



18 décembre 2012 - Atelier thématique Solutions alternatives ou complémentaires 2^e partie

Espace de l'Ouest Lyonnais Synthèse

Philippe Marzolf, président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), présente le programme de la réunion :

- Présentation du débat public.
- Présentation des solutions alternatives routières.
- Echanges sur les solutions alternatives ou complémentaires présentées le 5 décembre.
- Présentation des scénarii du maître d'ouvrage.
- Les modes doux.

Ces éléments étant entrecoupés de prises de paroles du public.

Cet atelier constitue la deuxième partie de l'atelier thématique consacré aux solutions alternatives ou complémentaires. Il s'agit d'échanger sur les solutions présentées en 1^{re} partie (le 5 décembre dernier) et de présenter les différentes solutions routières.

Philippe Marzolf rappelle les principes et le calendrier du débat public :

Principes du débat public :

- La CPDP est indépendante et neutre.
- Le débat est régi par les principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation.
- Le débat porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques.
- Le dossier du maître d'ouvrage est le dossier sur lequel porte le débat.
- Le public peut s'informer, avoir des réponses à ses questions et donner son avis.
- La CPDP réalise un compte rendu du débat et la CNDP en publie le bilan dans un délai maximum de 2 mois après la clôture. Le maître d'ouvrage fait part de sa décision dans un délai maximum de 3 mois.
- Tous les documents sont accessibles sur le site internet ou à la CPDP.
- Le public dispose de nombreux moyens pour donner son avis, proposer des contributions et poser des questions, notamment via le site internet du débat public ou par courrier postal.



Calendrier du débat :

- Cet atelier constitue la 7^e réunion publique.
- Il s'agit de la 2^e partie de l'atelier sur les solutions alternatives ou complémentaires (1^e partie le 5 décembre).
- Après une phase de présentation générale du projet, le débat se trouve dans une phase d'ateliers et de réunions thématiques sur l'aménagement du territoire, les impacts du transport sur la santé et l'environnement, les aspects financiers.
- Réunions territoriales à partir de janvier.
- Réunion de clôture en février 2013.

I Présentation des solutions alternatives routières

En introduction, **François-Noël Buffet, Sénateur-Maire d'Oullins**, rappelle qu'il s'agit avant tout de ne pas visualiser l'ouvrage comme une voirie mais comme un aménagement de territoire dans son ensemble.

La construction d'un périphérique sous-entend un engagement sur de nombreuses années.

Outre le fait de devoir réaliser l'Anneau des Sciences, il faut déterminer son rôle précis et comment celui-ci se situe dans la hiérarchisation des voies.

Le rôle du périphérique est de protéger le cœur de l'agglomération lyonnaise pour éviter la traversée du trafic par le cœur de l'agglomération.

En partant du constat que la porte d'entrée de Lyon est le confluent, l'entrée sud de l'agglomération est définie par Pierre Bénite. Les territoires de Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval et Oullins sont ainsi dans le cœur de cette agglomération lyonnaise et il convient de les inclure dans le dispositif et de les doter de transports en commun. Le prolongement de la ligne B du métro jusqu'aux Hôpitaux-Sud est un élément supplémentaire qui démontre l'importance des transports en commun.

Le périphérique doit servir le territoire qu'il traverse.

Enfin, il convient de se poser la question des alentours : l'A 45 ne devra-t-elle pas rentrer directement sur la commune de Pierre-Bénite ? Le SCOT de 2030 prévoit le bouclage du périphérique mais il n'indique pas où le boucler exactement.

La solution envisagée est donc de :

- Créer deux échangeurs en aérien : Beaunant et Montcorin.
- Connecter ce dispositif à l'A45.



- Connecter ce dispositif au boulevard L. Bonnevay via l'A450 et créer un pont supplémentaire sur le Rhône en amont du barrage de Pierre-Bénite.

Ce dispositif pourra être complété par :

- Une voirie de desserte pour les Hôpitaux.
- Le barreau dit « sous Irigny » pour rejoindre le boulevard urbain sud.

Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite sont placés à l'intérieur de la boucle, préservant l'intégrité et le développement urbain et économique du sud-ouest de l'agglomération.

Ce dispositif permet de diriger les flux vers les grands axes protégeant ainsi les cœurs de ville.

Il s'agit d'une autre vision, d'un autre regard sur le développement du territoire.

Olivier Laurent, Grand Lyon est invité à réagir à la suite de la présentation de François-Noël Buffet sur le tracé de la Ville d'Oullins.

Il précise que le **tracé est défini de manière imprécise**.

Ce tracé est également plus long (près de 19 km contre 14,8 km pour l'Anneau des Sciences).

L'Anneau des Sciences est enterré à 80% alors que le tracé récupérant l'A45 et présenté par François-Noël Buffet ne l'est qu'à 60% ce qui induit davantage de nuisances sonores et visuelles.

Ce tracé n'offre pas de capacité de desserte par une infrastructure d'agglomération du secteur de la Saulaie qui est un secteur majeur de développement.

Ce tracé n'offre pas d'intermodalité entre le ring et le métro B qui est une des forces de l'Anneau des Sciences.

Sur **les questions de trafic**, Olivier Laurent précise que l'important est la façon dont l'infrastructure irrigue ou protège les territoires. A l'ouest, l'idée est d'enterrer le plus possible le tracé et d'avoir des émergences qui permettent d'une part d'irriguer correctement les territoires et d'autre part d'éviter aux usagers la traversée inutile des cœurs de ville.

Alors que l'on réussit à réduire les trafics par rapport au scénario de référence avec l'Anneau des Sciences, le tracé proposé par la Ville d'Oullins contribue à l'augmentation des trafics sur la plupart des voiries locales et sur l'A450 – Pierre Semard.

Les écarts de trafic entre le scénario Anneau des Sciences et le scénario proposé par la Ville d'Oullins démontrent que l'Anneau des Sciences enlève plus de trafic et donc protège mieux.



Sur les questions de pontage, celui sur la route d'Irigny serait très impactant pour le quartier des Barolles c'est pourquoi cette hypothèse n'est pas retenue.

L'alternative au plus proche du pontage proposé se situe plus à l'ouest mais le tunnel doit sortir en tranchée couverte afin de récupérer le niveau de l'Anneau des Sciences (qui serait à cet endroit l'A450). L'insertion de cet échangeur à cet endroit est très difficile eu égard aux impacts sur le quartier des Barolles.

Un pontage plus proche de l'agglomération lyonnaise peut être envisagé au point de jonction des hôpitaux ce qui reviendrait au pontage prévu par le scénario « Rcade ».

Le tracé perpendiculaire au Rhône n'est pas insérable techniquement.

