

## **Auditions Publiques**

### **DÉBAT PUBLIC**

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

**LYON – 05 février 2013**

**Espace Ouest Lyonnais  
2 rue Nicolas Sicard – 69005 LYON**

**de 14h à 17h20 (3 h 20)**

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

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

- [Accueil](#)

Jean-Paul PUYFAUCHER, membre de la CPDP (5')

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Bon, merci d'être venus. On sait que d'habitude, les auditions publiques, il y a beaucoup moins de monde, ça on le sait. Ce sont des temps d'approfondissement alors la règle que l'on s'est fixée pour les auditions publiques, c'est une demi-heure au total à chaque intervention avec un temps de parole pour l'intervenant qui est entre un quart d'heure et vingt minutes et puis ensuite quelques questions de la commission et questions du public, et dans le public, on inclut également le grand Lyon s'il a des questions, des observations à formuler ou à l'État s'ils ont des observations à formuler.

On a prévu 6 personnes auditionnées, donc ça fait trois heures, donc le calendrier est relativement chargé, il faut tenir les délais absolument et, alors « TOP au TOP » n'est pas arrivé, il nous a fait prévenir qu'ils arriveraient plus tard, donc on va commencer par Monsieur Lucas et par la FNAUT. Monsieur Lucas, c'est à vous et vous avez un quart d'heure, vingt minutes pour présenter...

**Cécile VALVERDE, CPDP**

Un quart d'heure. Un quart d'heure, maximum... C'est la règle.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Le principe, c'est que ça ne déborde pas d'une demi-heure.

- FNAUT

### Edmond LUCAS, FNAUT

Bon, ça va marcher, bon, très bien, parfait. Alors, bonjour, je vous propose quelques réflexions pour un anneau du bon sens plutôt que prétendue des sciences. Alors d'abord, quelles seraient les évolutions de l'Ouest Lyonnais résultants du TOP. D'abord sur le trafic routier, bien sûr il y aurait un délestage de la jonction A6/A7 par transfert donc sur le TOP, ça c'est la première fonction du TOP. La deuxième, il y aura aussi un délestage de certaines voiries, de 5 communes de 8 à 33 %, à peu près, ce délestage, par transfert aussi des voitures qui sont sur ces voiries, sur les voies convergeant vers les 7 échangeurs et globalement on peut dire, entre le transfert de la A6/A7 et le transfert de la circulation des 5 communes, on arriverait à 180 000 véhicules par jour qui vont donc évidemment surcharger les voies qui convergent vers les 7 échangeurs en question. Alors trafic induit, maintenant sur l'aire impactée par le TOP.

D'abord il y a l'attractivité d'une voie lorsqu'elle est délestée jusqu'à sa nouvelle congestion. On a comme exemple le tunnel de Fourvière que Michel Noir avait voulu effectivement délester, par... « faire sauter le bouchon », comme il disait, par la rocade Est. Donc ce phénomène de re-saturation jusqu'à la congestion est ce qu'on appelle le Paradoxe de Downs et Thompson.

Ensuite, à temps de transport moyen constant, une heure à peu près en région Lyonnaise, le temps gagné par une nouvelle infrastructure, est en général réinvesti pour aller plus loin plus souvent, etc., ça, c'est la seconde loi, la loi de Zahavi. Par exemple sur le parcours Alaï-Hôpitaux Sud, actuellement il faut au minimum vingt minutes en heure de pointe. Si on fait le TOP, il y a environ 7 km à 60 km/h, cela fait environ 7 minutes, donc on gagne au minimum 13 minutes et ces 13 minutes vont pouvoir être réinvesties pour pouvoir aller habiter plus loin ou travailler plus loin, etc.

Donc en conclusion, le TOP induirait probablement un trafic supplémentaire de l'ordre de 30% de véhicules/km, ce n'est pas uniquement en nombre de véhicules, c'est en nombre de véhicules/km, il faut bien insister là-dessus, ce sont eux qui sont gênants, bien entendu, pour les conséquences sur l'écologie notamment. Alors, ces 30%, c'est ce qu'on a constaté au niveau du dossier d'enquête préalable pour la A45. Voilà, c'est la totalité du trafic qu'il y aurait sur la A45, en plus du trafic de la A47.

Ensuite, maintenant, les conséquences sur les nuisances. D'abord, les concentrations de polluants. Sur une bande de deux fois trois cents mètres des grands axes routiers, en 2011, on a eu des concentrations d'oxyde d'azote qui sont le double de celles permises au niveau

règlementaire. Pour les particules, c'est 2,6 fois le niveau aussi règlementaire. En 2030, avec 85% du parc à la norme Euro6, qui va être mise en vigueur en 2015, et bien on aura encore un surcroît au niveau des concentrations de l'ordre de 40% pour les NOx et de 80% pour les particules, donc on ne sera pas neutre du tout.

Ensuite, pour le TOP, on aura évidemment des hyper-concentrations en sortie de tunnel qui peuvent atteindre environ 7 fois, selon les mesures qui ont été faites pour Fourvière, par exemple, 7 fois la valeur moyenne, aux deux extrémités de tunnel.

Pour le CO2, avec une réduction moyenne de CO2 par véhicule de l'ordre de 4% par décennie, ça, c'est ce que l'on constate depuis plusieurs décennies, et un trafic induit donc de 30% que l'on a précité, la génération de CO2 en 2030 par rapport à 2011 serait évidemment de +22%. On est donc en total opposition avec le facteur 4 qui implique -50% en 2030. Alors, en ce qui concerne le dioxyde d'azote, sans et avec le TOP vers les Hôpitaux Sud, avec 85% du parc, on a dit selon la norme Euro6 et sans compter le trafic induit.

Alors, voilà les simulations qui ont été faites par Air Rhône-Alpes. Alors, sans le TOP, à gauche, on voit très bien la A7 (au milieu de l'image, à peu près) qui est en rouge, qui donc dépasse le seuil admissible de 40 microgrammes. On voit également en oblique, vers le bas, la A450. Et sur la droite, on voit très bien le boulevard Laurent Bonnevey. Bon, ça, c'est en 2030.

Ensuite, avec le TOP, alors on voit que sur les axes dont on a parlé, une réduction de la largeur, puisqu'on aurait évidemment moins de trafic par le transfert sur le TOP. Par contre on voit apparaître, notamment au milieu de l'image, une tache rouge, voire même noire, quand c'est noir cela veut dire que l'on dépasse les 60µg/m3, au niveau des Hôpitaux, puisque c'est à la sortie du Tunnel, après au niveau de l'échangeur de Bonnant, sur la gauche, pareil, et puis au niveau de l'échangeur de Saint Fons, la même chose également, bien entendu.

Alors, maintenant les conséquences sur l'étalement périurbain. Le temps gagné, le choix de la voiture favorisée par le TOP, bien entendu, entrainerait de toute évidence l'étalement de l'habitat et des activités dans tous les azimuts, en tache d'huile, grâce à la voiture. La poursuite des aménagements routiers, bien entendu, répondant au surcroit du trafic périurbain ainsi généré, et puis la réduction des territoires naturels et d'agriculture de proximité, lorsque l'on est éloigné... plus on est éloigné dans le périurbain, disons.

Ensuite, les conséquences sur la mobilité durable. Alors, je rappelle les trois critères de bases : le critère écologique, le critère économique et le critère social. Alors, le TOP a été prétendu, dans certains documents, répondant au développement durable. Alors, voyons.

Au point de vue écologique, le TOP serait en concurrence avec le Tram-train, alors que la voiture consomme 10 fois plus qu'un Tram-train occupé à 50%, entendons nous bien, la voiture émet 60 fois plus par voyageur/km de CO<sub>2</sub>, alors qu'on a dit qu'il fallait le diviser par 2 en 2030, la voiture émet des oxydes d'azotes et des particules cancérigènes dont les seuils sont évidemment pas respectés, en tout cas maintenant, et c'est pas sûr non plus en 2030, en tout cas pas partout.

Sous l'aspect économique, maintenant. Le TOP à 2,6 milliards, contribution du Grand Lyon et du Conseil Général : 125 millions d'euros par an pour 235 000 voyages, ça c'est le trafic qui nous a été indiqué, par jour. Pour les TCL, la contribution cette fois-ci, des mêmes organismes est de 140 millions d'euros par an, mais pour 1 400 000 voyages. Donc la contribution par voyage, pour le TOP, serait 5 fois supérieure à celle pour les transports en commun.

Maintenant, sous l'aspect social, l'investissement pour le TOP est équivalent à 15 ans d'investissements pour les transports en commun. Maintenant, au point de vue abonnement mensuel, pour le voyageur. En transport en commun, Saint Bel-Villeurbanne avec le train plus les TCL, l'abonnement est de 90 euros par mois. Soit 45 euros avec la participation de 50% de l'employeur. En voiture, si l'on prend le barème fiscal à 38 centimes d'euros par km, cela coûterait environ 500 euros par mois. Donc la voiture est 5 à 10 fois plus chère que les transports en commun. Ensuite, il y a les coûts externes, dont on parle très rarement. Je rappelle que ce sont les coûts des nuisances qui sont provoquées par un système de transport, mais qui sont payés par tout le monde. Et donc ces coûts externes, à la charge de tous, sont estimés à environ 0,2 euros par voyageur/km et ça représente donc pour le TOP 60 millions d'euros par an.

Alors comment réduire, maintenant, la part de la voiture par rapport au transport en commun ? Je rappelle que la part de la voiture est de 87 % dans les 2 types de transport, et donc éviter les nuisances du TOP. Alors d'abord, il y a le péage urbain. Dans 8 villes d'Europe, depuis 1990 jusqu'à 2008, le péage a réduit le trafic voiture de 15 à 20% et contribué au financement des transports en commun. On peut se poser la question, pourquoi pas cette volonté politique à Lyon ? On voit sur la figure, sur une image, donc une proposition qui avait été faite par Monsieur Lannes au séminaire de Lyon en Mai 2001, donc ça fait déjà un certain nombre d'années et depuis, on n'en parle absolument pas.

Alors maintenant, quelques faux arguments et vraies alternatives : on dit que les transports en commun à l'Ouest ne sont pas attractifs car englués. Effectivement, les bus sont englués à 5km du centre de Lyon. Il faut donc les rabattre sur les 50 gares ferroviaires dont on va parler, plutôt que les maintenir en concurrence. Les transports en commun sont inadaptés à la faible densité de l'Ouest, de la même façon que le TOP, les lignes fortes ferroviaires

répondent au drainage des flux convergents plutôt qu'au cabotage. Il n'est pas question, évidemment, d'aller de maison en maison comme disait Monsieur Collomb.

Le TOP serait utilisé aussi pour les transports en commun. On peut dire que cette possibilité est inutile à partir du moment où le TOP longe les lignes ferroviaires qui sont capables de 100 000 voyageurs par jour. Ensuite, développer des infrastructures routières permettant le libre choix. Ainsi, l'alternative à la ligne D nécessiterait 6 autoroutes à 2x2 voies. Je rappelle que la ligne D, c'est 280 000 voyageurs par jour actuellement, et que l'on peut doubler sa capacité en doublant la longueur des rames.

Ensuite, l'Ouest est difficile à desservir par les transports en commun lourds. Au XIX<sup>e</sup> siècle, nos aïeux ont réalisé 4 lignes ferroviaires dans un rayon de 40 km. Alors, quelques villes Européennes développaient 100 rings routiers que l'on considère indispensables pour le développement, mais avec RER. Alors ni ring proche, ni grand contournement bouclé, mais ring-RER à Dresde, Hambourg, Hanovre, Stuttgart, Vienne, Zurich, Bologne. Pas de ring proche, mais ring-RER à Berlin, Dortmund, Düsseldorf, Francfort. Voilà quelques exemples de villes développées sans ring.

Quelques comparaisons fondamentales maintenant entre voiture et transport en commun. Alors, consommation et CO2 par passager/km : on a des réductions par rapport à la voiture avec les transports en commun occupés à 50%. Pour le bus la consommation et le CO2 sont divisés par 4, pour le tram la consommation est divisée par 12, le CO2 divisé par 80. En bleu, on a les... ce sont les consommations et en rouge, ce sont les émissions de CO2.

Maintenant les emprises de circulation des transports en commun par rapport à la voiture. Un tram de 200 places occupé à 50%, donc sans passager, à 50 km/h remplace une file de 2,7 km de voitures. Un tram-train de 250 places, toujours occupé à 50%, à 72 km/h va remplacer une file de 6 km de voitures, c'est à dire la moitié de la longueur du TOP.

Maintenant, pour des alternatives objectivement crédibles au TOP. Alors on voit très bien, j'avais déjà montré cette carte, donc je ne vais pas la re-détailler. En bleu, on voit les tracés des lignes ferroviaires, en rouge, le tracé du TOP, on voit très bien que depuis le Nord au niveau de Valvert jusqu'au niveau de Bonnant, le TOP suit... suivrait rigoureusement la ligne ferroviaire. Ensuite, bien entendu à partir, de Bonnant ou de Brignais, il faudrait la compléter. C'est le trait bleu, en pointillé bleu, jusqu'aux Hôpitaux Sud, voire jusqu'à Oullins, ça dépend tout si l'on fait le métro jusqu'à Oullins, etc.

Alors, ces lignes sont donc très fortes. Elles peuvent comme le TOP drainer des flux de l'Ouest vers les réseaux TCL, plus de 120 lignes sur plus de 1 000 km. Donc le réseau est

quand même assez dense. Et puis bien entendu sur le TER Rhône Alpes au niveau notamment de la gare d'Oullins, par exemple.

Ensuite, là, j'ai tracé deux cercles avec le centre à La Part Dieu, l'un d'un rayon de 20km et l'autre d'un rayon de 30km. Dans le cercle de 30km, on voit qu'actuellement on a 41 gares, sur les 5 lignes de chemin de fer. Celle de Villefranche, au nord, celle de Givors au sud et puis les trois de Saint Bel, Lozanne et Brignais, en étoile. Ensuite, il est prévu encore en projet 14 gares sur la ligne de Trévoux-Part Dieu et puis les prolongements, La Brévenne, les Hôpitaux Sud et la ligne Givors-Brignais. Donc on voit que l'on disposera de 55 gares, qui permettent donc des rabattements sur un rayon de 30 km, à pied, vélo, bus, voiture. Voilà. Alors que, évidemment, le TOP ne comporterait, si on peut dire, que 7 portes et, sous-entendu, 7 parcs, dans la mesure où les gens voudront bien abandonner leurs voitures avant de pénétrer dans le TOP.

Alors, on dit aussi que les TC ne sont pas... on peut dire les TC sont loin d'être négligeables à l'Ouest, puisque l'on a donc 4 lignes ferroviaires et on a 40 lignes de bus. Dont 15 qui convergent vers Vaise, 15 qui convergent vers Gorge de Loup et 10 qui convergent vers Perrache.

Alors, quelques suggestions pour réduire le « presque tout en voiture », je rappelle 87% à l'Ouest. D'abord une billetterie multimodale. J'ai retrouvé des traces d'étude de cette billetterie multimodale depuis 22 ans et aujourd'hui, on ne l'a toujours pas, en tout cas pour les parcours simples.

Ensuite il y a des lignes de bus qui sont en rabattement sur le tram-train, plutôt qu'en concurrence. Alors qu'on a un temps évidemment triplé et des surcoûts d'exploitation. On a par exemple 4 lignes de Bus qui vont de Alaï à Gorge de Loup parallèlement à la ligne de chemin de fer, 2 lignes aussi, 55, 86, qui vont de Écully à Gorge de Loup, 1 ligne de Saint Bel à Gorge de Loup qui suit la ligne de chemin de fer sur 21 km, et 1 ligne aussi qui suit le chemin de fer du Méridien à Gorge de Loup.

