respectueuses de l'environnement et moins consommatrices d'espace ? Je viens de vous le démontrer simplement : 10 % de la somme que vous envisagez de dépenser permettrait d'améliorer considérablement et beaucoup plus rapidement qu'à échéance 15 ou 20 ans la situation. J'entends régulièrement dire : « C'est bloqué ici. C'est bloqué là. Il faut que les voitures puissent... » Il n'y a pas que le système routier. Nous sommes pour l'intermodalité. Pourquoi pas en gros la moitié des circulations sur la route ? Ça nous paraît raisonnable. Mais pas les trois quarts et pas 90 % comme aujourd'hui.

Et je termine, puisque j'ai évoqué des pourcentages, j'avais déjà posé la question, je la repose aujourd'hui : s'il vous plaît, pouvez-vous envisager à côté des pourcentages de noter les valeurs absolues ? Ça éviterait bien des discussions inutiles. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur. Alors ?

Gérard CLAISSE

Alors, sur les pourcentages, il me semblait déjà avoir donné des éléments de réponse. Sommes-nous prêts à mettre de l'argent dans les transports publics ? J'ai dit oui, bien sûr. C'est ce qu'on a fait sur le précédent mandat, 1 milliard d'euros. C'est ce qu'on a fait sur ce mandat, 1,1 milliard d'euros. Ce qu'on fera sur le mandat suivant, plus de 1 milliard d'euros. Vous parlez des transports du réseau TER. Il a été mis 300 millions d'euros d'investissement par la région. Le Grand Lyon a contribué à la réalisation de ces investissements. Et le trafic dessus, c'est 15 000 véhicules/jour. Et tant mieux... voyageurs, excusez-moi, excusez-moi. Désolé. Voyageurs/jour. Vous m'avez corrigé. Bon. Pour aller à 150 000, il faut faire 3 milliards. Non, c'est pas comme ça que ça marche les déplacements. Vous le savez bien. Ce n'est pas que de l'arithmétique et des multiplications. Parce que quand bien même on multiplierait par 10 ces 300 millions d'euros, on les passerait à 3 milliards, il n'y aurait pas 150 000 voyageurs sur les lignes, parce qu'il faut de la densité, parce qu'il faut de la demande, parce qu'il faut toute une série de choses. Donc, ça, vous le savez très bien. Et simplement, dites-vous bien qu'avec 2,5 milliards d'investissement initial et ces investissements, comme dans les transports publics, ont un coût financier... quand la région met 300 millions d'euros, à combien sortent les projets ? Et bien, au bout de 20 ans, s'ils sont amortis, deux fois plus, 600 millions d'euros. Voilà. Donc, ça, c'est des calculs financiers. Hors calculs financiers, remettez 300 millions d'euros... je sais plus, tiens. J'ai perdu le fil de mon propos.

Mais en gros, ce que je voulais dire, c'est que nous, il nous faut enlever sur l'A6/A7, et c'est bien la préoccupation, 180 000 voyageurs. C'est ça qu'il faut enlever sur l'A6/A7 pour arriver à la transformer en boulevard urbain et enlever sur les voiries locales, parce que ce n'est pas qu'un objectif A6/A7. Et ça, ça ne se fait pas, ces 180 000 voyageurs, par du transport public et par des investissements massifs en transport public. L'hypothèse a été étudiée. Ça se fait par une politique cohérente, coordonnée et nous continuerons à mettre 1 milliard d'euros au prochain mandat sur les transports publics et accompagner la région dans le développement des TER de l'agglomération et le pôle métropolitain qui fédère le... Saint-Étienne métropole, la CAPI Nord Isère ainsi que Vienne Agglo, va développer une politique de transport public, de carte orange. Tout ça est dans les tuyaux. Ça demande du temps. Mais cette politique-là va se poursuivre. Pour l'anecdote, une délibération qui a été prise par le pôle métropolitain, elle concerne les transports. Ça consiste à passer des conventions avec l'ensemble des grandes surfaces de ces 4 métropoles pour réserver des places de parking sur leur espace de parking pour développer le covoiturage. Voilà des mesures concrètes qui vont permettre aussi de réduire le trafic de transit régional dans notre agglomération.

Philippe MARZOLF

On conclut ? Je vous propose... il est 22 h 30, on respecte les dates... les heures, plutôt. Donc, la prochaine réunion, vous avez vu, c'est le 20 février. C'est les conséquences sur le bus, la rocade Est et également le boulevard Laurent Bonnevey du projet Anneau des Sciences. Le 5 février, il y a une audition publique de 6 acteurs qui ont demandé à être auditionnés par la

Commission particulière. Le 5 février, également, le soir, il y a un débat organisé par les étudiants de l'ENTPE. Normalement, la réunion de clôture serait autour du 21 mars. Voilà. Merci pour votre attention. Merci de votre présence et puis bonne fin de soirée et à la prochaine réunion.