François-Noël Buffet réagit à la suite de cette analyse du Grand Lyon et attend avec impatience l'analyse globale et détaillée qui lui sera fournie le 15 janvier prochain.

Il revient sur quelques contradictions du Grand Lyon :

- Le scénario Anneau des Sciences surchargerait le chemin du Grand Revoyet à Oullins. Or celui-ci est déjà surchargé.
- Le demi-échangeur de la Saulaie impliquerait de passer par le chemin du Grand Revoyet et la Grande Rue. Or la Grande Rue est en travaux et l'on sait qu'il n'est pas possible de mettre plus de trafic sur cette voirie.
- Le quartier de la Saulaie doit se développer en éco-quartier et mérite mieux que ce que propose le projet de l'Anneau des Sciences.
- Les conséquences des échangeurs sur les communes voisines doivent être étudiées également.
- Si l'ouvrage n'a pour seul objectif que de déclasser l'axe A6/A7 alors il y a erreur.

Gérard Collomb intervient et précise qu'il s'agit du 3^e scénario proposé par François-Noël Buffet, que ce tracé est infaisable, destructeur de l'environnement et qu'il a été élaboré de manière approximative.

Gérard Collomb rappelle que l'Anneau des Sciences représente l'avenir de Lyon et qu'il s'agit d'un projet multimodal.

Questions et avis du public :

Monsieur Bonazzi estime que le Grand Lyon n'est pas objectif et demande s'il est possible qu'un bureau technique indépendant prenne la parole sur ce projet. Monsieur Bonazzi demande également si dans 10 ans il sera nécessaire de construire un pont sur l'A45 et pense qu'il est nécessaire de réaliser un 2^e tracé sur l'A45.



Jean-François Maillet, du collectif sauvegarde et embellissement de Lyon, propose de ne pas choisir le tracé court de l'Anneau des Sciences et de réaliser une rocade qui part des Hôpitaux-sud.

Bertrand Jabouley, adjoint à la mairie du 5^e arrondissement, demande quel est l'objectif final de l'Anneau des Sciences pour les grands lyonnais et en quoi ce tracé permettra de réduire le trafic.

Roland Crimier, maire de Saint-Genis-Laval partage les 4 objectifs de la proposition de François-Noël Buffet mais émet une réserve sur le branchement sur l'A45 du scénario rocade.

Olivier Laurent précise que le Grand Lyon ne propose pas de ponter l'A45 mais d'écartier les pinces et d'aller chercher depuis l'A45 en amont de l'agglomération un barreau qui permettrait de récupérer par exemple l'A46 au sud pour que les trafics de transit Est-Ouest restent sur les réseaux autoroutiers et non pas sur les réseaux d'agglomération.

II Echanges sur les solutions présentées en 1^e partie

Remarques des acteurs sur les 3 hypothèses sans infrastructure majeure présentées par le maître d'ouvrage.

En présence de :

- **Jean-Charles Kohlhaas, STOP AU TOP**
- **Bernard Girard, co-président de la DARLY**
- **Maurice Abeille, Lyon Métro Transports Publics**
- **Jean Murard, Déplacements Citoyens**

Jean-Charles Kohlhaas, STOP AU TOP revient sur le scénario alternatif présenté le 5 décembre dernier donnant la priorité aux transports collectifs.

Il introduit sa présentation en signalant que STOP AU TOP estime que le débat est insuffisant, qu'il y a beaucoup d'interventions magistrales, peu d'aller-retour entre le maître d'ouvrage et le public, et déplore que le débat n'ait pas porté sur la façon d'empêcher les gens de circuler sur l'axe A6/A7.

Le diagnostic établi :

- L'objectif primordial est de diminuer le trafic sur l'axe A6/A7 et sur l'ensemble de l'agglomération.
 - Il rappelle que le directeur du laboratoire d'économie des transports (LET) intervenant lors d'une précédente réunion, a présenté les



conséquences d'une création de voirie nouvelle, de la fluidification du transit du trafic routier, de la connexion avec des lignes fortes de transports collectifs : l'augmentation du nombre de déplacements et des distances de ces déplacements.

- Le directeur du LET a expliqué que la réalisation d'une voirie de la sorte entraînait un report modal à l'envers qui se traduit par un abandon des transports en commun pour se reporter sur la voiture.
- L'objectif présenté dans le Plan Climat Energie à 2035 n'est pas une légère croissance ou une stagnation du trafic et des émissions de gaz à effets de serre mais une diminution de 50%.

Les coûts des transports collectifs

Les transports collectifs représentent un coût d'investissement et un coût de fonctionnement inférieurs à celui d'une infrastructure lourde. Le TOP représente environ 50 millions d'euros pas an dépensés indirectement.

Les capacités de transports en commun ont été très sous-estimées dans les scénarii du maître d'ouvrage

- Le prolongement du métro à Oullins représente 1,7km, 1 station pour 15 000 voyages supplémentaires.
- Le RER représente 60 km et environ 30 stations pour 15 000 voyages supplémentaires.

Les fonctionnalités des transports en commun :

- Origines / destinations (50% communes)
- Voiries d'accès contraintes (passages obligés)
- Temps de parcours (site propre donc « non englués »)
- Parkings relais en amont et multiples
- Nombre de portes multiples

En conclusion, Jean-Charles Kohlhaas estime que le maître d'ouvrage ne peut à la fois être juge et partie et que la question du report modal doit être étudiée sur un réseau RER et non pas uniquement sur un réseau de bus.



Bernard Girard, co-président de DARLY, pose la question de la manière de se déplacer dans 20 ans.

DARLY pense que l'infrastructure routière n'est pas viable et que le maître d'ouvrage n'explore aucune solution sérieuse d'infrastructure de transports en communs dans l'ouest lyonnais.

DARLY propose d'inverser puis d'amplifier la démarche en commençant par l'impératif premier qui est de transformer A6 et A7 dans Lyon, ainsi que le Cours de Verdun en boulevards urbains. Tout cela en les équipant de transports publics de capacité suffisante – sur de vrais sites propres – pour transporter quotidiennement des dizaines de milliers de personnes aujourd'hui en voiture.

Les emprises des autoroutes A6, A7 et A450, l'Axe Nord-Sud et le Cours de Verdun, qui pénètrent et traversent le cœur de l'agglomération constituent une opportunité remarquable pour de nouveaux corridors de transports en commun, majoritairement de surface, à forte capacité et économiques en construction.

En rive droite du Rhône, du tunnel de la Croix-Rousse à Oullins, la chaussée côté immeubles reçoit les vélos et les transports en commun, les véhicules particuliers roulent sur la chaussée côté fleuve.