Enfin, une autre solution pour favoriser les transports en commun. C'est peut être la publicité, notamment sur les coûts de la voiture par rapport au transport en commun comme on l'a cité tout à l'heure.

Donc, en conclusion, le Grand Lyon s'est officiellement engagé à respecter les objectifs de l'Union Européenne, de Grenelle, du plan de protection de l'atmosphère, des PDU, du Scot, etc., notamment pour la réduction de la consommation d'énergie, les émissions de polluants et des gaz à effet de serre, de l'artificialisation du sol, etc. Il s'est engagé également pour le transfert modale vers les transports les plus vertueux conformément aux décisions de

Grenelle. Or, le TOP favorisant la poursuite du développement des déplacements en voiture, sur un tracé longeant le ferroviaire, serait donc en total opposition aux engagements du Grand Lyon. On peut se demander si le TOP ne serait pas un nouveau paradoxe après celui de Downs et Thompson. Voilà, je vous remercie pour votre attention.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Merci bien. Merci bien, oui, quand même, juste une petite question : vous parlez du paradoxe, par deux fois, de Downs et Thompson et de l'attractivité d'une voie délestée. Si... j'ai quand même lu, dans le dossier du maître d'ouvrage, le maître d'ouvrage prévoit des mesures de régulation, ce n'est pas très précisé, est-ce que vous y croyez ou est-ce que vous n'y croyez pas ? Est-ce que l'on peut réduire l'attractivité d'une voie par des mesures de régulation ? Est-ce que vous avez une opinion là-dessus ?

**Edmond LUCAS, FNAUT**

C'est vrai que cette régulation, théoriquement, elle permettrait de réduire le trafic, reste à savoir si elle sera... elle pourra être bien acceptée par le public qui a l'habitude de prendre certaines trajectoires, et reste à savoir si cela sera vraiment possible. Voilà, la question que l'on peut se poser.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Merci, alors on prend... Est-ce que le Grand Lyon veut réagir ? Ou est-ce que l'on prend des questions de la salle ? Sachant qu'il nous reste quelques minutes quand même pour avoir des questions... Monsieur Saraillon ?

**Jean SARAILLON, Sauvegarde de la Vallée de Francheville**

En fait, c'est un complément, je le montrerai tout à l'heure. Effectivement comme dit Olivier Laurent, on pince les voiries radiales, secondaires ou principales actuelles, et on renvoie les gens sur le TOP, l'Anneau des Sciences. Mais en fait, ce trafic va se trouver quelque part. Il va se trouver, comme il est démontré souvent, au Nord, par le périphérique Nord, et au Sud par toujours cet Anneau des Sciences ainsi que le nouveau pont qui se trouve à Oullins. Ça fait une augmentation quand même qui n'est pas négligeable, je le montrerai tout à l'heure,



donc je dis qu'il y a une illusion dans cette régulation. Effectivement, on passe, mais on les renvoie bien ailleurs. Le problème final, Monsieur Collomb n'est pas là, c'est la contradiction entre le pincement que Monsieur Collomb fait à Garibaldi et ailleurs, les efforts dits de réduction de la voiture et l'arrivée supplémentaire de ces voitures par les nouveaux tuyaux que sont, au Nord et au Sud, le projet.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Donc, c'est... on entendra un peu plus tout à l'heure. D'autres... ? Oui, allez-y, allez-y.

**Gilles LARACINE, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais**

Non, c'est juste pour dire que moi, j'aimerais avoir l'opinion du Grand Lyon. Ouais, ça me paraît important qu'ils donnent leur opinion sur ce qui a été dit, surtout que...

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Oui, rappelez votre nom ?...

**Gilles LARACINE, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais**

Oui, excusez-moi : Gilles LARACINE, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais. Et je n'ai pas de question.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Est-ce que le Grand Lyon veut intervenir ? Il n'est pas obligé, hein. Dans une audition, on n'est pas obligé, il pourra prendre la parole à la fin s'il le veut, il peut prendre la parole à tout moment, poser des questions, dire ce qu'il en pense, mais il n'y a pas une obligation d'intervention. Si, il n'y a pas d'autres... ? Je pense que votre exposé... oui ? Monsieur Laurent, on vous force la main, là...

### Olivier LAURENT, Grand Lyon

Il y aurait beaucoup de choses à dire, enfin là, Monsieur Lucas donne des aplats de chiffres, des potentiels théoriques de remplissage de transports collectifs. On est tous d'accord. Non, d'ailleurs, il y a quelques chiffres qui sont contestables, mais on répondra une fois que le document sera publié, mais rappeler l'esprit de la démarche du Grand Lyon, ce n'est pas, comme ça, une opposition du mode de transport collectif et du mode routier. C'est bien l'idée d'essayer d'articuler au mieux les différents modes, sachant que l'on ne mettra pas tout le monde dans les transports collectifs pour des raisons de topographie, de densités, d'origines et de destinations. Ça, nous l'avons déjà expliqué, c'est étonnant que Monsieur Lucas dise que si l'on fait des pincements, peut-être que les gens ne seront pas très contents. Mais si l'on ne fait rien pour les mettre ailleurs et que l'on fait ces pincements pour laisser la place aux bus, à priori cela sera encore plus difficile que dans la situation qui est présentée là. Nous, ce que l'on peut rappeler à ce stade, c'est que l'idée qui est portée fondamentalement par le projet, ce n'est pas une opposition des modes, c'est une complémentarité, effectivement une redistribution des trafics et non pas une induction. On ne va pas refaire les démonstrations ici, mais toute votre démarche s'appuie sur la première planche qui, d'après nous et d'après ce qu'on calcule, et ce que confirme le LET, n'est pas exacte. On ne peut pas comparer l'Anneau des Sciences avec A45. Parce qu'effectivement, il y a de la création de capacité et il y a, ailleurs, de la suppression du pincement. Vous dites : ils ne sont peut-être pas évidents, ils ne sont peut-être pas évidents à faire accepter dans les communes comme l'Anneau des Sciences n'est peut-être pas évident à faire accepter au global, mais l'idée, c'est bien, effectivement, pour éviter ce phénomène de reprise du trafic une fois que l'on a libéré les voiries, c'est bien d'avoir ces aménagements capacitaires, qui en gros, force les gens à utiliser un itinéraire plus performant au global. C'est à dire plus performant pour l'intérêt collectif, c'est à dire que plutôt que de traverser des zones denses très habitées, on les mets sur un ouvrage à 80% enterré pour faire de manière plus efficace, au global, quand le report modal vers le transport collectif n'est pas possible, de faire de manière plus performante ces origines et ces destinations en voiture. Voilà, globalement ce que l'on peut en dire. On n'est pas sur un détail technique, mais n'opposons pas les modes. Il y a une complémentarité et on sait très bien, y compris la communauté scientifique le dit, il y a des choses qui ne sont pas reportables sur les transports collectifs. Il y a aujourd'hui un périphérique par défaut, qui est l'axe A6/A7, donc, je ne sais pas ce que va présenter Jean Sarailon derrière, mais ne sommons pas les trafics que l'on trouve sur l'Anneau des Sciences pour dire ça, ça va se réinjecter dans Bonneville ou dans le BPNL, de toute façon, les gens, aujourd'hui, font une forme de périphérique avec des dispositifs d'échanges qui sont très compliqués et qui seront simplifiés entre l'Est et l'Ouest, entre l'Ouest et l'Est, une fois que l'on aura un Anneau des Sciences qui permettra de faire correctement ce... cette passerelle.

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

Oui

### Olivier LAURENT, Grand Lyon

Voilà. Alors, attention, attention aux effets de zoom. Évidemment, vous auriez pu encore grossir sur les Hôpitaux, on est conscient, on l'a toujours dit que sur les Hôpitaux, il y aura, par rapport à la situation actuelle, des émissions qui seront en plus grand nombre. Ce qu'il faudra regarder, ce qu'il faut regarder, ce sont les choses dans leur globalité, combien il y a de gagnants, combien il y a de perdants, et ne pas négliger l'affaire des perdants. Mais ça c'est une affaire d'intérêt général. Si l'Anneau des Sciences ne répond pas à l'intérêt général, on n'aura pas de déclaration d'utilité publique dans les étapes ultérieures. Mais il faut bien cibler. On sait que sur les échangeurs on a un problème qui peut se régler notamment par l'organisation de l'urbanisme, la forme de développement aux abords immédiats des échangeurs. Il faut en tout honnêteté regarder l'affaire au global. Combien de gens verront leur situation améliorée, et certains, on l'admet, auront des situations différentes par rapport à ce qui se passe aujourd'hui.

### Edmond LUCAS, FNAUT

Oui, alors, une petite remarque quand même, c'est que je n'ai jamais dit qu'il fallait mettre tout le monde dans les transports en commun. Mais entre tout le monde, 100%, et puis actuellement, on voit 87% entre transport en commun et puis voiture. 87% dans l'Ouest des déplacements sont assurés en voiture. C'est énorme. La moyenne se serait 43,5 en principe. Voilà, il y a quand même un aspect illogique. Il est bien certain que si l'on offre une voie routière pour la voiture et à côté un transport en commun, les gens vont évidemment prendre la voiture. Voilà, alors il faudrait savoir... alors ça, pour le moment, j'ai pas... il faudrait avoir une enquête pour savoir quels sont les gens qui sont vraiment obligés de prendre la voiture. Et là, je ne suis pas sûr. Et j'ai bien dit que là, nos lignes de chemin de fer ont un rayon de 40 km avec 50 gares, je pense que l'on peut assez fréquemment faire des rabattements et poser la voiture dans l'une de ces 40 gares plutôt que d'aller vers les 7 portes. Il est évident que dès que l'on offre la possibilité d'utiliser la voiture, on utilisera la voiture. Donc on ne pourra jamais résoudre le problème, jamais.

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

Avant de donner la parole au SYTRAL, j'aimerais que le SYTRAL réagisse à ce que dit Monsieur Lucas. Il a dit à un moment donné : les bus sont englués, il faut les rabattre sur les gares ferroviaires.

Alors je suis, j'ai suivi une très grande partie du débat, c'est la première fois que j'entends cette idée-là et j'aimerais avoir une réaction. C'est-à-dire que jusqu'à présent, j'avais entendu parler de bus périphériques, j'avais entendu parler de bus radiaux, je n'avais pas entendu parler véritablement de rabattements vers les gares ferroviaires, alors, peut-être que j'ai mal écouté, alors est-ce que cette notion est une notion que le SYTRAL a ?

### Philippe Bossuet, SYTRAL

Oui, deux-trois mots, comme ça, en réaction, très rapide. On est grosso modo, comme ça, ce ne sont pas des choses vérifiées, ou très approfondies, mais avec une perspective d'à peu près une augmentation de l'ordre de 50% de la fréquentation des transports en commun à l'horizon 2030. Sur des considérations ou des hypothèses telles qu'on les connaît-là dans l'Anneau des Sciences. Ce n'est pas rien, déjà, quand même, là-dessus. Par rapport, après, aux questions d'étalement urbain et gain de temps, ce que l'on constate aujourd'hui... Ça, ça vaut un peu pour tout, c'est-à-dire, effectivement, le gain de temps peut être synonyme d'étalement urbain, mais est-ce que ça, ça ne s'applique pas au ferroviaire, par exemple ? Ce que je veux dire, est-ce qu'on est certain que dimensionner du ferroviaire à tout va, ne va pas provoquer non plus de l'étalement urbain ? On a des exemples sur un certain nombre de secteurs où aujourd'hui ce qui se passe en périphérie de l'agglomération est la conséquence quand même, même avec une offre ferroviaire, on voit bien qu'il n'y a pas une réponse des personnes qui vont s'installer là, je dirais dans des territoires un peu éloignés, avec le prétexte de la desserte ferroviaire, ce que l'on constate, c'est que majoritairement, malgré une offre ferroviaire, les choses se passent en voiture. Donc je dirais que, y compris ça, participe, finalement, à une utilisation de la voiture, même si effectivement cela coûte plus cher. Bon, il y a peut-être des gens qui aiment dépenser leur argent, mais...

### Edmond LUCAS, FNAUT

Quand on dit plus cher, c'est 5 à 10 fois. Alors que les gens râlent quand le litre d'essence augmente de quelques centimes.

### **Philippe Bossuet, SYTRAL**

On est bien d'accord, si les gens arrêtaient de râler et si les gens arrêtaient d'acheter des voitures et si les gens n'avaient plus de voiture, tout irait mieux, effectivement, effectivement.

La question de la perte de temps, enfin du gain de temps à l'inverse, il y a la perte de temps, c'est-à-dire, par rapport... Aujourd'hui, ce que l'on connaît, dans des corridors desservis par des métros, au plus on a 55 à 60% des gens qui font des déplacements avec une origine et une destination dans le corridor métro concerné, c'est-à-dire à moins de 400 m d'une station, c'est la part de marché maximale que l'on ait. Donc, dire : des gens se présentent à l'entrée de l'agglomération, en périphérie de l'agglomération, on les met tous soit en rabattement car sur des trains, soit sur un tramway, sur des autoroutes et ils traversent comme ça. Je ne suis pas certain que cela va leur faire gagner du temps. Je pense que ça va leur en faire perdre. C'est bien le souci, ce que l'on constate en matière de transport en commun, c'est que à partir du moment où il y a plus de 2 correspondances, on a une éviction très, très importante de la clientèle. Au-delà de 2 correspondances, on a des parts de marché qui sont très très très faibles. La question de la massification peut fonctionner dans un certain nombre de cas, plutôt dans des milieux denses, c'est à dire le centre de l'agglomération, Lyon-Villeurbanne, par exemple, et parce que Lyon-Villeurbanne est concerné par 2/3 des déplacements, soit à l'intérieur de ce secteur, soit en lien avec ce secteur. Au-delà de ça par rapport à des origines et des destinations très dispersées, il y a de très grosses difficultés par rapport notamment à ces questions de pertes de temps, plus d'inconfort, par rapport à des correspondances, donc c'est très difficile, c'est pas si simple que ça, de massifier les choses. On le fait, venant de toute la Région Parisienne, pour prendre un TGV pour venir à Lyon. Ce n'est pas la même chose lorsque l'on vient d'un territoire à 10 km du centre de Lyon pour aller vers un autre territoire à 10 km du centre de Lyon. Après, effectivement, sur les chiffres, je crois que l'on a déjà relevé, un tram-train à 9 000 voyageurs par heure et par sens, ce n'est pas du tram-train, c'est un très beau métro.

### **Edmond LUCAS, FNAUT**

Le tram-train peut le faire.

### **Philippe Bossuet, SYTRAL**

Oui, tout peut faire tout... Tout comme des lignes de bus, on connaît dans certains pays du Monde, des lignes de bus qui ont 250 000 ou 280 000 voyageurs par jour. Mais ça ne correspond pas à ce que l'on peut vivre et à un certain nombre d'ambitions et d'acceptabilité de la population qui est la nôtre. Donc je dis, un tram-train à 9 000 voyageurs par heure et par sens, c'est un très beau métro, ce n'est pas un tram-train avec tout ce qui va avec.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

32 mn 13, un dernier... ?