Sur l'A6 déclassée en boulevard urbain apaisé, de la Porte de Lyon/Limonest au viaduc du Valvert, les transports en commun circulent en site propre sur les voies de part et d'autre du terre-plein central.

Le tracé de LEOL sur la « bretelle de Tassin », le Boulevard des Hespérides et l'Avenue Joliot-Curie est amélioré, continu, et optimisé vers Alai.

Pour franchir le Vallon d'Alai en direction de Craponne, le « Viaduc du Fol » est reconstruit comme suggéré par le Grand Lyon.

Le transport en commun est prioritaire jusqu'à l'extrémité Ouest de Craponne et un parc-relais.

A Montribloud (près du Valvert) une tranchée à côté de l'existante est créée pour le transport en commun, qui rejoint la Bretelle de Tassin.

Au sud de l'agglomération, un site propre vers la Rue Guilloud et sur l'A450 relie les Hôpitaux-sud, Saint-Genis-Laval sud et Brignais.

La liaison entre la rive droite du Rhône et les Axes forts de transports en commun dans les secteurs Ouest (Valvert/A6, et Point-du-Jour/Alai) est réalisée par le Cours de Verdun réaménagé et un nouveau tunnel réservé au Transport en commun sous Fourvière.

La liaison entre le Pôle multimodal de la Gare de Oullins et le secteur des Hôpitaux-Sud se fait aussi par un nouveau tunnel réservé aux transports en commun.

En complément il est nécessaire de poursuivre les efforts entrepris sur le réseau Tram-Train, notamment par une liaison entre les Hôpitaux-Sud et Gorge de Loup, via Chaponost, Alai et Tassin.



Des aménagements en faveur du réseau capillaire de bus urbains, devront être effectués notamment :

- Sur l'A4 nord qui pourra traverser Vaise aisément après la mise en service du Pont Schumann.
- Sur l'A2 sur la rue du Commandant Charcot qui bénéficiera du tunnel TC créé sous Fourvière du Point-du-Jour vers Perrache,
- Sur les bus 14 et 63 qui seront reliés entre Beaunant et Le Golf.

La priorité sera donnée aux transports en communs en grande banlieue avec :

- Des accès facilités aux stations des axes forts de transports en commun vers Porte de Lyon, vers Craponne et vers Brignais, pour les bus et cars desservant la périphérie.
- Des systèmes de gestion dynamique des voies, des « sites propres virtuels » accordant la priorité au transport en commun sans nécessiter une séparation physique absolue, que l'étroitesse des voiries ne permet pas toujours.

La périphérie des villes a un réseau viaire « pensé pour la seule automobile », limitant les possibilités de trajets courts. Il faut des tracés **raccourcis et sécurisés systématiques pour les piétons**, vers les arrêts de transports en commun et pour les « aménités de la vie urbaine ». Créer une maille serrée de voies tranquilles génère la « porosité » des quartiers et l'émergence de la « Ville des courtes distances », qui limite l'usage obligatoire de la voiture.

Il faut des **voies cyclables, du stationnement vélo gardé ou « sécurisé »** près des gares et stations de transports en commun, afin d'augmenter le rayon d'attraction de ces stations. Un itinéraire cyclable confortable et sûr entre la Presqu'île, La Mulatière, Oullins, Pierre Bénite et Francheville est une nécessité absolue.

La conversion de l'autoroute A7, un aménagement des berges de l'Yzeron, un pont sur le Rhône entre La Saulaie et Gerland doivent être pensé dans ce sens.

Malgré les reliefs, il y a dans l'Ouest de nombreuses zones en plateau, où des tracés de proximité pour vélos (et autres modes sans moteur...) évitant les rampes importantes sont possibles et doivent être favorisés.

Des **ascenseurs publics** faciliteraient la desserte de certains quartiers et équipements situés sur des hauteurs : Hôpitaux-Lyon-sud, quartier Montmein à Oullins, Francheville Le Haut, quartier de la rue Boyer (Lyon 5^e)....

Des **télécabines urbaines** constituent un moyen de desserte performant en capacité et en fréquence, économique en construction et exploitation, peu consommateur d'emprises au sol. Des itinéraires, des liaisons peuvent être créées, sur des reliefs forts ou sur d'autres configurations de franchissement difficile, où ces télécabines s'avèreraient plus efficaces que les autres systèmes de transport.

La proposition de DARLY est jointe à l'avis n° 58 du forum, sur le site du débat.



Maurice Abeille, de **Lyon Métro Transports Publics** revient sur le scénario alternatif présenté le 5 décembre dernier en rappelant les besoins actuels de déplacements de toute la couronne. L'objectif étant de trouver une solution pour les déplacements qui se font vers Lyon et Villeurbanne.

La requalification de l'axe A6/A7 est un objectif nécessaire.

Le PLU-H et le SCoT (Plan local de l'urbanisme et de l'habitat et Schéma de cohérence territoriale) prévoient l'urbanisation des zones desservies ou prévues de l'être par des transports collectifs performants, et la restructuration et la densification des quartiers peu denses aujourd'hui pour en améliorer la desserte en transports en communs.

Lyon Métro Transports Publics a scénarisé :

- La création d'un Express ouest sud lyonnais (EOSL) : un bus à haut niveau de service qui utiliserait les voiries actuelles améliorées de l'ouest lyonnais avec deux variantes dans ce projet : l'une qui rejoindrait directement Oullins Gare, l'autre qui passerait par les Hôpitaux-Sud.
L'investissement pour ce bus à haut niveau de service pourrait être étalé dans le temps, et permettrait de nombreuses relations entre les communes et les pôles d'attractivité de l'ouest lyonnais, avec les modes lourds (métro D et TER à Gorge de Loup, métro A et TER à Alaï, métro B et TER à Gare d'Oullins si option 1, métro B seul à Hôpital Lyon Sud si option 2, tram T4 à Hôpital Feyzin-Vénissieux) avec les lignes fortes (C7, C10, C12, C19, C20, C21 et C24) et avec de nombreuses lignes des réseaux de bus urbains et départementaux.
- La création d'un tunnel pour les transports collectifs en prolongement de celui de Perrache en direction d'Alaï, ou le prolongement du métro A sur le quartier Confluence jusqu'à la Darse qui rejoindrait ensuite Alaï, ou le prolongement du métro A jusqu'à Confluence.
- La ligne B du métro viendrait se raccorder au tram-train de Brignais.

Lyon Métro Transports Publics rappelle que la mise en place d'une **tarification des déplacements** est indispensable pour changer les comportements.



Jean Murard, Déplacements Citoyens propose des actions rapides sur l'existant et des infrastructures nouvelles.