### **Edmond LUCAS, FNAUT**

Non, j'ai dit en fait que c'était une possibilité, je n'ai pas dit que c'était une obligation, c'est une possibilité.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Voilà. Désolé, le temps, on vous remercie beaucoup. Vous nous avez remis les transparents, donc ils seront sur le site internet. Alors, on continue l'ordre, c'est l'UCIL qui fait sa présentation, Union des Comités d'Intérêt Local, on vous remercie beaucoup. Si j'ai bien compris votre présentation est aussi votre cahier d'acteur. Donc, nous attendons le cahier d'acteur... D'accord. Merci.

## • AUDITION DE L'UCIL

### Denis EYRAUD, UCIL

Malheureusement pour vous, l'UCIL n'est pas une jeune fille. Les comités d'intérêts locaux, les CIL, sont des associations créées au niveau des quartiers et des bourgs de l'agglomération Lyonnaise par des habitants œuvrant bénévolement pour la préservation et l'amélioration de leur cadre de vie. Le plus souvent urbain, mais aussi naturel et rural. Leur Fédération, l'union des comités d'intérêts locaux du Grand Lyon, qui existe depuis plus de 52 ans, est l'interlocuteur naturel des pouvoirs publics pour traiter tous les problèmes d'agglomération. L'UCIL regroupent 50 comités répartis sur tout le territoire du Grand Lyon représentant environ 10 000 foyers adhérents engagés au service de leur cité.

L'aménagement urbain et les déplacements urbains ont toujours constitué des domaines privilégiés de réflexion et d'action des CIL et de l'UCIL. C'est pourquoi l'UCIL a tenu à participer au débat public relatif à l'Anneau des Sciences.

L'Anneau des Sciences... Alors comment on fait ? Là ? Non, c'est pas ça... où sont les flèches, là-dedans ? Je suis un peu perdu, s'il vous plaît... Ah, j'ai trouvé. Merci.

Donc, l'Anneau des Sciences et le contournement autoroutier Nord-Sud de Lyon, deux infrastructures pour nous indispensables à l'équilibre et au développement de la métropole lyonnaise.

Alors, je vais apparaître un petit peu comme un petit canard, dans les présentations qu'on va avoir cet après-midi.

Des habitants mobilisés pour désengorger l'hyper centre de leur agglomération et désenclaver l'Ouest lyonnais.

L'UCIL rassemble, tout aussi bien des habitants ancrés dans leur territoire et vigilants de la qualité de l'environnement local, que des actifs qui comprennent les nécessités de l'activité économique et ses exigences de mobilité. C'est donc au prisme de la complexité des acteurs et de leurs pratiques multiples à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, des commerces aux services, des hôpitaux à l'université, que l'UCIL forge ses positions, en particulier cet avis relatif au projet d'Anneau des Sciences.

L'UCIL, principalement « expert » au titre de l'usage et non bureau d'études, fonde son argumentation sur le dossier du débat, mais également et surtout sur les constats de ses membres et sur une réflexion constante et commune sur l'aménagement de notre cité.

Elle veut donc rendre compte, dans ce « cahier d'acteur », de la pratique des habitants de l'agglomération au travers de l'expérience de ses membres, de leurs attentes en matière de tranquillité et de circulation apaisée dans leurs quartiers respectifs, mais aussi de leurs besoins de mobilité en tant qu'agents économiques et utilisateurs de tous les services de l'agglomération lyonnaise. Ils partagent en cela à la fois l'ambition de vivre dans une grande métropole européenne active et le souhait de résider au quotidien dans des quartiers attractifs et calmes.

Ce cahier veut refléter ce désir d'équilibre paradoxal d'habitants conscients que l'engorgement des voies et la pollution de l'hyper-centre de leur cité et l'enclavement de l'Ouest lyonnais constituent des situations intolérables qui ne doivent pas perdurer.

Le tronçon Ouest du périphérique et le contournement autoroutier Nord-Sud de Lyon, deux équipements indispensables pour une agglomération active et équilibrée

L'UCIL a débattu depuis bien longtemps du projet de TOP – Anneau des Sciences. Celui-ci est ressenti comme une nécessité, tant par les habitants de l'Ouest et du Sud-Ouest qui désirent se rendre rapidement dans les pôles d'emploi ou de commerce de l'Est, que par les autres habitants de l'agglomération lorsqu'ils ont besoin de se rendre dans ce secteur Ouest aujourd'hui très difficile d'accès.

Elle est très favorable à sa réalisation, le plus rapidement possible.

L'UCIL estime également indispensable la réalisation d'un véritable contournement autoroutier Nord-Sud de l'agglomération lyonnaise qui permette à Lyon de jouer pleinement son rôle de métropole européenne située sur un axe majeur de transit, sans pour autant subir les conséquences de ce trafic dans son hyper centre :

- Soit par l'Ouest, sous la forme du COL prévu dans la DAT et au SCOT,
- Soit par l'Est, passant par l'aéroport Saint-Exupéry, comme l'a proposé le préfet de la région Rhône-Alpes dans le SRIT (schéma régional des infrastructures et des transports), avec la réserve importante suivante :

Il nous semblerait préférable de prolonger l'A432, déjà réalisée d'Anse à l'A43, jusqu'au péage de Reventin-Vaugris au Sud de Vienne, afin d'inciter tous les véhicules en transit à emprunter cette nouvelle voirie plus directe, plutôt que d'engorger le Sud de la Rode Est (A46) jusqu'à l'échangeur de Ternay-Chasse, puis la liaison Chasse-Vienne par l'A7.

L'UCIL demande ces deux équipements depuis plus de quinze ans.

La fin d'un « scandale » majeur : le passage de l'autoroute A6-A7 dans l'hyper centre de Lyon



L'UCIL considère que le tronçon de l'autoroute A6-A7 qui passe au centre ville de Lyon constitue un « scandale » écologique majeur qu'aucune autre grande métropole européenne n'accepterait de subir. Nous ne connaissons en effet aucune autre grande ville européenne de taille comparable à la nôtre dont le centre soit traversé par une autoroute de grand transit.

On sait que la circulation sur cette artère est double :

- Un transit Nord-Sud, l'autoroute A6-A7 étant une des voies principales de communication de l'Europe,
- Une circulation locale d'agglomération importante, en particulier entre le centre et l'Ouest de l'agglomération, les montées à la colline de Fourvière, ou le passage par Vaise et le tunnel de la Croix-Rousse, ne suffisant pas à desservir l'Ouest lyonnais (justement à cause du non-bouclage du périphérique), mais aussi entre l'Ouest et le Sud-Est.

L'Anneau des Sciences nous paraît parfaitement adapté pour désenclaver l'Ouest lyonnais et alléger la circulation :

- dans le tunnel de Fourvière et celui de la Croix-Rousse,
- sur les voies radiales du plateau (rue Joliot-Curie, rue Commandant Charcot, ...),
- sur les montées à cette colline,
- dans le nouveau centre de Tassin La Demi-Lune, à l'horloge et sur la rue Marietton,
- sur l'axe Nord-Sud de Lyon et sur le quai Perrache.

En outre, le contournement autoroutier de Lyon permettra enfin de déclasser le tronçon autoroutier central du quai Perrache. Celui-ci pourra alors être transformé en avenue urbaine à vitesse apaisée, favorisant les modes de déplacement doux (sites propres de transports en commun, pistes cyclables et vaste promenade sur les berges du Rhône), pourvue de carrefour à feux aux croisements des rues transversales du nouveau quartier de la Confluence enfin relié efficacement au quartier de Gerland par de nouveaux ponts sur le Rhône.

Un vrai bouclage du boulevard périphérique

Entre le tracé court et le tracé long, l'UCIL privilégie aujourd'hui le tracé court qui constitue le « tronçon manquant » pour achever le périphérique « naturel » de l'agglomération.

Toutefois, nous pensons que le barreau Sud du tracé long mérite néanmoins un examen approfondi pour une réalisation ultérieure complémentaire éventuelle. Celle-ci se justifiera lorsque le contournement autoroutier Nord-Sud aura été fait par l'Etat, réduisant ainsi le risque d'attirer la circulation de transit sur l'Anneau des Sciences, et si l'autoroute A45 est

effectivement réalisée telle qu'elle est envisagée aujourd'hui. En effet, cette liaison directe avec le BUS et la Rocade Est permettra de relier simplement l'Ouest lyonnais au grand Est et d'accueillir dans des conditions satisfaisantes le trafic métropolitain venant de l'agglomération stéphanoise par l'A45.

#### Un projet d'avenir pour l'Ouest lyonnais

L'UCIL rappelle que le SCOT approuvé prévoit une augmentation de la population du Grand Lyon de 150.000 habitants à l'horizon 2030. L'Ouest lyonnais devra supporter sa part de cet accroissement, ce qui augmentera inéluctablement le nombre des déplacements entre ce secteur et les autres. Il est également à noter que les secteurs périphériques à l'Ouest du Grand Lyon devraient eux aussi connaître une augmentation de leur population et de leurs emplois. Pour éviter la thrombose des voies de communication de l'Ouest, il nous paraît indispensable de réaliser l'Anneau des Sciences le plus rapidement possible (on sait que celui-ci ne sera pas opérationnel avant 10 à 15 ans si la décision de le faire est prise aujourd'hui). Ainsi les voies de communication inter-quartiers, qui supportent actuellement des trafics inacceptables et incompatibles avec la qualité de vie des habitants, pourront-elles être déchargées d'une partie de leur trafic, facilitant le passage des véhicules transports en commun.

#### Une voirie discrète et bien intégrée à son environnement

L'UCIL se réjouit que le projet actuel du TOP-Anneau des Sciences comporte un maximum de tunnels. L'antécédent du tronçon Nord du périphérique, réalisé ainsi, a démontré qu'un tel équipement n'est pas nuisant et ne dégrade pas son environnement, tout en allégeant la circulation sur les voiries de l'hyper centre et de la périphérie (exemple de la rue Duquesne).

Elle demande toutefois que les échangeurs d'accès soient particulièrement soignés en prenant le minimum de terrain à l'air libre et en paysageant les voiries indispensables de raccordement au réseau.

On devra veiller au traitement des sorties des tunnels, tant par rapport aux évacuations des gaz d'échappement par des ventilations suffisamment bien dimensionnées, que par rapport aux activités ou à l'habitat existants ou qui seront réalisés à proximité.

#### Un péage nécessaire mais réduit

Bien qu'on puisse s'interroger sur la pertinence d'instituer un péage sur un ouvrage dont l'utilisation par un maximum de véhicules est souhaitable pour désengorger le centre ville, l'expérience réussie du tronçon Nord du périphérique a démontré que le fait de faire supporter la moitié du coût de l'équipement à ses usagers par le péage et la moitié aux contribuables par les budgets des collectivités, constitue un bon compromis qui ne

dissuadera pas les automobilistes d'emprunter la nouvelle section. Le mode de perception devra toutefois intégrer toutes les techniques nouvelles permettant d'éviter l'étalement des postes de péage traditionnels et même le ralentissement et l'arrêt des véhicules.

L'Anneau des Sciences, sur la totalité de son parcours, doit favoriser la réalisation de lignes de transport en commun de rocade inter-quartiers

En ce qui concerne plus particulièrement le tronçon Ouest de l'Anneau des Sciences en débat, l'UCIL souhaite vivement que le projet intègre pleinement une fonction de support de nouvelles lignes de transport en commun, soit dans la circulation générale, soit sous forme d'une troisième voie réservée (souhaitable mais onéreuse du fait de la réalisation en tunnel). Il conviendra de bien aménager les accès et les espaces de transfert pour que les échangeurs restent fluides. Des parkings de dissuasion et des pôles multimodaux devront être prévus en conséquence (à Alai et à La Saulaie, en particulier, avec échanges TER ou métro). Il serait souhaitable d'étendre ultérieurement cette fonction à l'ensemble de l'Anneau des Sciences (tronçon Nord et Boulevard Laurent Bonnevey). Ainsi, un maximum de lignes périphériques de transport en commun pourront être réalisées, permettant aux habitants qui désirent se rendre d'un quartier excentré à un autre, de ne plus être obligés, comme aujourd'hui, de passer par le centre de l'agglomération du seul fait de l'étoile des lignes actuelles qui convergent vers l'hyper centre.

Une réflexion qui doit porter sur l'ensemble de l'Anneau des Sciences

L'UCIL considère comme une excellente politique de ne plus raisonner sur divers tronçons du boulevard périphérique de Lyon mais de réfléchir plus globalement sur la totalité du parcours de l'Anneau des Sciences. Elle demande donc que le dossier soit complété dans ce sens par des projets ambitieux d'aménagement urbain destinés à gommer certains inconvénients et nuisances générés aujourd'hui par le Boulevard Laurent Bonnevey dans les zones les plus denses en habitat. En particulier, la couverture partielle du périphérique à Cusset permettrait de cicatriser cette coupure urbaine importante de Villeurbanne et de mieux relier le centre, par le Cours Emile Zola requalifié, aux quartiers Est de notre agglomération.

Réduire la pollution en ville

L'UCIL ne partage pas l'avis, si souvent exprimé, qu'une voirie nouvelle augmenterait inéluctablement la circulation en attirant la voiture. La circulation, nous l'avons déjà, qu'elle soit d'agglomération Ouest-Est, qu'elle soit de transit Nord-Sud!

Aujourd'hui, les embouteillages et le trafic polluent le plus grand nombre possible d'habitants du centre de l'agglomération.

Le double projet « TOP – Contournement » permettra de réduire considérablement cette pollution atmosphérique et le bruit dans la partie la plus dense en habitat du Grand Lyon.

Il ne s'agit donc pas, pour l'UCIL, d'ajouter des autoroutes autour de Lyon mais bien de rationaliser les infrastructures routières et autoroutières existantes, et de supprimer l'autoroute très nuisante qui traverse l'hyper centre de notre métropole.

Le tronçon Ouest du périphérique ne saurait être comparé à la Rocade Est

L'UCIL s'inscrit en faux sur le contre-exemple souvent cité de la Rocade Est dite « des villages ». Il était de la responsabilité de l'Etat de réaliser un réel contournement autoroutier de Lyon. Du fait de son absence, il passe effectivement depuis 20 ans sur la Rocade Est beaucoup de véhicules en transit Nord-Sud. Il est à noter que cette rocade est gratuite et que son tracé est relativement court, ce qui laisse à penser que, sans mesures plus directives à imaginer, elle continuera à assurer, pour une part de son trafic, cette fonction de transit même en cas de réalisation du contournement autoroutier complet souhaité. Mais cette rocade dessert également de très nombreuses zones d'activités réparties sur tout son parcours, où se trouvent bon nombre des emplois de notre agglomération. Elle n'a d'ailleurs été dimensionnée que pour assurer ces seules fonctions d'agglomération.

Alors oui, cette voirie est très encombrée! Mais que dirait-on, et où en serait notre cité, si la circulation de transit qu'elle absorbe aujourd'hui passait sous le tunnel de Fourvière et sur la presqu'île, et si la desserte des industries de l'Est transitait entièrement par le centre ville et par les petites routes départementales des villages ? Les emplois de notre cité dépendent du bon acheminement des marchandises et le trafic, loin de constituer une maladie de la ville, est le signe de sa bonne santé économique.

En conclusion :

L'UCIL est très favorable à la réalisation du tronçon Ouest de l'Anneau des Sciences et du contournement autoroutier Nord-Sud de l'agglomération lyonnaise.

Beaucoup plus qu'un problème de circulation et d'infrastructures, c'est un élément majeur et indispensable de l'aménagement de toute la Métropole lyonnaise. Ces deux voiries complémentaires sont seules susceptibles, d'une part de débarrasser l'hyper-centre de l'agglomération d'une circulation de transit qui n'y a plus sa place et suscite des saturations incompatibles avec son bon fonctionnement, d'autre part d'offrir aux habitants des périphéries des alternatives plus performantes que la traversée du centre, que ce soit en

voiture ou en transports en commun. Pour les activités économiques et les trafics plus lourds qu'ils génèrent, ces deux infrastructures sont également nécessaires.

Le TOP est enfin indispensable pour assurer l'avenir du développement de l'Ouest lyonnais.

L'UCIL recommande donc que :

- Le projet TOP – Anneau des Sciences soit réalisé sans attendre.
- Le tracé court soit retenu en première phase.
- Les échangeurs soient conçus de façon à favoriser les accès des transports en commun sur le TOP et plus largement sur tout l'Anneau des Sciences.
- L'Etat prenne enfin ses responsabilités dans la gestion des grands trafics européens qui depuis maintenant plus de quarante ans traversent le centre de notre agglomération avec les conséquences en saturation et pollution que ceci entraîne.
- Une fois le grand contournement autoroutier de Lyon réalisé par l'Etat, pour bien relier l'autoroute A45/A450 à l'agglomération et l'Ouest lyonnais au grand Est, on puisse envisager également de réaliser le tronçon Sud du tracé « Rcade ». Il importe au moins aujourd'hui de réserver cette éventualité.
- Le tronçon central de l'autoroute A6/A7 soit enfin déclassé et remplacé par une avenue urbaine apaisée bien intégrée au quartier de la Confluence.

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

Merci beaucoup. Merci bien. Je trouve que... j'ai quand même une question toujours à poser. C'est... vous avez dit à plusieurs reprises que l'Anneau des Sciences et le contournement autoroutier Nord Sud et je reprends vos propos, parce que c'est ce que vous avez dit et vous l'avez développé d'ailleurs, sont deux infrastructures indispensables. Puis vous nous avez dit que vous étiez favorable au tracé court et que l'on pourrait ajouter par la suite le tracé long qui pourrait se justifier lorsque le contournement autoroutier Nord Sud serait réalisé. Puis vous terminez d'ailleurs, dans votre conclusion, en disant que l'Anneau des Sciences doit être réalisé sans attendre. Alors, pour que l'on se comprenne bien, c'est-à-dire que la condition qui est exprimée par le Grand Lyon, qui est de mettre le contournement autoroutier, alors pour vous c'est le Nord Sud, ce n'est pas une condition indispensable pour la réalisation même si les deux infrastructures sont indispensables.

**Denis EYRAUD, UCIL**

Nous réclamons les deux.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

D'accord.

**Denis EYRAUD, UCIL**

Ce qui ne veut pas dire qu'il faut que l'on continue, comme depuis vingt ans, à s'attendre les uns et les autres. Nous pensons réellement que le mouvement vient en marchant et que si chacun dit « j'attends que l'autre ait fait », on ne fera jamais rien. Aujourd'hui vous l'avez remarqué sur toutes les cartes, on a fait de très gros efforts de voiries à l'Est qui ont suivi, sinon précédé, l'augmentation de la population et des activités de l'agglomération, on n'a pas fait du tout ça à l'Ouest et chacun se regarde en chien de faïence, une fois c'est un contournement à l'Est, une fois à l'Ouest etc. et dit « on verra quand l'autre aura fait ». Et bien on dit aujourd'hui, l'Anneau des Sciences, on ne peut plus attendre, il faut le faire. Alors peut être que l'État ne fera qu'un petit contournement Est en allant chercher effectivement la rocade Est, mais nous on donne ce qui nous paraît souhaitable à long terme. Maintenant le calendrier c'est autre chose. Mais on ne peut plus attendre pour faire le TOP, c'est impossible, à l'Ouest, c'est devenu impossible.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Autre question, aussi, vous avez insisté sur le fait que la rocade Est des villages dessert les emplois et les industries de l'Est et vous avez accentué sur une de ces fonctions, sachant qu'elle a une double fonction. À la fois transit et à la fois desserte. J'ai lu une question à un moment donné ou quelqu'un disait « on est face à une contradiction parce que l'A432, le grand contournement est payant et la rocade est gratuite ». Quand vous soulignez ce point là vous montrez toute la difficulté peut être de rendre ce tronçon-là payant, parce qu'une grande partie de son activité est liée à l'agglomération, non ?

### Denis EYRAUD, UCIL

Il ne faut pas qu'il soit payant. Il est effectivement lié à l'activité de l'agglomération. Il n'est pas fait pour avoir le grand transit Nord Sud. Donc, c'est ce que je disais dans la contribution, il faut absolument que l'on trouve des moyens pour mieux inciter à aller sur le grand contournement Est quand il sera terminé, et c'est pour ça que nous disons qu'il vaudrait se raccorder directement à Reventin Vaugris pour que ce soit vraiment intéressant. Pour quelqu'un qui va effectivement de Paris à Marseille, d'arriver directement à Reventin Vaugris, il serait sûr d'éviter tous les embouteillages qui sont autour de la métropole lyonnaise.

### Cécile VALVERDE, CPDP

Excusez-moi, j'ai une question, moi, qui revient sans arrêt, dans ma tête, c'est en fait fondamental, c'est : comment on fait ? On dit il faut trouver des solutions, mais comment on fait pour conduire les automobilistes, les camionneurs sur une rocade payante, qui les éloigne à plus de X km, comment fait-on ? Comment on fait pour les trier ? Est-ce que ça existe quelque part dans le monde, est-ce que ça existe ?

### Denis EYRAUD, UCIL

Si vous allez plus directement au péage de Reventin Vaugris, c'est-à-dire vous vous branchez directement sur l'autoroute, excusez-moi, tout le reste de l'autoroute est payant, ils le prennent bien. Et donc, s'ils viennent du Nord de l'Europe et qu'ils vont au Sud, ce sera bien plus intéressant de passer par Saint Exupéry et d'arriver à Reventin Vaugris... si on va les rejeter à nouveau au Sud de Lyon, ça n'a effectivement pas grand intérêt. Et vous pouvez prendre l'une effectivement gratuite, que l'autre. Mais l'une, c'est-à-dire la rocade Est, c'est une rocade de desserte locale, il y a une sortie toutes les 5 mn dans une zone industrielle. C'est donc, ça n'a rien à voir avec un contournement autoroutier. Par contre, le contournement autoroutier par l'Est, pourquoi pas, à condition qu'il soit effectivement raccordé au péage au Sud de Vienne, plutôt que de passer d'un côté à l'autre, à Vienne, du Rhône... c'est un trajet de fou aujourd'hui.

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

Des questions de la salle ?... Vous vous présentez.

### Edmond LUCAS, FNAUT

Oui, toujours Edmond Lucas, toujours de la FNAUT. Je voulais vous demander comment faites-vous pour éventuellement réduire cette part de 87% en voiture à l'Ouest de Lyon en favorisant justement la circulation des voitures par l'Anneau des Sciences ?

### Denis EYRAUD, UCIL

Parce que vous considérez que cela favorise les voitures, moi je vous dirais que cela favorise les transports en commun. Parce que effectivement, non seulement on peut en mettre en rocade, ce qui n'existe pas aujourd'hui sur ce tronçon du périphérique et on espère sur l'ensemble du périphérique, mais également et surtout, ça nous libère les voiries telles que la rue Joliot Curie, la rue Charcot, et toutes ces voiries radiales qui permettent de passer les quelques lignes de transport en commun qu'il y a aujourd'hui et qui sont complètement coincées. Parce que ce sont des voiries de petits gabarits. Aujourd'hui, tout habitant de l'Ouest et du grand Ouest est obligé de passer par là, parce qu'il n'y a pas d'autre méthode, d'ensuite aller prendre des descentes, qui s'appellent Alliande et Mantais, qui sont aussi de gabarits extrêmement réduits, pour arriver dans le centre ville pour enfin arriver au bouclage par défaut du périphérique qui est l'axe Nord- Sud de Lyon, puis ensuite soit redescendre par le quai Perrache et puis aller s'enquiller sous le pont de Pierre-Bénite, pour aller rejoindre le boulevard Laurent Bonnevey, mais il faut être complètement fou ! Or, je regrette, quelqu'un qui habite dans l'Ouest Lyonnais, il peut avoir besoin d'aller dans le Grand Est Lyonnais, et bien, c'est le parcours du combattant. Tandis que là, il rentrera dans un des échangeurs, et puis il ira soit au Sud, soit au Nord, c'est autant de circulation en moins sur toutes ces voiries, où à ce moment-là les bus de transport en commun qui vont au Centre-ville de cette étoile actuelle, et bien pourront se déplacer correctement. Aujourd'hui, vous ne pouvez pas faire de site propre, ni sur la rue Joliot Currie, ni sur l'avenue Commandant Charcot, qui sont les deux grands axes qui vont dans l'Ouest Lyonnais.

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

Monsieur SARAILLON, devant. Prenez le micro, présentez-vous. Excusez-moi.



### Jean SARRAILLON, Sauvegarde de la Vallée de Francheville

Jean SARRAILLON. Je vais répéter. La rue commandant Charcot est pratiquement alignable à 16 m. Ce qui a été aligné est utilisé pour du stationnement. Est-ce que vous trouvez normal que l'on ne puisse pas faire trois voies, dont une aménagée pour les transports en commun ? Donc, d'ici 2025-2030, on a le temps de terminer, y compris aux Quatre Chemins, les élargissements. Donc, je ne vais pas dire que c'est un mensonge, mais je vais dire que l'on peut faire autrement avant 2030 avec la rue Commandant Charcot que je connais. En plus, les embouteillages ne sont pas tout le temps, ils sont à certaines heures. Il faut connaître quand même le fonctionnement aléatoire de la circulation. Voilà.

En ce qui concerne l'utilisation des lignes express dans l'Anneau des Sciences – j'anticipe un peu sur ce que je vais dire – pourquoi avoir supprimé l'A55, Monsieur Bossuet ? Pourquoi y a-t-il si peu de lignes qui actuellement utilisent les autoroutes urbaines ? Il y en a très peu. Parce qu'il faut desservir les habitants. Il ne faut pas seulement aller vite. Donc, une ligne express ne peut être que marginale.

### Philippe Bossuet, SYTRAL

Je veux dire, effectivement, il y a une petite contradiction dans un certain nombre d'interrogations ou de prises de position.

[Hors micro]

Je ne sais pas. Dans certaines propositions d'associations qui vont être présentées après, il y a effectivement des propositions de ligne en bus circulaire.

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

Bon. D'accord. Non, non, non, non. Non, au-dessus, au-dessus. Et, deux questions, et puis on passera la parole parce qu'on est à 27 mn.

### Fernand CHAMBON, CIL Croix-Rousse

Bonjour, Messieurs-dames, Fernand CHAMBON, CIL Croix-Rousse. Je me permets d'insister sur le propos... vous avez parlé que l'État fasse, pas attendre que l'État se mette d'accord avec les Collectivités Territoriales. Vous avez émis une idée du contournement à l'Est. Moi, je

pose la question. Est-ce qu'avec l'arrivée de l'A89, les prémices d'un contournement à l'Ouest qui est déjà... qui est possible parce que je crois savoir que la puissance collective territoriale préconise un grand contournement, mais beaucoup plus en retrait. Et non pas tout près des grandes cités. Donc, si on voit l'A89 jusqu'à Balbigny et Saint Étienne-Valence, est-ce qu'on ne peut pas avoir là l'idée de prémices à l'Ouest qui serait déjà pour une bonne partie réalisé ? Je dis cela parce que l'expérience que j'ai me permet de traverser le Massif Central, on voit bien que quand on veut faire une autoroute qui amène, je parle du flux migratoire l'été, hein, les grandes vacances, si vous les amenez trop loin, ils ne prennent pas, on le voit à Clermont-Ferrand, l'A89 qui passe bien loin de Clermont-Ferrand, il y en a encore qui passent dans Clermont-Ferrand parce qu'ils estiment que ce n'est pas jouable d'aller faire le tour, de monter sur Paris pour prendre l'A89. Voilà, Monsieur le Président, ce que je voulais vous souligner.

#### **Denis EYRAUD, UCIL**

Oui si vous avez bien vu le début de l'intervention, nous demandons un contournement autoroutier Nord-Sud de Lyon et la première chose que l'on dit, soit sous la forme du contournement Ouest de Lyon qui est actuellement prévue à la DTA et au SCot. On a, bien entendu, le Préfet de région qui nous a expliqué qu'il préférerait le faire à l'Est. Pourquoi pas ? C'est pour cela que l'on a tracé les deux, et tel que, il nous paraissait intéressant, ensuite, c'est « à votre bon cœur Messieurs Dames » ... Il faut éviter qu'une personne qui vient du Nord de l'Europe et qui va au Sud de l'Europe rentre dans l'hyper centre de Lyon. Attendez. C'est une imbécillité qu'un enfant de 5 ans comprendra, mais tout le monde ne le comprends pas. Mais c'est comme ça. Mais c'est évident.

#### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Allez. Rapidement.

#### **Maurice FISCH, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais**

Oui, bonjour. Maurice FISCH, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, Collectif STOP au TOP

J'entends beaucoup de propositions routières et autoroutières et puis quelques éléments de transport en commun. Je me permets de revenir sur ce que vous avez dit à propos de la rue Joliot Curie. Elle a été aménagée en site propre il y a quelques mois, et cela fonctionne...

### **Denis EYRAUD, UCIL**

Sur une partie.

### **Maurice FISCH, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais**

Ben, la partie la plus utilisée quand on vient de l'Ouest puisque toutes les réunions auxquelles nous participons insistent sur le développement des transports en commun en parallèle à la construction du TOP - Anneau des Sciences ce qui me rassure un tout petit peu, c'est qu'au fil des réunions, la quantité de transport en commun admissible dans l'Anneau des Sciences projeté augmente progressivement, puisqu'il y a encore quelques semaines, c'était encore 2012, nous étions dans une Université Lyonnaise et j'entendais le représentant du Grand Lyon nous dire qu'il n'y aurait pas une seule ligne de transport en commun dans l'Anneau des Sciences. Et puis, depuis que 2013 est arrivé... revoyez les vidéos, vous comprendrez exactement ce que je vous dis... Et puis, depuis que 2013 a commencé, la quantité de transport en commun semble de plus en plus importante, et je m'en réjouis. Ce qui fait l'attractivité des transports en commun, et je vais parler de l'Ouest, puisque j'en suis résident, c'est la mise en place d'équipements qui facilitent leur circulation.

### **Cécile VALVERDE, CPDP**

Monsieur, s'il vous plaît. Posez votre question car il est déjà... 30mn.

### **Maurice FISCH, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais**

Je n'ai pas de question J'ai droit à une contribution au débat, il n'a jamais été dit que ça ne serait que des questions, ça commence à me gonfler un peu, la seule question que j'ai posée n'a jamais trouvé de réponse ! Alors, s'il vous plaît.

### **Cécile VALVERDE, CPDP**

Je vous rappelle sur le temps, s'il vous plaît.

**Maurice FISCH**

J'ai demandé, vous me donnez combien de temps, s'il vous plaît ?

**Cécile VALVERDE, CPDP**

30 minutes

**Maurice Fisch**

Mais c'est pas mon temps, ça !

**Cécile VALVERDE, CPDP**

Non, nous devons changer d'interlocuteur à 30, il est déjà 32.

**Maurice FISCH**

Bon, alors, Madame, Je regrette de ne pas connaître la règle, je vous demande quelques instants pour m'exprimer, si ça vous gêne, je vous rends le micro et je vous dis au revoir.