Jean Murard précise qu'avec plus de 300 voyages par habitant et par an, l'agglomération lyonnaise se situe au niveau de l'agglomération parisienne. La desserte en transports en communs est insuffisante sur l'ouest lyonnais.

Déplacements Citoyens est souvent en accord avec ce que propose le maître d'ouvrage notamment en ce qui concerne :

- Le prolongement de la ligne B du métro aux Hôpitaux-Sud.
- L'automatisation de la ligne B du métro avec un cadencement à 1 minute ½ / 2 minutes.
- Le renforcement de la capacité de la ligne D avec un apport du tram-train à Gorge de Loup.
- La création d'une ligne forte de transports en communs sur l'axe Confluence – Gerland – Hôpitaux-Est – Villeurbanne – La Doua.
- La création d'une ligne forte de bus sur Perrache – Saint-Irénée – Francheville.
- La création d'une ligne forte de bus sur Part-Dieu – Tunnel de la Croix Rouse – Vaise – Écully.

En revanche, Déplacement Citoyens estime qu'il faut aller plus loin :

- Pour la ligne Perrache-Francheville, en créant un site propre intégral pour bus, avec un pont enjambant la Saône et un tunnel qui permettrait en un peu plus d'un kilomètre de rejoindre le secteur de St-Irénée et de court-circuiter la montée de Choulans.
- En créant une ligne forte de rocade entre le métro D à Gorge de Loup et le métro B à Oullins (dans un premier temps à la gare d'Oullins, dans un second temps aux Hôpitaux-Sud) via l'Etoile d'Alaï et les aqueducs de Beaunant.
- En créant une ligne de bus express Porte de Lyon - Oullins par le tunnel de Fourvière, qui bénéficierait de sites réservés en amont des entrées du tunnel de Fourvière et qui irait de pair avec la requalification des autoroutes A6 et A7 en boulevard urbain.

La fuite en avant autoroutière incarnée par le TOP n'est plus un projet en phase avec les objectifs énergétiques, environnementaux et climatiques du XXI^e siècle, et engendrerait une dégradation très importante des finances publiques locales.

- Le scénario, cité à la page 82 du dossier du maître d'ouvrage, qui prévoit l'augmentation d'ici à 2030 de 4% (de 1 848 000 à 1 925 000) le nombre de déplacements en voiture à l'horizon 2030 n'est pas acceptable. L'objectif serait au contraire de les diminuer d'au moins 10 ou 20 %.
- L'hypothèse citée le 17 novembre par M. Quinon, représentant du Grand Lyon, de faire participer l'usager au péage du tronçon Trois-Renards à Oullins à concurrence d'un montant se situant entre 71 et 96 millions par an, laisserait



à la charge du contribuable une grande partie des 169 millions d'euros annuels à rembourser (plus les coûts d'exploitation). Or ce niveau de recettes n'est pas réaliste, lorsqu'on sait que le tronçon nord du Périmétrique n'a engendré que 32 millions de recettes en 2011 (48 000 passages payants par jour pour un prix moyen de 1,80 euros) et que sa fréquentation a diminué les 9 premiers mois 2012 par rapport à 2011. Le TOP serait en effet beaucoup moins attractif que ne l'est le tronçon nord du Périmétrique. Sur l'incidence du niveau de péage sur le trafic, l'association a posé le 12 décembre trois questions au maître d'ouvrage, qui étaient sans réponse le 18 décembre au matin.

Le Département et le Grand Lyon ont un endettement cumulé au 31 décembre 2011 de 1,9 milliard. Une dépense supplémentaire de 2,5 milliards, en euros d'aujourd'hui, conduirait à faire passer l'endettement de 1,9 milliard à 4,4 milliards et conduirait à alourdir la dette publique de notre pays.

Les conséquences financières du scénario du maître d'ouvrage :

Le scénario du maître d'ouvrage, et les perspectives ouvertes par le Sytral, conduiraient à dépenser un total de 4 milliards d'ici 2025 : 2,5 milliards pour le TOP plus environ 1,5 milliard pour les transports en commun.

Le scénario de Déplacements Citoyens, favorable à l'abandon du projet TOP et à l'accélération du renforcement des transports en commun, là où ils ont leur domaine de pertinence, serait beaucoup moins onéreux. Avec une enveloppe de l'ordre de 2 milliards, à prendre en charge principalement par le Sytral, il serait possible, avec la moitié de ce que propose le maître d'ouvrage de faire œuvre beaucoup plus utile pour l'agglomération lyonnaise.

Questions et avis du public

Christophe Gruy, PDG de MAIA, donne son avis sur la nécessité de réaliser l'Anneau des Sciences pour le développement économique de l'agglomération lyonnaise.

Eric Meunier, vice-président des ressources humaines Sanofi-Pasteur, insiste sur la nécessité de réaliser l'Anneau des Sciences afin de créer des connexions entre les différents pôles d'innovations, économiques, de l'agglomération lyonnaise.

Yvon Patet, PDG du groupe EM2C, estime que l'Anneau des Sciences répond à une anticipation forte des flux de circulation et qu'il est important de le réaliser pour le développement économique de l'agglomération.

Jean Murard met en doute l'intérêt réel d'un projet tel que celui de l'Anneau des Sciences.



Béatrice Vessiller, rappelle aux chefs d'entreprises qui viennent de prendre la parole que le projet présenté va à l'encontre des enjeux environnementaux.

André Charbonnel est en faveur du projet d'Anneau des Sciences.

Jean-Charle Kohlhaas réagit à la suite de ces prises de paroles et cite les résultats d'une étude menée par la CCI démontrant que la préoccupation majeure des entrepreneurs de l'ouest lyonnais est le transport des salariés. Certaines entreprises n'arrivent pas à recruter du fait de leur mauvaise accessibilité et ce n'est pas en créant un ring que les problèmes seront résolus.

- **Remarques du maître d'ouvrage sur les solutions présentées par les acteurs et financement des solutions de transports en communs :**

En présence d'Olivier Laurent, responsable du service Déplacement au Grand Lyon et Philippe Bossuet, directeur de la Prospective, Etudes Amont et Plan des Déplacements Urbains du SYTRAL.

Philippe Bossuet revient sur les propositions de DARLY et rappelle que **7 propositions sur 8 sont intégrées dans le projet :**

- De la Mulatière jusqu'à Perrache via Confluence : site propre de transports en communs sur l'A7.
- Services LEOL Craponne – Alaï – Gorge de Loup et débranchement vers Perrache.
- Navette expresse sur A6 en direction de Porte de Lyon – Limonest (avec parking relais à la jonction avec A4N).
- Renforcement de la performance des lignes de bus de l'ouest pouvant inclure l'amélioration des tracés et de l'efficacité des lignes 14 et 63.
- Liaison Hôpitaux-Sud – Oullins par le prolongement du métro B aux Hôpitaux.
- Un pont urbain entre la Saulaie et Gerland (avec aménagements piétons, vélos et site propre bus possible).
- Ligne de rabattement Brignais – Hôpitaux-Sud tel que prévu au SCoT.

Proposition déjà intégrée sous forme d'une alternative dans le dossier du maître d'ouvrage : des transports en communs en site propre traversant la Presqu'île par le Cours de Verdun (connexion métro A sous Perrache) pour rejoindre Gorge de Loup ou Champvert via un **nouveau pont sur la Saône puis un nouveau tunnel** (relier Tassin à la Presqu'île en grande partie en souterrain).

L'avis du maître d'ouvrage sur la proposition de la DARLY :

- Faisabilité incertaine et forte pente.



- L'investissement d'un ordre de grandeur de 300 millions €, est sans commune mesure avec le potentiel de clientèle.

La proposition du maître d'ouvrage repose sur le partage de la voirie :

- Avec le débranchement de services LEOL vers Perrache avec site propre et utilisation du tunnel actuel sous Fourvière pour offrir une connexion au métro A, T1/T2, autres lignes de bus ...
- En complément, amélioration de la performance des lignes de bus (exemple C21 actuelle reliant corridor A2 et LEOL).
- Avec l'A2 vers Perrache (Bellecour) via montée de Choulans.

Autre piste de réflexion : le débranchement ferroviaire pour liaison express entre Chaponost Le Devais et Hôpitaux-Sud.

L'avis du maître d'ouvrage sur cette proposition : cela pourrait faire l'objet d'une liaison efficace par mode de surface grâce aux aménagements de voiries rendus possible par l'Anneau des Sciences.

Quelle réponse apporte la solution alternative de DARLY aux objectifs du maître d'ouvrage ? Il y a globalement convergence entre le scénario de DARLY et le projet de l'ADS, sauf en ce qui concerne le pont sur la Saône et le tunnel vers l'ouest (300 millions € environ) ainsi que le projet ferroviaire supplémentaire (60 à 100 millions €), pour 2000 à 3000 voyages par jour au maximum.

L'estimation financière est d'environ 1,2 à 1,4 milliards €.

Pour le Grand Lyon, ce scénario ne peut être mis en œuvre seul et ne peut pas répondre seul aux objectifs d'agglomération associés au projet global de l'Anneau des Sciences.

Philippe Bossuet revient sur les propositions de l'association Déplacements Citoyens et précise que les investissements et les coûts d'exploitation des transports collectifs représentent des sommes très importantes, également liées à des emprunts.

7 propositions sur 10 sont d'ores et déjà intégrées dans le projet Anneau des Sciences :

- Extension ligne B.
- Renforcement de capacité lignes B et D (plan avenir métro, y compris ligne A).
- Desserte des Hôpitaux-Est puis de la Doua à partir de Gerland.
- Renforcement du réseau de surface :
 - o R2 : lignes express empruntant A6 + débranchement de LEOL - lignes pouvant emprunter A7 requalifiée.
 - o R4 : LEOL.
 - o R5 : A2.



- R6 : liaison de rabattement prévu au SCOT entre Hôpitaux-Sud et Brignais.

Une proposition déjà intégrée sous forme d'alternative au dossier du maître d'ouvrage :

- Par le renforcement du réseau de surface :
 - R1 : Amélioration des lignes de l'ouest (14 et 63) et possibilités de services express offerts sur l'Anneau des Sciences.
 - R3 : Projet A4 nord (ligne inscrite au PDU et au SCOT) et maillage complémentaire de surface.

Quelle réponse apporte la solution alternative de Déplacements Citoyens aux objectifs du maître d'ouvrage ? Il y a globalement convergence entre le scénario Déplacement citoyens et le projet de l'Anneau des Sciences (9 projets sur 10).

L'estimation financière correspond à celle prévue dans le dossier du maître d'ouvrage.

Pour le Grand Lyon, ce scénario ne peut être mis en œuvre seul et ne peut pas répondre seul aux objectifs d'agglomération associés au projet global de l'Anneau des Sciences.

Philippe Bossuet revient sur les propositions de l'association Lyon Métro Transports Publics et rappelle qu'au regard des objectifs de l'Anneau des Sciences, l'application des orientations du SCOT, notamment en matière d'urbanisation qui privilégie le développement des zones bien desservies par le réseau existant, est une des bases du travail engagé sur la révision du PLU et est intégré dans la prospective analysée dans le cadre des hypothèses et scénarios.

La liaison Hôpitaux-Sud – Oullins par le prolongement du métro B aux hôpitaux avec emplacement du terminus à étudier finement en tenant compte des enjeux de localisation d'un futur dépôt est une proposition intégrée dans le projet Anneau des Sciences.

Parmi les propositions déjà intégrées sous forme d'alternative au dossier du maître d'ouvrage :

- Tram-train Brignais – Champlong (Givors Brignais Hôpitaux) : réseau de surface Brignais.
- EOSL (partie nord) : avec l'amélioration des liens avec le métro B à Hôpitaux et D à Gorge de Loup, l'amélioration des lignes de l'ouest et sud-ouest (ex : 14 et 63) et l'utilisation de l'Anneau des Sciences par des services express.



D'autres pistes sont à étudier :

- EOSL (partie sud) : compte tenu du faible volume de demande qui serait concerné par la partie sud franchissant le Rhône (au sud de Pierre-Bénite), une ligne de bus serait plus adaptée, mais sur un ouvrage à créer.

L'extension du Métro A (Perrache – Porte d'Alaï – 6 km) est une proposition jugée non appropriée : la faible densité de population et d'emploi sur la partie au-delà de la Presqu'île (tronçon Ste Foy – Alaï) n'est pas en rapport avec les investissements demandés. A cela s'ajoutent de très fortes contraintes de faisabilité (travaux complexes entre les stations Ampère et Perrache, travaux perturbants pour l'exploitation de la ligne de métro A avec l'arrêt de l'exploitation entre Ampère et Perrache, démontage du tramway T1 au cours Charlemagne et tranchée couverte... Concernant la variante en mode ferroviaire, la connexion avec la seule branche de Brignais et l'injection des trains est incompatible avec les scénarii.

Quelle réponse apporte la solution alternative de Lyon Métro Transports Publics aux objectifs du maître d'ouvrage ? Il y a convergence entre le scénario Lyon Métro Transport Public et le projet de l'Anneau des Sciences sauf sur le projet de prolongement du métro A vers Porte d'Alaï.