**Cécile VALVERDE, CPDP**

Non, mais je vous demande d'être bref.

**Maurice FISCH**

Ben, avec grand plaisir ! J'entends parler de la rue Joliot Curie, qui a été aménagée, je voudrais expliquer qu'en complément de ces aménagements en site propre, il y en a d'autres. Il y a notamment le shunt des « s » d'Alaï qui est particulièrement efficace, qui permet de gagner quelques 8 mn en période de grosse saturation routière, c'est loin d'être négligeable, c'est même particulièrement important. Et vouloir mettre un parc relais à Alaï, et je terminerais là puisqu'on me coupe la parole, c'est complètement inepte, puisque

arriver à Alaï en voiture, c'est déjà pas facile, mais ça le sera d'autant moins si un jour, il y a l'Anneau des Sciences. Je vous remercie.

### Cécile VALVERDE, CPDP

Je pense qu'il est nécessaire peut-être qu'on rappelle la règle. Nous ne sommes pas ici pour refaire le débat, refaire ce qui a été fait dans les réunions. Nous sommes ici pour éclairer des points qui n'auraient pas été suffisamment éclairés de la part des contributions qui nous ont été faites. C'est l'objet de cette réunion. Ça n'est pas l'objet de se reposer toutes les questions qu'on a vu dans le débat. C'était uniquement ça, et nous avons prévu, pour ceux qui sont arrivés un peu plus tard, d'avoir 30 mn pour chaque intervenant, parce que nous avons un impératif d'horaire, nous avons une autre réunion ce soir et nous ne pouvons pas nous permettre de nous attarder. Voilà. Merci.

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

Merci beaucoup. Et nous passons la parole à LMTP. Monsieur ABEILLE. Oui, je dis Lyon Métro Transports Publics. Oui, mais c'est ce qu'ils m'ont mis sur mon papier.

[Hors micro]

- **Audition de Lyon Métro Transports Publics**

### **Maurice ABEILLE, Lyon Métro Transports Publics**

Bien, bonjour. Bon, je vais être un peu sur un tempo un peu différent des exposés précédents. Tout d'abord, je vais redonner très rapidement les quelques propositions que nous avons faites, sachant que nous avons essayé de construire un scénario qui serait un scénario « transports publics », sans construction de la partie TOP de l'Anneau des Sciences. Voilà. Donc, on s'est livré à ce petit exercice. Il a déjà été présenté, c'est pour ça que je vais être rapide, juste pour le rappeler. Et on partait de ce constat qui est issu de l'enquête ménage, c'est que, quand même, la grande majorité des déplacements de l'Ouest Lyonnais se fait à destination de Lyon et de Villeurbanne, enfin du centre aggloméré de l'agglomération. Les déplacements internes à l'Ouest sont relativement courts, c'est pour cela qu'il faut prévoir des transports de surface pour faire du cabotage, parce qu'il y a besoin de cabotage au niveau de l'Ouest Lyonnais, également. Et le transit longue distance qui traverse l'Ouest Lyonnais n'est pas de très grande importance. Voilà. Et on a peu de liaison diamétrale Est-Ouest. Donc, je vais très vite.

Donc, qu'est-ce qu'on a fait comme propositions, nous ? On a dit, en partant de ce constat, on vous l'a présenté, et bien, il faut trouver un système de transport lourd, alors ça a été chiffré par le Grand Lyon, effectivement, c'est dans des coûts importants, mais... un système de transport lourd de type métro ou tram-train, en partie en tunnel, qui permettrait d'assurer une desserte rapide sur l'Ouest et donc le point fort de l'Ouest lyonnais, c'est probablement Alaï qui semble être le point de convergence sur lequel on pourrait faire arriver un système lourd.

Alors, deux propositions, on n'est pas des techniciens du transport, donc c'est pas à nous de faire les études, soit proposition « métro » qui nous paraîtrait plus intéressant parce que ça permet en même temps d'avoir des points de desserte à l'intérieur du 5<sup>ème</sup> arrondissement et de ne pas être une simple liaison directe sur Alaï ; Ce qui permettrait aussi, on connaît les difficultés que cela occasionnerait, c'est de compléter la desserte de Confluent, en plus du tram, en faisant au moins un arrêt dans Confluent, puisqu'on voit que, on pense qu'en 2025, on aura quand même des problèmes de desserte en transport collectif du secteur de Confluent et que le tram ne sera pas suffisant comme capacité, et qui permettrait donc d'aller jusqu'à Alaï qui serait un des points de rabattement du secteur.

Ou alors, possibilité peut-être, d'utiliser au moins l'entrée de tunnel ferroviaire en partant de Perrache pour faire un tram-train, c'est à voir, il ya a des gens qui ont étudié déjà un peu cette question. C'est à voir si c'est envisageable ou pas.

Mais donc, on sent qu'il y a besoin de créer un axe entre Alai et en connexion sur le réseau de métro de l'agglomération.

Le prolongement, bien sûr, de la ligne B aux Hôpitaux Sud, mais aussi, c'est un dossier que l'on avait fait il y a déjà deux ans de cela. Dire Hôpitaux Sud, c'est bien, c'est ce que Lyon Métro a proposé tout le temps, en ayant d'ailleurs proposé le prolongement à Oullins et ensuite à Hôpitaux Sud, mais il faut d'aller un peu plus loin que Hôpitaux Sud pour des problèmes d'aménagement, de pollution, créer un pôle d'échange interne à l'hôpital, c'est peut-être pas la meilleure solution, et donc on peut faire ce pôle d'échange un peu plus loin en direction de l'A445 avec un rabattement tram-train probablement de Brignais jusqu'à ce pôle d'échange, qui lui pourrait se prolonger éventuellement jusqu'aux Hôpitaux Sud. Donc, c'est, je rappelle assez vite.

Et donc ce qu'on a appelé l'Express Ouest Sud Lyonnais, c'est-à-dire une rocade que l'on dessine finalement sur l'Ouest Lyonnais, qui serait une rocade au sol, bien sûr, qui peut être, qui pourrait être assurée en BHNS, qui pourrait être réalisée par phases progressives, et qui, avec deux hypothèses, soit de desservir, de se brancher sur la Saulaie à Oullins, soit de passer par les Hôpitaux Sud, et il nous semblerait intéressant que ces mouvements de rocade puissent être raccordés au secteur Sud-Est de l'agglomération lyonnaise, donc d'aller jusqu'à Vénissieux, avec toutes les difficultés que l'on connaît pour traverser le Rhône, mais qui sont quand même envisageables.

Alors, vous allez me dire, c'est bien beau tout ça, ça, c'était pour montrer la Saulaie, non, c'est pas dans l'ordre... c'est bien beau tout ça, il faut des moyens de financements, il faut... on ne remplit pas les transports en commun comme ça, simplement par un coup de baguette magique, en disant on fait du transport en commun, les gens vont venir, abandonner leur voiture et venir en transport en commun. Donc on sait très bien que si l'on veut développer l'offre de transports collectifs, il faut avoir des mesures, et des mesures complémentaires pour inciter à ce changement de comportement. On le voit très bien quand on fait des transports collectifs en centre-ville, si l'on développe en même temps l'offre de stationnement, concomitamment avec le développement des transports collectifs, le résultat restera très mitigé. Donc, qu'est-ce que l'on propose ? On a eu un exposé, l'autre fois, de Charles RAULT qui était très clair et très précis, donc Charles RAULT du LET, sur les principes du péage urbain, avec les grands principes : péage cordon, péage de zone... Euh, nous, on pense qu'il faut peut-être aller un peu plus loin que ces principes-là, sachant que maintenant, les collectivités peuvent faire des expérimentations de péage urbain, ce qui

n'était pas possible il y a quelques années. Et en se disant, le gros problème du péage urbain, ce qui est toujours rétorqué par rapport au péage urbain, c'est un problème d'équité sociale, un problème de ségrégation par l'argent, enfin, tous ces aspects-là qui effectivement sont des... présentent des difficultés et ne sont pas évidentes à trouver des solutions.

Je vais vous exposer en quelques mots la carte multimodale, c'est un concept qui a été étudié il y a déjà une dizaine d'années de cela, même peut-être un petit peu plus, maintenant, qui n'a pas été vraiment développé. Ça mériterait d'être développé car c'est encore au stade de concept et il y a plein de points de détail ou même de mise en œuvre qui sont encore compliqués, mais on a de bons techniciens dans l'agglomération, donc ils seraient certainement très fiers d'être les premiers en France, en Europe et peut-être dans le Monde, à développer un concept comme cela.

Donc, voilà. Le principe de ce péage, en fait, carte de circulation multimodale, c'est le, c'était au CERTU que ce concept avait été étudié c'est de dire, on crée un péage de type péage de zone, mais avec un « plus » très important. C'est-à-dire on oblige toute personne qui veut se déplacer autrement qu'à pied, ou en vélo, bien sûr, ou même en moto, parce que là on ne voit pas bien comment les taxer, ceux-là, et bien d'acquérir un titre de transport qui serait le titre de transport que toute famille doit acquérir et qui lui permettra de se déplacer en transports en commun. Alors, cet abonnement, pour justement avoir le côté social de cet abonnement, on avait émis l'idée que cet abonnement serait valable pour tous les membres de la famille, soit un abonnement et une contremarque pour tous les membres de la famille, c'est-à-dire un abonnement est pris et on donne une contremarque pour tous les membres de la famille. Donc, et il faut obligatoirement avoir cet abonnement pour pouvoir prendre ensuite une vignette VP, si l'on veut se déplacer en voiture. Donc cette vignette VP que l'on accole au pare-brise de la voiture et qui permet de contrôler le véhicule ensuite, lorsqu'on stationne sur la voirie. Donc ce principe met tous les ménages en situation de choix entre utiliser sa voiture ou utiliser le transport collectif. Donc c'est un système qui en même temps est... a un aspect quand même social fort puisque on donne la carte pour tous les membres de la famille et on fait payer un plus effectivement à ceux qui veulent utiliser leur voiture. Mais bien sûr, il y a déjà, il y a toujours des cas particuliers, un concept général comme ça, c'est compliqué à mettre en place. Donc il y a des gens qui vont, qui ont une mobilité très faible, qui ne vont prendre peut-être que quelques fois dans le mois le transport en commun ou qui vont utiliser une fois ou deux leur voiture dans le mois, et donc on prévoit une possibilité d'abonnement à la journée pour la voiture ou pour les transports en commun, mais de faire en sorte que cet abonnement à la journée, au bout de 5 déplacements dans le mois, ça leur revienne plus cher que s'il prenaient la carte complète. Voilà. Donc c'est ce que j'ai... Où est-ce qu'on vendrait les titres VP pour accoler à la voiture ? Ils sont donnés en même temps quand on achète la carte multimodale, quand on les paye, bien sûr, ou on peut



les acheter après, pour les occasionnels, on peut les acheter aux horodateurs ou dans les bureaux de tabac.

Le problème, alors vous me direz il y a des problèmes là-dedans, comment on traite le transit ? Le transit effectivement, il faut trouver une solution, dans ce cas-là, il est exonéré de péage. Bon. Le transit, on peut espérer qu'en 2025, l'État aura trouvé une solution pour le faire sortir de l'agglomération lyonnaise. Donc le problème se résoudrait de lui-même. Le trafic d'échange, c'est-à-dire les gens qui viennent de l'extérieur et qui s'arrêtent dans Lyon, et bien ils prennent un péage à la journée, en allant l'acheter en voiture s'ils viennent en voiture, ils iront l'acheter à l'horodateur, voilà.

Donc, on avait, il y a une simulation qui a été faite. Alors, là-aussi, une simulation assez grossière, c'est un ordre de grandeur. J'ai essayé de réactualiser un petit peu par rapport à des données 2011. Alors, si l'on partait sur la carte TC à 50€/mois, pour la famille. Carte pour la famille, hein, donc c'est le prix de l'abonnement actuel, en gros le prix de l'abonnement actuel TCL. Et la vignette VP qui serait de 20€ par voiture, par voiture possédée, par voiture que l'on veut faire rouler, par mois. Ou alors, si on n'a pas de voiture, on ne prend que la carte TC, bien évidemment, à 50€, et le paiement au déplacement, le TC 1,60, c'est le prix actuel, et la vignette VP 10€/jour. Bon, ce sont des hypothèses effectivement.

Et, encore hypothèse, pour voir quel pourrait être le rendement de cette carte, c'est-à-dire, et bien on a des ménages non motorisés, cela, ils ne prendront pas de vignette VP, bien évidemment, et on considère que dans ces ménages non motorisés, c'est qu'il y a pas mal de personnes âgées, etc., qui se déplacent peu, puis il y a aussi des jeunes qui eux se déplacent, donc on peut supposer que 50% prendraient, acquérait la carte et qu'on aurait l'autre moitié de ces ménages non motorisés qui prendrait les titres à la journée, aussi bien pour la voiture que pour le transport collectif. Et les ménages motorisés, eux, la grande majorité, 80%, prendraient, acquièrent la carte, donc il y en aurait 20% qui estiment ne pas avoir à se déplacer très souvent et qui prendraient des entrées à la journée.

Alors, les hypothèses de recette, quelles hypothèses de recette peut-on avoir dans ce système ? La recette qui serait procurée par cette carte, on l'a minorée de 20% pour tenir compte, parce qu'on peut mettre en plus des tarifs sociaux, et puis il y aura toujours de la fraude dans le système, parce que le contrôle n'est si évident que ça. Et, puis, à partir du moment où l'on incite quand même beaucoup de gens et beaucoup plus de monde à prendre les transports collectifs, il faut être crédible en matière d'offre de transport collectif, donc ce qui veut dire qu'il y a obligatoirement, déjà, une augmentation de l'offre de transport collectif à mettre en place avec ce type de mesure. Donc on est parti sur 20% d'augmentation de l'offre pour tenir compte de ce supplément de clientèle. Et alors quand on fait des calculs, j'allais dire quand même des calculs de coin de table, hein, attention, ce

n'est pas... tout cela mérite d'être étudié. La recette tarifaire actuelle, enfin de 2011, parce que 2012, elle a encore fortement augmentée, 175 millions d'euros, la recette TCL. La recette carte + ticket, carte multimodale, avec les hypothèses qui ont été retenues, rapporterait 347 millions d'euros. Donc on voit que c'est pas mal par rapport à la recette tarifaire TCL actuellement. Dans laquelle il faut abattre, faire un abattement de 20% pour tenir des comptes des titres sociaux, etc., et on se retrouverait avec un supplément de recette, par rapport à la recette TCL actuelle, de 103 millions d'euros. Comme on dit qu'il faut augmenter l'offre d'au moins 20%, donc on a un coût d'exploitation de cette offre supplémentaire à prendre en compte, qui serait donc de l'ordre de 20 millions d'euros, et donc on se retrouve avec un supplément de recette par rapport à la situation actuelle de l'ordre de 80 à 90 millions d'euros, ce sont tout à fait des ordres de grandeur. Mais ce qui montre qu'un tel système peut apporter un supplément de recette non négligeable pour l'organisation des transports publics et pour l'accroissement de l'offre de transport public. Donc ce qui veut dire que, bien évidemment, si on veut faire un scénario des transports collectifs, et un scénario fort « transport collectif », il faut obligatoirement l'accompagner de mesures complémentaires. Et ces mesures complémentaires, nous proposons l'une de ces mesures. Il peut y en avoir d'autres, c'est une action beaucoup plus forte sur le stationnement payant, sachant que le stationnement payant a été la première forme de péage urbain. Mais, donc cette carte permet soit d'augmenter très fortement l'offre, soit de baisser les tarifs, ce qui n'est peut-être pas la meilleure des solutions non plus parce que, à un moment donné, faudra bien, si on baisse les tarifs, on aura encore un surcroît de monde et il faudra bien arriver à augmenter l'offre supplémentaire. Et donc, d'orienter les choix vers des scénarios vraiment « transport collectif ». Voilà en gros ce que l'on peut proposer comme système qui est totalement complémentaire à un scénario transport collectif. Alors, si c'est le scénario VP qui se fait, l'ajout de la carte de circulation multimodale n'est pas non plus incompatible, et ça peut être un des éléments, sachant que l'on arrivera certainement un jour ou l'autre à des principes de péage urbain. Mais il faut trouver des principes de péage urbain qui soient acceptables par la population et qui ne soient pas trop ségrégatifs sur le plan pécuniaire. Voilà donc ce que l'on a voulu vous proposer aujourd'hui, c'est un peu en complément par rapport à l'exposé que j'avais fait l'autre jour. Merci.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Merci beaucoup. Alors, ce n'est pas la première fois que j'entends parler de cette carte. Vous me dites, et je veux bien vous croire, que vous voyez une augmentation de la fréquentation des TC. Si j'ai bien compris aussi, mais peut être que je me trompe, le péage sur TEO, qu'est-ce qu'on en fait ? Est-ce qu'il faut qu'il disparaisse ? Parce que je ne vois pas si on le

maintient ou pas. Or, c'est une recette. Et d'autre part, la question aussi que je me pose, c'est si les transports en commun montent, pourquoi à partir du moment où j'ai payé pour circuler, je n'ai pas envie d'utiliser tous les jours ma voiture ? C'est-à-dire que c'est une notion que j'ai, enfin est-ce que quand j'augmente la fréquentation des transports en commun, est ce que je n'incite pas aussi la fréquentation en voiture ? C'est... Alors que je sais que le péage, par contre, plus j'augmente le péage, moins il y a de fréquentation parce que là, je régule par le prix. Là, comme le prix est constant, quel que soit le nombre de kilomètres, j'aurai peut-être envie de faire encore plus de kilomètres. C'est une question que je me suis posée, elle est peut être bête, mais voilà la question.