L'estimation financière se situe dans l'ordre de grandeur des mesures transports en communs prises pour le projet Anneau des Sciences, soit 800 millions d'euros à 1 milliard. Auxquelles il conviendrait d'ajouter : environ 1 milliard d'euros pour le prolongement du métro A hors coût d'exploitation.

Pour le Grand Lyon, ce scénario ne peut être mis en œuvre seul et ne peut pas répondre seul aux objectifs d'agglomération associés au projet global de l'Anneau des Sciences.

Olivier Laurent revient sur la proposition de solution alternative présentée par STOP AU TOP et précise que parmi les propositions de l'association, certaines sont intégrées dans le projet :

- Projet Ouest Lyonnais Phase 1 : tram-train sur les branches de Sain Bel (fréquence au ¼ h) et Brignais (½ h), amélioration du matériel sur la branche de Lozanne (½ h).
- Protocole « rive droite » : création de 2 haltes supplémentaires à Yvours (Irigny) et Confluence, voies J et K, nouvelle desserte Oullins.
- Réouverture aux voyageurs de la ligne entre Brignais et Givors (Tram-train).

Parmi les propositions déjà intégrées sous forme d'alternative au dossier du maître d'ouvrage :



- Prolongation du tronc commun Saint-Paul jusqu'à Part-Dieu : ligne C3 optimisée.
- Coût estimé d'un tunnel entre Saint-Paul et Part-Dieu : entre 0,5 et 1,2 milliards d'euros.

Les propositions ayant fait l'objet d'études par la Région Rhône-Alpes :

- Cadencement à la ½ h des 4 lignes Paray-Roanne
- Cadencement au ¼ h sur Givors – Part Dieu.
- Cadencement au ¼ h sur Givors – Perrache, transformé en Tram train.
- Prolongement en amont de Sain Bel (Brevenne) et cadencement au ¼ h.
- Cadencement au ¼ h sur Lozanne avec mise en Tram train.
- Cadencement au ¼ h sur Brignais (jusqu'à Givors).
- Doublement du tronc commun (Tassin – Saint Paul).

Autres pistes de réflexion apportées par STOP AU TOP :

- Transformation de LEOL en 4ème branche de l'Ouest Lyonnais (tram-train) et cadencement au ¼ h.
- Réalisation d'une liaison Brignais Hôpitaux Sud Oullins.
- Insertion impossible d'un mode ferroviaire sur l'emprise de LEOL et dans le tissu urbain concerné.

Olivier Laurent rappelle qu'il s'agit de projets hors Réseau Ferré National et que la maîtrise d'ouvrage serait à préciser.

Ce scénario vise à accélérer une dynamique engagée sur les lignes TER de l'ouest lyonnais. Cependant, des potentiels de clientèle ne justifient pas l'ensemble des investissements associés

Ce scénario ne peut être mis en œuvre seul et ne peut répondre seul aux objectifs d'agglomération associés au projet.

Questions et avis du public :

Josiane Rivals, directrice de Techlid, précise qu'il y a deux enjeux pour Techlid dans le débat de l'Anneau des Sciences : celui de l'amélioration de l'accessibilité et celui de l'attractivité.

Pierre Sublet rappelle que si l'Anneau des Sciences n'est pas réalisé, le prolongement de la ligne B du métro reste nécessaire.

Yves Delayotte estime qu'il faut un ring au plus proche des lieux de vie et insiste sur le fait qu'il n'est pas favorable au tracé rocade plus long.



Jean-Luc Da Passano, maire d'Irigny réagit sur la présentation de François-Noël Buffet et souligne plusieurs points :

- Ramener du trafic supplémentaire sur l'A450 est irresponsable puisqu'elle est déjà saturée tous les matins. De plus, cette voirie est une voirie d'État. Or si on doit réaliser des aménagements sur cette voirie, il faudra l'accord de l'État ce qui va forcément entraîner des complications.
- Le pont préconisé dans le tracé long se situe sur une zone Seveso.
- Le tunnel sous Irigny est un vieux projet de l'État. Des réserves foncières avaient été faites aux deux extrémités du tunnel.
- Le tracé long traverse la zone naturelle gérée par le SMIRIL (Syndicat Mixte du Rhône des Îles et des Lônes).

III Présentation des scénarii du maître d'ouvrage

- **Présentation de la solution Rocade et comparaison avec l'Anneau des Sciences.**

En présence de :

- **Olivier Laurent, responsable du service Déplacement au Grand Lyon.**
- **Emilie Fodor, chef de projets Déplacements – Anneau des Sciences au Grand Lyon.**
- **Aurélié Mercier, Maître de conférence LET-ISH.**

Emilie Fodor présente les caractéristiques des scénarii :

L'Anneau des Sciences : une infrastructure de 14,8 km (dont 80% enterrés) avec 7 portes :

- Porte de Valvert.
 - Porte des Trois Renards.
 - Porte d'Alai.
 - Porte de Beaunant.
 - Porte des Hôpitaux.
 - Porte de la Saulaie.
 - Porte de Saint Fons.
-
- Un trafic évalué entre 4500 et 6000 véhicules en heure de pointe pour un trafic sur la journée de l'ordre de 55 000 à 70 000 véhicules.
 - Au total ce sont près de 12 500 à 15 000 véhicules différents qui empruntent l'Anneau des Sciences à l'heure de pointe du soir.

La réalisation de l'Anneau des Sciences permet de diminuer les flux traversants et les flux d'échange sur les voiries des centres-villes du secteur ouest :



- Pour les reporter sur une infrastructure nouvelle mieux adaptée à ce type de trafics.
- Pour les reporter également sur des transports en commun performants.
- Pour « rendre » les voiries locales aux habitants.

Le projet Anneau des Sciences apporte un gain majeur d'accessibilité aux pôles majeurs à l'échelle de l'agglomération. On note également une amélioration notable de l'accessibilité aux Hôpitaux.

Le nombre d'établissements économiques est plus important dans la zone desservie par l'Anneau des Sciences (1800 commerces et services recensés contre 400 pour le scénario Rocade et 500 industries contre 200 pour le scénario Rocade).

Le scénario Rocade : une infrastructure de 16,3 km dont 69% enterrés avec 7 portes:

- Porte de Valvert.
- Porte des Trois Renards.
- Porte d'Alaï.
- Porte de Beaunant.
- Porte des Hôpitaux.
- Porte de Montcorin.
- Porte de Feyzin.
- Moins de véhicules l'empruntent (12 000 à 14 000 à l'heure de pointe) mais sur des distances plus importantes (6,8 km en moyenne pour ce scénario contre 6,3 km pour le scénario Anneau des Sciences) : le bouclage par le scénario Rocade profite moins aux habitants de l'agglomération et impose des trajets plus longs.
- Des voiries apaisées dans une moindre mesure.
- Une partie commune avec l'Anneau des Sciences entre Valvert et Beaunant.
- Des mesures d'accompagnement proches de celles de l'Anneau des Sciences.
- Un risque de substitution au contournement autoroutier de Lyon.
- Le risque d'une route de la logistique du fait de son raccordement au Boulevard Urbain Sud et à la Rocade Est.

La réalisation de ce scénario contribue à une plus grande infiltration des flux traversants sur les voiries locales que le projet Anneau des Sciences.

Ce scénario porte un projet de territoire qui contribue à l'étalement urbain.



Ce scénario est globalement moins attractif, utilisé pour de plus longues distances et pourrait avoir tendance à se substituer à un contournement de l'agglomération pour les trafics de portée nationale.

Il contribue à une moins bonne desserte des pôles économiques et d'habitat de l'agglomération du centre et de la 1^{re} couronne.

Aurélié Mercier complète la présentation d'Yves Crozet du 5 décembre dernier et présente le **modèle multimodal MOSART**.

Le modèle MOSART (MODélisation et Simulation de l'Accessibilité aux Réseaux et aux Territoires) est un système d'information géographique consacré aux transports. Il s'agit d'une plate-forme numérique de modélisation appliquée à l'aire urbaine de Lyon et capable de simuler des scénarii de politique de transports et d'aménagement du territoire urbain.

Les données d'entrée du modèle MOSART :

- Le nombre d'emplois.
- Le coefficient de sensibilité.
- Le coût monétaire.
- Le temps de déplacement.

Il permet d'élaborer des cartes de variation d'accessibilité et ainsi de déterminer les zones gagnantes ou perdantes avec la mise en place de l'Anneau des Sciences.

Aurélié Mercier précise que le modèle MOSART a une visée de recherche et non opérationnelle.

Les résultats obtenus en comparant la situation « Anneau des Sciences » et la situation « au fil de l'eau » :

- Amélioration de l'accessibilité aux emplois du SCOT : gain d'accessibilité de 15 à 20 % soit environ 4 minutes de temps de déplacement maximum, et hors du SCOT avec le projet Anneau des Sciences. Aucune zone ne perd en accessibilité. L'Ouest lyonnais (notamment les zones à proximité des infrastructures) les zones en partie Est à proximité du périphérique et des transports en commun sont les principales zones gagnantes en accessibilité.

L'Anneau des Sciences n'induit pas de zones perdantes en termes d'accessibilité.

Les résultats obtenus en comparant la situation Rociade et la situation au fil de l'eau :

- Le scénario Rociade se traduit dans certains secteurs par une baisse d'accessibilité aux emplois par rapport à l'Anneau des Sciences.



Questions et avis du public :

Monsieur Grosjean souhaite connaître la part de l'impact routier et celui de l'impact des transports publics.

Aurélie Mercier répond que sur l'ensemble de l'agglomération et sur la zone centrale, aucun trafic n'est induit ce qui signifie un report modal en faveur des transports collectifs.

Pascal Beauverie, CCI de Lyon, demande quelles sont les expériences du LET en termes de perspectives sur les marchandises, et si ce type de modèle peut les intégrer.

Aurélie Mercier précise que la dimension marchandise n'est pas intégrée dans le modèle MOSART.

Olivier Laurent complète les propos d'Aurélie Mercier en précisant que le Grand Lyon vient de faire l'acquisition du modèle permettant de prendre en compte la dimension marchandise et que des études seront réalisées à ce sujet.

Alain Nérot souligne la faiblesse du modèle qui ne prend en compte que les emplois or ces emplois ne représentent moins d'un déplacement selon les dernières enquêtes-ménages (EMD).

Aurélie Mercier précise que le modèle dresse un constat en heure de pointe et que les emplois sont donc importants dans ce cas précis.

Gérard Claisse demande si les résultats sont en cohérence avec ceux présentés par le Grand Lyon et demande des précisions sur les propos d'Aurélie Mercier qui dit que l'Anneau des Sciences n'est pas inducteur de trafic.

Aurélie Mercier confirme que les résultats présentés par le Grand Lyon sont en cohérence avec ceux du modèle MOSART et rappelle que la variation de trafic pour la situation « Anneau des Sciences » et « fil de l'eau » est proche de 0%, d'où l'intérêt majeur du report modal sur les transports collectifs.

Olivier Laurent précise l'effet de pincement de capacité. L'induction du trafic est marginale. Une capacité de 9500 à 13200 véhicules / heure de capacité serait ôtée sur les voiries pénétrantes vers le centre. Selon les sections, le Grand Lyon précise que seront créés entre 8 000 et 12 000 véhicules/heure avec l'Anneau des Sciences.

Le bilan véhicule.kilomètre est constant à l'échelle de l'agglomération.

Le bilan véhicule.heure est constant à l'échelle de l'agglomération et est un peu amélioré sur le secteur ouest. Les temps peuvent s'améliorer sur l'ouest mais les coûts généralisés sont globalement stables.



IV Les modes doux

Modes de transport intra-agglomération : le vélo.

Fabien Bagnon, Collectif VALVE (Venir A Lyon à VElo) introduit sa présentation en rappelant que **l'offre de transport en communs est défailante dans le sud-ouest.**

Le collectif VALVE partage l'avis du maître d'ouvrage sur les problématiques de mobilité sur le quart sud-ouest (voiries saturées, transports en commun presque totalement saturés et aucun aménagement réel pour les cyclistes).

Pourtant le vélo se développe sur le Grand Lyon notamment grâce au développement du réseau (920 km prévus en 2020) et des stationnements en large augmentation (8 000 arceaux en 2012 et 10 000 arceaux prévus en 2014).

Ce développement est accompagné par des aménagements courageux et précurseurs tels que l'aménagement des berges du Rhône sauf dans le Sud-Ouest, où, par exemple, la Grande Rue d'Oullins qui est en cours d'aménagement et sur laquelle rien n'est prévu pour les vélos.

Le point noir pour les cyclistes est le pont de la Mulatière emprunté par plus de 500 cyclistes par jour.

Le collectif VALVE insiste sur l'importance de travailler sur le plan vélo de l'agglomération qui existe, qui est ambitieux et réaliste mais qui n'est pas appliqué dans le Sud-Ouest lyonnais.

Pourquoi réaliser le plan vélo?

Le plan vélo est un sujet fédérateur, réalisable à court terme et rentable.