### **Maurice ABEILLE, Lyon Métro Transports Publics**

Non, non, elle pas bête. C'est une question récurrente d'ailleurs, qui oppose le péage de zone au péage cordon. Le péage cordon, on paie à chaque entrée, donc effectivement, on est plus réticent à utiliser sa voiture. Sauf une fois que l'on est dans le cordon, on peut tourner avec sa voiture également. Bien sûr, on peut avoir ce raisonnement, mais on ne se déplace pas pour le plaisir uniquement. Et là, c'est pour cela que si l'on fait qu'un péage de zone, on peut tomber dans ce risque. C'est pour ça que l'on a la contrepartie de cette offre d'utilisation du transport collectif qui est quand même extrêmement incitative à prendre, à utiliser le transport collectif. Parce que la voiture, on l'utilisera, mais on dépense de l'essence, on paie le stationnement payant, qui reste toujours payant, donc elle a son coût marginal permanent, alors que le transport collectif, on n'a aucun coût supplémentaire quand on l'utilise, en l'occurrence. Et par rapport au péage d'infrastructure qui est, dans l'hypothèse là, je suis parti sur un scénario TC, donc on ne faisait pas l'Anneau des Sciences. Si on fait l'Anneau des Sciences, effectivement, le TOP ou les autres infrastructures payantes, et bien il faut trouver une solution pour l'intégrer éventuellement dans la carte VP avec un supplément de coût pour l'utilisation de l'infrastructure. Enfin il y a des tas de solutions à trouver. Bon, c'est aux techniciens après de travailler ces concepts. Là, on en est vraiment à un stade de concept. Il y a beaucoup de travail encore pour rendre faisable, effectivement faisable une telle proposition.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Question encore, à haute voix. Il y a encore beaucoup de travail, cela voudrait dire que, est-ce que, pour vous, un travail à l'horizon mise en œuvre de l'Anneau des Sciences, 2025, le

travail peut être conduit ou il faut encore beaucoup réfléchir ou est-ce qu'il faut beaucoup l'expérimenter ? Comment vous voyez un peu l'avenir ?

### **Maurice ABEILLE, Lyon Métro Transports Publics**

On a suffisamment de chercheurs transport sur l'agglomération lyonnaise pour mener à bien ce genre de travaux, et je pense qu'avant 2025, on peut avoir très nettement avancé. Le tout c'est de le vouloir. Il y avait eu une première étude qui avait été lancée, il y a je ne sais plus combien d'année, de mise en place d'un péage urbain et d'étude comparée Lyon, Saint Étienne, Grenoble. Mais en fait, il y a eu beaucoup de réticences finalement locales. C'était Grenoble qui poussait un peu à la roue pour lancer cette étude, pour faire cette étude, mais après elle s'est terminée un peu en eau de boudin, quoi.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Questions de la salle ? Aucune ?

### **Maurice ABEILLE, Lyon Métro Transports Publics**

J'étais peut-être un peu à côté de, un peu différent.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Non, la question de la tarification est une véritable question. Elle fait partie intégrante du débat. Et là, on vous remercie parce que c'est une question où l'on sent qu'il y a beaucoup d'approfondissements à avoir et vous en avez apporté un éclairage que l'on versera au débat comme les autres éclairages. Monsieur MURAT puis après Monsieur COLAS. Monsieur MURAT, vous vous présentez merci.

### **Jean MURAT, Déplacements citoyens**

Bon, Jean MURAT, Association Déplacements citoyens. J'ai envie, je te l'ai posé en aparté tout à l'heure. Je me disais si on veut écarter aujourd'hui du trafic du transit, on sait que ce n'est pas un trafic famineux puisque c'est de l'ordre de peut-être 15 % ou quelle chose

comme cela, en moyenne. Mais, est-ce que l'institution tout bêtement d'un péage sur le tunnel, pour le tunnel, passer le tunnel de Fourvière pour des véhicules qui ne seraient pas des véhicules du département du Rhône, pour simplifier, est-ce que ce serait jouable d'après toi. Est-ce que c'est, on peut peut-être poser la question aussi au Grand Lyon, c'est quelque chose de j'allais dire de bête et méchant, c'est peut être une idée stupide, mais bref de temps en temps ...

### **Maurice ABEILLE, Lyon Métro Transports Publics**

Il y a une réponse toute simple déjà avec les nouvelles plaques d'immatriculation on n'identifie plus le département parce qu'on peut mettre, on peut afficher un département, mais n'importe quel département, sur sa plaque d'immatriculation. Donc, donc déjà, maintenant c'est devenu beaucoup plus compliqué et puis en plus beaucoup de voitures de sociétés, de voitures, sont immatriculées au siège social de l'entreprise et notamment des 92 qui circulent dans Lyon, il y en a des quantités, qui sont utilisées en urbain mais qui, mais qui sont immatriculées en 92, pour des fonctions de siège social. Voilà, donc déjà, matériellement maintenant cela devient très compliqué d'identifier la provenance du véhicule uniquement par caméra optique.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Monsieur KOHLAAS, puis le monsieur devant après.

### **Jean-Charles KOHLHASS, STOP au TOP**

Merci, Jean-Charles KOHLHASS, STOP au TOP. C'est juste une précision et pour répondre un peu à Monsieur PUYFAUCHER. Effectivement l'idée de la carte multi modale péage de zone est une idée extrêmement intéressante sur laquelle beaucoup de gens réfléchissent depuis un certain nombre d'années, et y compris sur sa modulation pour répondre à ce que vous disiez par rapport à la personne qui se dit, à partir du moment où je l'ai payé, j'utilise une voiture autant que je veux. Sur la même base que le Grand Lyon a déjà travaillé de manière très efficace et très intelligente avec Lyon Parc Auto sur le stationnement des résidents. Plus on sort du parking résident, du parking public qui est utilisé par le résident, plus l'abonnement est cher et moins, ... plus on laisse sa voiture et moins on la prend, plus l'abonnement du parking résidentiel est abaissé. Et donc, je trouve que c'est une idée intéressante sur cette idée de vignette multi modale plus on prend un abonnement, et on

paye un abonnement en fonction de l'usage que l'on estime avoir à faire de la voiture dans l'agglomération. Et donc on peut payer plus cher si on veut l'utiliser 10 ou 20 fois par mois que si on veut l'utiliser deux fois par mois.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Le monsieur devant. Vous vous présentez.

**Christian CHEVALIER**

Christian Chevalier. J'avais une question. Est-ce que concernant ces cartes d'abonnement vous avez un exemple d'une grande ville où cela s'applique.

**Maurice ABEILLE, Lyon Métro Transports Publics**

Non justement, pour le moment non, non. Il y a des exemples de péages cordons, péages de zone je ne sais plus, c'est Charles RAULT qui nous l'avait exposé l'autre jour. Il doit y en avoir si, non ? Londres, c'est un péage cordon. Cordon ou les autres, est-ce que comme les autres, on paie au passage du cordon ?

Cela revient un peu au même, la nuance est un peu subtile. Mais, effectivement, on n'a pas d'exemples de ce type de péage, donc c'est un concept innovant à essayer de mettre en œuvre. Ce qui en fait un peu la difficulté aussi. Mais il ne faut pas avoir peur de l'innovation. Ce qui vient d'être cité, la tarification de résident de Lyon Parc Auto c'est remarquable comme idée. La logique d'un gestionnaire de parc de stationnement serait normalement tout à fait l'inverse, logique économique, donc, on voit que l'on peut arriver à faire des choses innovantes et qui marchent et donc pourquoi pas se lancer dans quelque chose comme ça quoi.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Monsieur CLAISSE, vous voulez la parole ?

**Gérard CLAISSE, Grand Lyon**

Oui.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Oui pour monsieur CLAISSE devant. Merci.

**Gérard CLAISSE, Grand Lyon**

Juste sur ce sujet, qui est pour la première fois abordé et mérite d'être abordé. Mais simplement dire que dans le cadre du projet de l'anneau des sciences c'est une des hypothèses qui sera étudiée en matière de type de péage pouvant être adossé à un financement de cette stratégie multimodale et j'observe au passage que la carte multimodale présente cet intérêt d'avoir un financement global, en terme de multi modalité, d'une politique globale et multimodale de déplacement dans l'agglomération Lyonnaise voilà. Donc, c'est un mode de financement qui est adossé non seulement à une stratégie de développement des transports publics et d'abord et en priorité adossé à ça mais qui peut être adossé également à des financements de politique multimodale. Et puis, il y avait peut-être des précisions ou des demandes techniques ?

**Philippe BOSSUET, SYTRAL**

Pour compléter un peu, si je me le permets ce que dit Gérard CLAISSE, s'il me le permet. Ça a l'intérêt de mettre l'accent sur les capacités de financement notamment par rapport au fonctionnement du réseau TC. Bon, c'est un sujet effectivement qui peut être intéressant, toute nouvelle source de financement n'est pas rejetée, par contre juste par rapport aux chiffres qui ont été évoqués, le surcoût d'exploitation pour 20 % de clientèle supplémentaire d'un ordre de 20 millions par an, je pense que c'est pas ça, c'est beaucoup plus que ça, mais c'est pas pour autant que c'est impossible de creuser le sujet, je veux dire. Pour information, on a vu dans la réunion finance, qu'en gros, 1 milliard d'investissements dans les Transports en Commun c'est grosso modo 100 millions par an de charges d'exploitations supplémentaires. Aujourd'hui, les dépenses d'exploitation du SYTRAL, c'est à peu près la moitié de son budget, c'est-à-dire presque 400 millions. Donc 20 % de clientèle supplémentaire même, je suis d'accord, ce n'est pas 20 % des 400 millions, mais c'est plutôt 20% d'une grosse partie de ces 400 millions. C'est plutôt à mon avis de l'ordre 60 à 80

millions par an pour 20% de clientèle supplémentaire. A ajouter à effectivement l'évolution naturelle, enfin rien n'est naturel. C'est comme pour le stationnement, Maurice Abeille en a rêvé, c'est vrai que le grand Lyon et le SYTRAL au travers du PDU et avec les gestionnaires de parkings ont fait effectivement pendant quelques années cette nouvelle tarification des parcs en ouvrages. Donc, tout est possible.

Un autre point aussi, sur le début de la présentation par rapport au projet qui était présenté, nous les avons déjà évoqués en décembre, mais pour là aussi résumer le projet d'expansion soit d'une ligne de métro, soit la réalisation d'un chemin de fer, outre le fait que je ne sais pas si pour vous finalement c'est la même chose. C'est, soit du train, soit du métro. Il ne me semble pas, enfin on l'a vu lors de la présentation auparavant, ce n'est pas tout à fait la même chose. Cela ne répond pas au même potentiel de clientèle etc, etc... Donc là, il y a des petites précisions, je pense, qui seraient à donner. Bon, ce que l'on a vu c'est que cette extension, je ne parle pas de son coût qui est évidemment très important, mais je dirais en terme là aussi de clientèle et d'efficacité par rapport à ce genre de mode, de ce que l'on a regardé et exposé en décembre ne semble pas très intéressante, voilà.

Donc sur la question métro - tram, c'est un peu peut-être la question métro - train, cela peut se remplacer l'un, l'autre ... ?

### **Olivier LAURENT, Grand Lyon**

Non, non, je complète juste la question. J'ai la même. Est-ce que l'idée c'est d'injecter la ligne de Brignais à cette endroit-ci, d'injecter plusieurs branches de l'Ouest, ou est-ce que c'est l'idée d'une porte d'entrée comme tu l'avais évoqué le 17 ?

### **Maurice ABEILLE, Lyon Métro Transports Publics**

Pour le moment c'est encore vague, c'est l'idée d'une porte d'entrée qui pourrait être injectée sur les lignes de Brignais etc., qui pourrait avoir aussi des services qui arriveraient sur Perrache. Mais, ce que nous préférerions plutôt et qui paraîtrait plus logique car ça permettrait vraiment de desservir en même temps le 5<sup>e</sup> arrondissement, ça serait le prolongement du métro qui permettrait d'assurer au moins une station ou deux, à voir, à Confluent. Sauf que l'on connaît la difficulté de la réalisation, notamment en sortie de Perrache, etc. Bon, on a vu que l'on savait à Lyon, casser pour refaire etc... Et donc, on sait faire avec de la volonté...



**Philippe BOSSUET, SYTRAL**

A vu de nez, c'est de l'ordre de 1,2 milliards à 1,5 sans rentrer trop dans le détail.

**Maurice ABEILLE, Lyon Métro Transports Publics**

Oui, bon, à vu de nez, le TOP c'est 3 milliards ou quelle chose comme cela aussi. Mais on valse avec des milliards, donc faut pas avoir peur d'être un peu ambitieux dans ce que l'on propose. C'est pour cela qu'on propose... qu'on dit qu'un scénario TC doit être ambitieux. Sinon effectivement, s'il ne l'est pas, il y aura de la peine à...

**Philippe BOSSUET, SYTRAL**

1, 5 milliards d'investissements pour un métro comme cela, c'est 150 millions par an de charges d'exploitation.