Le vélo est un mode de transport crédible en forte progression : il représente aujourd'hui 4% de la part modale (contre 1% en 2003) et est renforcé par les ambitieux objectifs du Grand Lyon à l'horizon 2020 (part modale de 7,5% sur le Grand Lyon et de 10% sur Lyon-Villeurbanne).

VALVE souhaite que le plan vélo soit réalisé dès maintenant et quelle que soit l'issue du débat public portant sur l'Anneau des Sciences pour constituer un réseau continu attractif cyclable en suivant un calendrier précis de réalisation.

Le collectif VALVE a des propositions réalistes techniquement et financièrement, qui s'appuient sur l'existant, qui résorbe les discontinuités et améliore la sécurité des cyclistes. Ces propositions sont en cohérence avec le plan mode doux du Grand Lyon.



- Les plans modes doux du Grand Lyon.

Gilles Vesco, vice-président du Grand Lyon en charge des nouvelles mobilités et **Pierre Soulard**, Responsable du service mobilités urbaines au Grand Lyon présentent le plan mode doux du Grand Lyon.

Le plan mode doux du Grand Lyon est parti du constat du potentiel de développement de l'usage du vélo. L'accompagnement par des actions publiques fortes est primordial.

A l'horizon 2014, l'objectif est de doubler la part modale du vélo et atteindre 5%. La perspective à 2020 est de viser une part modale atteignant les 7,5%.

Pour cela, deux volets d'actions ont été mis en place :

- Renforcer le réseau cyclable (30 km /an de nouveaux aménagements).
- Améliorer et diversifier l'offre de services vélos.

Le budget alloué est de 90 millions d'euros.

En 2008, le réseau cyclable de l'agglomération était de 308 km, l'objectif étant d'atteindre 520 km fin 2014 et 920 km fin 2020.

Depuis 2008, 191 km de réseau cyclable ont été réalisés.

Plusieurs types d'aménagements ont été réalisés tels que des pistes cyclables, des bandes cyclables, des couloirs bus mixte, des double sens cyclables, des voies vertes...

De nouveaux services pour les vélos ont vu le jour :

- Stationnement sécurisé Vélo public :
 - o Offre en Parcs auto publics du centre ville : pour les besoins résidentiels et activités. L'objectif est de 1350 places sur 20 sites (1200 LPA, 150 VINCI et QPark). Il s'agit de consignes fermées d'accès par une carte d'abonnement et offre une garantie de place.
1ère phase d'ouverture début 2012 : 4 parcs LPA pour 227 places vélo : Hotel de Ville, Terreaux, Cordeliers, Table Claudiennes, Part Dieu.
2ème phase (2013-2015) : 10 parcs LPA pour 600 places vélos.
Tarif abonnement 35€/an
- Offre dans les Parcs relais du réseau Sytral : pour l'intermodalité vélo / transports en commun. L'objectif est d'équiper 21 sites en places vélo avec un accès via la carte Técély. Sans garantie de place. Une étude est en cours sur 8 sites (500 places). Le déploiement est prévu fin 2013.



Un dispositif d'aide à l'achat de vélo à assistance électrique a été mis en place le 1^{er} janvier 2012 pour en stimuler son usage, qui représente une alternative crédible à la voiture et aux 2 roues motorisées.

A ce jour, 1300 dossiers de financement ont été reçus au Grand Lyon. Ce dispositif a particulièrement séduit les habitants de l'ouest lyonnais.

Le Vélo'V en quelques chiffres :

- 95% des abonnements se font sur Internet.
- Près de 15% d'abonnés longue durée en plus.
- Plus de 1 000 cartes Vélo'V Express.
- 37 stations Vélo'V « Bonus 30 » : ces stations sont situées à une altitude minimale définie à la fois par le Grand Lyon et JC Decaux et dotées d'une tarification particulière puisque les utilisateurs y déposant leur vélo bénéficient d'un crédit-temps de 30 minutes à la condition d'avoir retiré leur vélo d'une station non bonus. Ce crédit-temps, le "Bonus 30", peut être utilisé immédiatement si la location en cours excède la période de gratuité, soit être crédité sur le compte Vélo'v du client pour une utilisation ultérieure, dans la limite de 10 heures.
- Gratuité pendant les évènements culturels.
- Gratuité pendant les pics de pollution.
- Mise à disposition des données Vélo'V.
- Redéploiement de stations.

Questions et avis du public :

Gilles Laracine, de l'association de sauvegarde des coteaux du lyonnais, explique que les voies cyclables élargies ne sont pas agréables pour les cyclistes et permettent plutôt aux automobilistes d'empiéter sur ces voies.

Il s'étonne également qu'un scénario tout transport en commun n'est pas été étudié par le maître d'ouvrage contrairement à ce qu'il avait annoncé en 2011.

Jean-Noël Ressigaud, élu du 2^e arrondissement de Lyon, précise qu'autoriser le vélo dans le métro ou dans le tramway favoriserait son développement. Il propose également que soit réétudiée la couleur du marquage au sol des voies cyclables pas assez visibles pour les automobilistes.

Il rappelle également que l'utilisateur de Vélo'V n'a pas la garantie de trouver une place disponible à la station pour déposer son Vélo'V et que la mise en place de vidéosurveillance permettrait d'éviter les actes de dégradation.

Enfin, Jean-Noël Ressigaud estime que les parkings sécurisés en ville restent insuffisants.

Il insiste sur la nécessité de développer ce mode de déplacement.



Yves Neyrolles, demande à ce que soient entretenus les parcours cyclables.

Guillaume D’Arcy, des Laboratoires Aguetant, insiste sur la nécessité d’un transport routier performant et estime qu’il est très important de mettre en communication les pôles de santé et le biopôle de Gerland.

Gilles Vesco répond à ces questions en précisant que le meilleur trajet est celui qui ne se fait pas et que c’est tout l’objectif des éco-cités et de la Ville Durable aujourd’hui.

En ce qui concerne la couleur des pictogrammes, le blanc restera certainement la couleur utilisée. En revanche, les pictogrammes vont à l’avenir être thermo-collés (au lieu de la peinture) au sol afin de résister au passage des véhicules.

Le taux de vandalisme sur les Vélo’V baisse et est suivi au jour le jour.

Enfin, une étude est menée pour la vélo-route du sud et sur la faisabilité de la faire passer par la lône.

Bernard Thierry de la DARLY demande à ce que l’on tienne compte dans ce débat de l’avis non exprimé des classes défavorisés qui ne peuvent participer à ce débat et pour qui l’Anneau des Sciences ne ferait qu’accroître les inégalités. Selon la DARLY le meilleur scénario pour les classes défavorisées serait celui des transports en commun.

Philippe Marzolf clôt la réunion.