**Maurice ABEILLE, Lyon Métro Transports Publics**

J'allais dire sans vouloir faire de polémique, on fait un prolongement à René Cassin pour deux arrêts de Tram, l'un va avoir 500 à 600 voyages/jour et le deuxième entre 700 et 800 voyages/jour, et on fait un prolongement de Tram. On peut se poser des questions. Donc, il y a une relativité à avoir. Mais là, on n'est pas du tout dans le même ordre de grandeur bien évidemment.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Non ... 30 secondes

**Olivier LAURENT, Grand Lyon**

Tout est possible. En évolution réglementaire, la question a été posée, ces questions d'injections correctes des flux en transit sur tel ou tel axe, il y aurait une marge de manœuvre qui aujourd'hui est verrouillée par la législation notamment la législation européenne. Il y a des choses qui peuvent évoluer, mais si un jour on est capable de tarifer

des gens sur une origine/destination, ce qui à priori aujourd'hui n'est pas possible. Des gens qui feraient du *an-stern* en passant par la rocade, plutôt que par la 432, si un jour on est capable d'instaurer du sur-péage ou quelle chose comme cela. On se donne automatiquement une marge de manœuvre sur la qualification du transit, ce qui demande des évolutions réglementaires comme le demanderait pour pouvoir faire la carte multimodale alors qu'aujourd'hui la tendance qui a été prise est plutôt sur d'autres dispositifs. Effectivement, on ne s'interdit pas de poser des questions à termes.

### **Maurice ABEILLE, Lyon Métro Transports Publics**

Mais c'est certainement possible techniquement avec toute l'électronique qui est à bord des véhicules. Je pense que la commission informatique et liberté mettrait beaucoup de réticences à ce que chaque déplacement de chaque individu puisse être fiché et connu, et donc ce serait quand même une grave atteinte à la liberté individuelle.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Monsieur Abeille on vous remercie. Le temps est écoulé. On passe la parole à Monsieur Murat pour déplacement citoyen, toujours la même règle 30 minutes.

- **Audition de Déplacements citoyens**

### Jean MURAT, Développements citoyens

Bonjour. Simplement compléter ou confirmer ce que l'on a dit d'autres fois. Je commence par la fin : synthèse et position de l'association. Oui, au renforcement et au développement des transports en commun annoncés par le maître d'ouvrage mais avec un programme sensiblement plus ambitieux que le maître d'ouvrage renforçant ce que je compte appeler le modèle Lyonnais de transport en commun. Nous, plus le temps passe, alors notre association a-t-elle beaucoup plus nuancé, il y a simplement 6 mois, plus le temps passe, on dit non au projet autoroutier du TOP : gouffre financier, faible attractivité pour le trafic local et non-sens en matière énergétique et climatique.

Alors, le renforcement du modèle de transports en commun, on va passer rapidement puisque que nous en avons déjà parlé. Ce sont des points où on est déjà en phase avec le maître d'ouvrage, donc il est plus intéressant d'aborder des points où l'on diverge. Là, on est d'accord. Prolongement de la ligne de métro B aux hôpitaux sud, automatisation sans conducteur de la ligne B du métro. C'est-à-dire, le même système que la ligne D, renforcement en heure de pointe de la capacité de la ligne de métro D qui est très très chargée. Ensuite création d'une ligne forte qui a déjà commencée sur l'axe Confluence, Gerland, Hôpitaux Est, Villeurbanne, La Doua. Je continue, la ligne forte de bus LEOL entre Gorge de Loup, Etoile d'Alaï et Craponne, peut-être même un peu plus loin. Ligne forte de bus Perrache, Saint Iréné, Francheville. Quand on dit ligne forte, on dit toujours en site protégé. Ligne forte de bus Part Dieu, tunnel de la croix Rousse, Vaise, La Duchère, Ecully. Ligne forte de bus express reliant Porte de Lyon et Oullins par le tunnel de Fourvière avec bien sûr requalification des autoroutes A6 et A7 en boulevard urbain. Et enfin, ligne forte de bus de Brignais aux Hôpitaux sud, donc tous ces points sur lesquels on est d'accord avec le maître d'ouvrage. Mais selon nous, il conviendrait d'aller plus loin en terme de Transports en Commun en portant d'une voie à deux voies sur environ 1,3 km le secteur du tunnel des deux amants, entre Ecully et Gorge de Loup, sur tronc commun des trois lignes de TER qui ont été renforcées avec le tram-train qui converge vers Saint-Paul afin de sécuriser le trafic. Entre parenthèses des estimations. C'est bien sûr à la louche, mais ce sont des ordres de grandeur. Allons plus loin aussi au niveau de la ligne de bus TCL, la C20 Perrache-Francheville par un site propre intégral en partie entre Perrache et secteur Sainte Iréné avec un pont sur la Saône et un tunnel d'un peu plus d'un kilomètre qui court-circuiterait Choulans donc on est beaucoup moins ambitieux que Lyon métro dans ce domaine-là, on envisage pas le métro jusqu'à l'étoile d'Alaï, c'est plus modeste mais c'est quand même intéressant. Ensuite,

en créant une ligne de bus de rocade en site protégé entre le métro D à Gorge de Loup, automatique, et le métro B à Oullins qui sera automatique et qui passerait par l'étoile d'Alai et Bonnant.

Et enfin, d'une façon générale, en créant des sites protégés bus partout où c'est utile et en faisant preuve d'un petit peu d'imagination, on y arrive, on y est arrivé dans des secteurs compliqués et je ne vois pas pourquoi on ne ferait pas encore des progrès.

Les propositions complémentaires que je viens de citer, plus la requalification A6-A7 entre Perrache et la Mulatière concrétiserait le mode Lyonnais de Transports en Commun. Elle conduirait à un total de l'ordre de 400 à 500 millions en plus qui concernerait principalement le SYTRAL et accessoirement la Région pour ce qui est du Tunnel des deux amants. Et ceci à comparer à près de 3 milliards du projet autoroutier du TOP. Alors, permettez-moi là de tenir quelques petits raisonnements, qui ne demandent pas 10 ans d'université américaine, mais un peu d'école primaire quand nous étions jeunes ou moi je peux dire de mes petits-enfants aujourd'hui. Capacité des deux tunnels de Fourvière, on a deux tunnels de Fourvière, même si l'on parle toujours du même. Le tunnel routier qui a une capacité, si vous avez besoin du détail du calcul, j'en parlerai, c'est à peu près 8000 voitures à l'heure avec un trafic optimisé. Ce qui représente 1,3 personne par voiture, 10 à 11 000 passagers à l'heure, sur bien sûr les 4 voies, 2 dans chaque sens. Le tunnel transport en commun du métro D, c'est 21 600 personnes à l'heure avec sa fréquence faramineuse et ce tunnel du métro D, il pourrait avec des rames de 4 voitures au lieu de 2 puisque les concepteurs du métro ont été extrêmement prévoyants, ils ont prévus des quais qui peuvent supporter 4 voitures au lieu de 2, on pourrait transporter 43 200 personnes à l'heure, soit 4 fois plus que ce que le tunnel routier transporte avec des voitures. Petite réflexion sur des bus express qui passeraient dans le Tunnel de Fourvière. Un bus express thermique ça consomme à vitesse stabilisée, 35 litres aux 100 km. S'il transporte, je dis pas qu'il soit très plein, modestement 40 personnes, cela économise la circulation de 30 voitures à 1,3 passagers par voiture qui consommerait encore à vitesse stabilisée à 70 à l'heure, une consommation assez faible, 4 litres chacune, 120 litres. Même un bus thermique fait des économies très importantes, par rapport à un flux ou un flot de voitures et il peut y avoir aussi des bus avec 80, avec 100 personnes, des bus articulés avec 120 personnes. Gain de place, avec l'intervalle de sécurité règlementaire de 2 secondes, soit 40 mètres, si l'on roule à 72km/h. Une caravane de 30 voitures, la même dont je viens de parler, s'étalerait sur plus de 13 000 m – en faisant ces calculs, j'en suis resté coi moi-même, je ne m'attendais pas à trouver ça – sur une voie, et le bus bien sûr lui n'aurait que sa place, plus la distance de 40 m soit 60 m.

Quelques réflexions de base sur les transports en commun Lyonnais. Ils ont eu un développement spectaculaire depuis 1978, année de mise en service du début du métro de

la ligne A, puis je crois un petit bout de la ligne B, avec quelques points faibles. Et parmi les points faibles, effectivement il y a le 5<sup>e</sup> arrondissement et les communes de l'Ouest, parce que c'est effectivement un peu plus compliqué que si c'était plat, lorsque c'est en côte, avec des rues qui ne sont pas toujours faciles pour les bus.

Transport en Commun : bond de la fréquentation, il faut dire qu'on est des bons au Grand Lyon. Bond de fréquentation de 54% de 2001 à 2011 et on est à 310 voyages par an et par habitant. Soit un niveau proche de Paris et un niveau qui est le double de ce qui se passe en moyenne dans les autres grandes villes françaises, notamment à Lille et Marseille. Un petit rappel, 47% des voyages 2011, ont été fait avec le métro, qui n'a pourtant que 30 km, mais qui est très bien dessiné. 15 % des voyages 2011 ont été fait avec 49 km de lignes de tram, c'est aussi très intéressant.

Quels sont les principaux financements du SYTRAL, c'est toujours très intéressant de prendre du recul. Vous avez les chiffres 2001 – 2011. Je ne vais pas les commenter, on en a déjà longuement parlé, mais je voudrais simplement attirer l'attention sur le fait que le financement par les usagers a beaucoup progressé, mais c'est logique, Monsieur Bossuet disait l'autre jour que je voulais en tirer la conclusion que les usagers payaient trop. Non, je ne dis pas ça mais tout simplement comme il y a eu une augmentation de fréquentation de 54 % en 10 ans, c'est logique que la participation des usagers ait augmentée dans ces proportions.

Par contre, ce qui est beaucoup moins logique de mon point de vue – et le Grand Lyon ou le SYTRAL à mon avis ont répondu l'autre jour un peu à côté du sujet – depuis 2001 à 2011, le Grand Lyon et le Département sont restés sagement avec l'inflation, sans accompagner le développement du réseau. C'est-à-dire que ce sont un peu les mauvais élèves de la classe dans les financeurs.

Quelques ratios financiers du SYTRAL, c'est important il faut avoir le souci, je dirais, de l'endettement des finances publiques. L'outil de production, c'est-à-dire le prix de revient en euros courant de ce que le SYTRAL utilise, les lignes de métro, les lignes de tram, enfin tous les investissements du SYTRAL, c'est, je vais directement à 2011, 3 milliards 700 millions. Déduction faite de l'amortissement pour dépréciation de cet outil de travail, on est à 2 milliards 300 millions fin 2011 et l'endettement est à 1 milliard 200 millions. Alors, c'est un endettement aussi fort que le Grand Lyon, plus fort que le conseil Général, mais il est beaucoup plus tolérable d'avoir un endettement important dans un organisme qui fait de gros investissements, des investissements lourds, ce qui est le cas du SYTRAL. Nous, à Déplacements citoyens, on hurle pas sur l'endettement du SYTRAL. Et puis, ce qui est intéressant, c'est qu'entre fin 2001 et fin 2011, le SYTRAL a réalisé 1 milliard 600 millions d'investissements.

J'en viens au TOP, pour lequel je disais qu'on était de plus en plus critique. Les montants à financer vous les avez sous les yeux, j'ai rajouté mais c'est un peu sous-estimé, les intérêts financiers pendant la période de construction. Le maître d'ouvrage les a très bien analysés, nous, c'est un peu plus sommaire. On est donc à un total de l'ordre de 3 milliards d'euros. Un total de 3 milliards d'euros, ça ne tombe pas du ciel, il faut emprunter. L'annuité de remboursement de l'emprunt, intérêt compris, alors on a fait le calcul qui est un petit peu minoré je pense, mais peu importe, 2,83 milliards à trente ans avec un taux de 4,5 %, cela représente une annuité constante de remboursement de 174 millions par an. Quel est le déboursé annuel par les financeurs, c'est cette annuité de remboursement, 174. C'est les coûts d'exploitation, 17 millions, là je me réfère au dossier du maître d'ouvrage. Et environ, à déduire, les recettes du péage, 40 millions environ qui couvrent un petit plus que 2 fois les coûts d'exploitation. La sommation de ces trois chiffres donne 151 millions. 151 millions multipliés par 30 ans, ça fait 4 milliards 500 millions à déboursier par les contribuables. Alors 4,53 milliards par 1,3 millions d'habitants, ça fait 3500 euros par habitant, étalés sur 30 ans jusqu'en 2055, et c'est par foyer fiscal, 7000 euros puisqu'un foyer fiscal fait à peu près 2 personnes en moyenne. Parlons de l'endettement. L'endettement cumulé du Grand Lyon et du département était de 1,3 milliards – je l'ai déjà dit devant Gérard Collomb l'autre jour, mais ça ne l'a manifestement pas ému – 1,9 milliards, fin 2011. Si on emprunte 2,8 milliards pour le TOP cela conduit à un endettement de 4,7 milliards. Double effet négatif. Effet négatif sur l'appréciation des agences de notations financières et donc sur les taux d'intérêts des emprunts. Effet négatif sur l'endettement public de notre pays, puisque vous savez bien, nous savons bien, que dans l'endettement public, les collectivités territoriales font parties de l'addition générale des 1 800 milliards d'euros qui sont l'endettement actuel de notre pays.

Quelle attractivité pour le trafic local ? Nous on considère que pour avec 50 à 100 euros de péage par mois, péage un petit peu du niveau de TEO, pour un usage régulier, n'est-il pas illusoire d'avancer que le TOP, moins bien placé que TEO, pour répondre aux besoins, lui serait plus attractif ? Je rappelle que TEO offre un service assez étonnant. Il permet d'un seul coup d'un seul, de traverser le Rhône, le plateau du Calluire et la Saône. Ce sont des endroits dépourvus de grandes lignes de transports en commun et dépourvus de voies routières. Donc notre conclusion, il y a une part d'intuition bien sûr, c'est que la principale chance pour le TOP d'être modérément utilisé ce n'est pas le trafic local, ce serait le trafic de transit.

Dernier point, le TOP non-sens énergétique et climatique. On connaît tous les objectifs, c'est national, c'est local, le Grand Lyon le clame à chaque instant : il faut que l'on réduise notre dépendance face au pétrole, il faut que l'on divise par 4 des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050, puisque les gaz à effet de serre, c'est le CO<sub>2</sub> pour ce qui concerne le transport. Ce qui veut dire, qu'il faut qu'on diminue et que l'on divise par deux d'ici 2030. Et encore qu'on divise par 2 de 2030 à 2050. Ce qui est extrêmement ambitieux. Ce qui veut dire tout le monde

affiche une politique de report modal de la voiture sur les transports en commun et les modes. Or le TOP, alors que l'on a fait des progrès puisque selon l'enquête ménage – Monsieur Bossuet le sait bien puisque je crois que les chiffres émanent de son service – le nombre de déplacements a baissé de 15 % entre 95 et 2006, le déplacement en voiture. Et comme on l'a dit tout à l'heure, on a 54% de plus de voyages en transports en commun entre 2001 et 2011. Et puis, bizarrement dans les scénarios TOP, on repart, on reprend les mauvaises habitudes alors qu'on les avait en partie perdues et on repart avec une augmentation de 4% entre 2006, dernière enquête ménage déplacement, et 2030.

Conclusion, les enjeux climatiques, sociaux, économiques, faut pas les oublier, et financier de notre siècle, devraient faire du renforcement de la politique des transports en commun, un objectif majeure dans les grandes villes. On n'est pas en pleine campagne, bien évidemment où on a besoin des voitures. Outre les projets de TC envisagés par le maître d'ouvrage, Déplacements Citoyens estime qu'il convient d'aller sans tarder dans une politique beaucoup plus ambitieuse dans ce domaine. Il convient, selon nous, de renoncer au projet de TOP, au coût prohibitif et je crois qu'il faut le répéter aux coûts prohibitifs, qui reposerait à près de 90 % sur les contribuables, c'est-à-dire que dans les feuilles d'impôt pendant 30 ans on aura notre participation au TOP et, d'aller vers un budget 5 ou 6 fois moins lourd, de travailler à des projets de transports en commun qui répondent aux besoins du plus grand nombre. Je rappelle simplement un chiffre : aujourd'hui, un jour fort, pas un dimanche mais un jour fort de semaine, il y a 1,6 millions montées dans les transports en commun.

C'est le sens des propositions qui sont formulées au chapitre II du présent document. Et je crois que c'est à la fois des propositions réalistes, qui sont d'un coût pas négligeable, mais qui n'a rien à voir avec le TOP, donc c'est quelque chose d'envisageable. Merci de votre attention. J'ai dépassé mes 15 minutes.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Merci beaucoup. Comme d'habitude, quelques questions, de deux ordres, j'ai noté que vous avez re-listé l'ensemble des ouvrages qui sont sur le dossier du maître d'ouvrage, en donnant votre accord. Vous avez pointé 3 ouvrages qui présentent quelques distinctions avec ce que l'on avait entendu par Monsieur Abeille. Et il y en a un qui me pose un peu question. Tunnel des deux amants, donc une à deux voies pour faciliter le trafic, un bus C20 consolidant la ligne de bus TCL existante qui est effectivement, si j'ai bien compris, la rue du commandant Charcot. C'est bien cela ?

### Jean MURAT, Développements citoyens

Oui, c'est effectivement la basse rue du commandant Charcot.

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

D'accord. Je commence à connaître, vous voyez et avec un pont et un tunnel de 1 km. Puis, vous proposez une rocade entre le métro D à Gorge de Loup et soit Oullins, soit les Hôpitaux Sud suivant le prolongement du métro. La question que je me pose moi, est-ce que cette ligne de rocade alors qui diffère assez sensiblement de celle proposée ne fait pas double emploi avec le tram-train et est-ce que la proposition qui nous était faite avant de plus l'étendre vers le Sud et vers le Sud-Est, même avec une traversée du Rhône, qu'est-ce qui vous pousse à demander une telle ligne ? C'est un peu...

### Jean MURAT, Développements citoyens

C'est pas du tout technique, vous avez la carte, qui est peut être sommaire. Vous voyez sur cette carte, en rouge vous avez les lignes de métro et on voit que la ligne de métro D, qui se termine à Vaise, s'arrête avant Vaise, à Gorge de Loup et on voit ensuite la ligne de métro B, qui se prolonge jusqu'à la gare d'Oullins, ça va se faire fin 2013, et qui ira dans un futur pas très éloigné, jusqu'au centre Hospitalier Lyon Sud. En étant en automatisme intégral, ce qui veut dire des possibilités de fréquence très très bonnes de part et d'autre. L'idée c'est d'avoir une ligne en Rocade qui part, là elle est dessinée à partir de la gare d'Oullins, mais on pourrait imaginer que ça part des Hôpitaux Sud, et qui contournerait un petit peu la colline de Sainte-Foy par les aqueducs de Bonnant, qui remonterait sur l'étoile d'Alaï et qui rejoindrait Gorge de Loup. Ce serait donc un arc de cercle qui serait à la fois assez parallèle au TOP qui est dessiné en jaune et qui serait assez parallèle à la ligne qui est en vert qui est la ligne Brignais - Chaponost - Francheville - Alaï - Écully- Gorge de Loup et Saint Paul, bien sur.

Alors, vous dites est ce qu'il n'y a pas un petit peu double emploi. Il me semble, quand on résonne comme ça, la ligne du TER, ce n'est pas une ligne de grande proximité, ce n'est pas une ligne de cabotage, c'est une ligne, je ne sais pas combien il y a de kilomètres, 12 ou 13 km, je crois. Il y a 5 ou 6 arrêts les inter-stations, comme on dit dans le jargon du transport, sont relativement espacées. Donc cette ligne ne va pas pouvoir aller chercher énormément de gens. De même que des échangeurs sur le TOP, ne comptons pas dessus pour aller récupérer des quantités faramineuses de clients. Et la ligne en rocade, qui dans notre esprit



serait plutôt une ligne en bus. Soit bus électrique, du type trolley bus, soit thermique, puisque l'on a vu que même avec un bus thermique modérément plein on peut gagner beaucoup, on peut faire beaucoup d'économie de carburant. Et sur le plan environnemental on peut être déjà assez bon. Bref, soit un trolley bus soit un bus thermique, qui pourrait faire, à condition bien sûr d'avoir des sites protégés comme on sait faire, quand même, et comme on l'a eu fait dans de multiples endroits de l'agglomération, et on pourrait relier en fait ces deux têtes de pont de métro de chaque côté avec un service qui serait plus un service de cabotage, qui passerait plus dans les zones d'habitation que ne le ferait à la fois la ligne de train ou une infrastructure autoroutière. Est-ce que c'est clair ?

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Je n'ai pas d'avis à donner, ni sur le projet, ni sur...

**Jean MURAT, Développements citoyens**

Non mais est-ce que c'est compréhensible ce que j'ai dit ?

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Quand même, j'ai écouté avec attention aussi votre intervention sur le financement du Grand Lyon. Ça me fait rebondir, moi sur deux choses que l'on a entendues depuis le début. Alors j'ai bien aimé votre comparaison où vous reprenez les chiffres de 2001, de 2011, vous corréliez cela avec 54 % d'augmentation de fréquentation, vous montrez comment les parts entre les usagers, la taxe transport et le Grand Lyon sont intervenus et vous dites que le Grand Lyon passe de 121 à 141 millions avec l'inflation. Dans d'autres documents que vous avez écrits, j'ai noté que vous trouviez effectivement que le Grand Lyon ne prenait plus sa part suffisamment dans le financement. Cela rebondit et c'est vraiment une question qu'il faudra peut-être que le Grand Lyon aborde, alors soit ils sont capables d'aller plus loin de ce qu'ils nous ont dit jusqu'à présent pendant le débat public soit ce sera après le débat public parce que la concertation ne s'arrête pas le jour où s'arrête le débat public. Mais c'est un peu la question : comment finance-t-on les 800 millions prévus dans les ouvrages de transport en commun ? Qui va financer ? On dit c'est le SYTRAL, est-ce que ça sera pris sur le budget d'exploitation du SYTRAL ? Est-ce qu'il y aura un effort particulier du Grand Lyon ? J'ai un peu l'impression que c'est toutes ces questions-là que les gens voudraient poser. Et vous aidez d'une certaine manière à les poser en les clarifiant et je pense que votre

contribution me semble assez intéressante sur ce plan-là. Je n'ai pas d'autre question. Ce n'est pas une véritable question, parce que c'est une question qui à mon avis va continuer encore d'ici la fin du débat et certainement après le débat.

### **Jean MURAT, Développements citoyens**

Monsieur PUYFAUCHER, vous avez du entendre quand je posais cette question à une réunion thématique, je crois, j'ai réagi sur ce sujet-là, Jacky DARNE qui est vice-président aux finances du Grand Lyon, qui est une vieille connaissance, a dit « oui mais le Grand Lyon fait quand même des choses, on fait le tunnel de la Croix Rousse etc... » Mais je dirai, le tunnel de la Croix Rousse, il est fait surtout pour des raisons de sécurité, il n'est pas fait,... il n'apporte pas un plus en matière de transport en commun. D'autant plus que le trafic est fluide sous le tunnel de la Croix Rousse quand il fonctionne. Mais simplement ce que j'ai dit, pour que ce soit clair, je dis simplement que le Grand Lyon est resté prudemment, et le département, mais c'est surtout le Grand Lyon à 87% qui finance le SYTRAL, est resté prudemment dans sa coquille, l'inflation etc... et n'a pas accompagné le développement important du réseau. Et je crois que ça mérite d'être dit, c'est une vérité, ce n'est pas une interprétation, c'est une vérité. Et quand j'entends par ailleurs que allègrement, parce que les grands élus, on va parler des grands chefs, entre lesquels il n'y a même pas une feuille de cigarette nous a dit Michel MERCIER, les grands chefs Michel MERCIER et Gérard COLLOMB, allègrement de dépenser je dirai 2,8 ou 3 milliards pour le tronçon Ouest du périphérique et je ne parle pas des intérêts qu'il faudrait bien sûr aussi payer et que à côté de ça on tire un petit peu, on est restrictif pour financer, accompagner le budget du SYTRAL de façon un petit peu plus large. Et je regrette que nos deux intéressés ne soient pas là pour que l'on en discute.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Monsieur CLAISSE, vous pouvez répondre et puis après on passera au suivant.

### **Cécile VALVERDE, CPDP**

27 minutes

### Gérard CLAISSE, Grand Lyon

Permettez à un tout petit chef d'essayer d'apporter quelques éléments de réponse. Le budget consacré en matière d'investissement au transport public depuis deux mandats représente 1 tiers de la capacité d'investissement total Grand Lyon et SYTRAL confondus. C'est-à-dire que là où nous avons un montant d'investissement sur un mandat du Grand Lyon de 2,2 - 2,3 milliards, le SYTRAL par l'ensemble de ces recettes abonde à hauteur de 1 milliard 100. Ça fait 3,3 milliards, 3,4. 1 milliard 100, rapporté 1 tiers. Trouvez-moi d'autres collectivités locales qui accordent autant d'importance dans leurs investissements que ne le fait le Grand Lyon. Je crois qu'il en existe assez peu et d'ailleurs les résultats, vous l'avez dit, ils sont là. C'est à dire que les plus 54 % de fréquentation sont là, les moins 15 % en terme de déplacements sont là et ils sont là sur toute une série d'autres sujets. Ensuite comment le Grand Lyon arbitre. Le Grand Lyon il doit faire des stations d'épuration. Il doit faire des usines d'incinération des ordures ménagères, les mettre aux normes. Il doit faire de la politique de la ville. Il doit faire des grands projets urbains. Il doit faire de l'espace public. Et c'est souvent pas sans lien avec la priorité qui va être donnée au transport public et la pénalisation qui va être faite sur l'usage de la voiture particulière. Il doit encore faire de la voirie, vous en avez parlé, de la mise en sécurité du Tunnel de la Croix Rousse de 120 millions, ça pèse tout cela. Il doit faire du foncier, il doit faire du logement. Le logement est aussi une grande priorité. Comment passe-t-on, allez on va dire de l'ordre de 10 millions d'euros consacrés au logement social à 80 millions d'euros, si ce n'est par des efforts financiers sans pour autant augmenter la pression fiscale de manière démesurée puisque nous avons pris le parti en tout début de mandat d'augmenter les impôts et de ne plus y toucher après.

Donc il n'y a pas que le transport public à arroser. Il y a le logement social, il y a la politique de la ville. Il y a les grands projets urbains. Il y a l'espace public. Il y a les parcs urbains, il y a toutes ces politiques là, y compris un peu de voiries, y compris les services au public. En début de mandat il y a des priorités qui sont effectuées. Je crois que ces priorités vont continuer au prochain mandat. C'est à dire on ne change pas le logiciel, on va continuer probablement à mettre 1 milliard, 1,2 milliards dans les transports publics. Donc le programme d'investissement tel qu'il est donné, des mesures d'accompagnement du SYTRAL auquel vous rajoutez en gros quoi ? Le Tunnel sous les deux amants, qui est de compétence région, auquel le moment venu le Grand Lyon participera, je n'en doute pas, cela fait partie des collaborations et coopérations de longue date sur lesquels on va travailler, Perrache Francheville c'est la ligne A2 qui est prévue au Scot, vous avez oublié de le rappeler et la circulaire, vous dites une ligne de bus circulaire, nous ce sera sous le tronçon Ouest du périphérique que cette fonction circulaire sera réalisée. Voilà avec effectivement moins d'arrêt, mais une ligne plus rapide, plus efficace. Les 800 millions d'euros on y répond à cette

question, ce sont 800 millions d'euros dans le cadre de la programmation pluriannuelle que réalisera le SYTRAL sur aux moins deux mandats, car il y aura le mandat prochain 2014- 2020 et le mandat 2020-2026, voir bien évidemment, l'histoire ne s'arrêtant pas là, d'autres mandats pour réaliser ces investissements là. Il n'y a pas de changement de logiciel particulier au terme duquel nous aurions eu une politique vertueuse jusqu'à présent et accordez nous quand même un minimum, si ce n'est de consensus, au moins accordez nous cette idée là, nous ne changeons pas radicalement de politique de déplacement sous prétexte que nous souhaitons réaliser l'anneau des sciences qui je le rappelle est un projet multimodal, donc créer une infrastructure pour remplacer l'autoroute A6-A7 soulager les voiries locales etc.. On est bien dans la même politique en termes d'effet sur la répartition modale à venir. C'est dans les chiffres qui sont donnés dans le dossier de débat public. Bien sur nous travaillons à la poursuite du rééquilibrage entre l'utilisation de la voiture particulière en ville et les transports publics.

#### Jean MURAT, Développements citoyens

Je voudrais quand même un tout petit peu réagir...

#### Cécile VALVERDE, CPDP

Attendez monsieur, 28 minutes. On ne va pas tenir les délais. On a encore deux personnes à passer.

#### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

On a encore deux personnes à passer. Je suis vraiment désolé. On a une réunion à 18h30 avec les étudiants. On ne peut pas la reporter, donc vraiment désolé.

Monsieur SARRAILLON, pour la vallée de Francheville, à vous.

#### Philippe Bossuet, SYTRAL

Juste pendant l'intermède par rapport à la question de monsieur Puyfaucher sur le financement des 800 millions en accompagnement transports en commun, la réponse est dans la page 13 du PowerPoint du directeur général du SYTRAL, présenté le 17 décembre.

Cela fait 65 millions par an étalés sur deux mandats, qui est cohérent avec les capacités d'investissement constatés jusqu'à maintenant, qui sont de l'ordre de 175 millions pour le SYTRAL par an.

**Gérard LABRIT, Grand Lyon**

Je vais rajouter la même chose pour tous les aspects financiers « Anneau des Sciences » qui sont en détail dans le document qu'on a présenté sur les aspects financiers le 17 décembre où il y a toutes les contributions, la part qui est payée par les recettes nettes, etc..., tout est expliqué dans les documents.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Voilà. A vous.

- **Audition de l'Association la Sauvegarde de la Vallée de Francheville**

**Jean SARAILLON, Sauvegarde de la Vallée de Francheville**

Bonjour, je représente l'association La Sauvegarde de la Vallée de Francheville, mais effectivement la vallée de Francheville, c'est du même ordre de grandeur de représentation que l'UCIL, puisque j'ai calculé c'est le même taux à peu près, un habitant pour 50, mais je ne vais pas détailler là-dessus. Je ne vais pas reprendre le cahier d'acteur, que nous avons établi avec Vivre à Pierre Bénite, mais je vais faire des propositions qui précisent un certain nombre de choses, concernant l'Ouest et la requalification d'A6-A7. Et sans l'Anneau des Sciences puisque c'est notre perspective.

Vous pouvez mettre la carte qui est bien connu de tout le monde et qui montre bien qu'il existe en fait quand on regarde dans le détail deux sections de l'A6/A7, quand on regarde bien le fonctionnement des échangeurs. Il y a une partie qui est autour entre Valvert et Perrache, avec l'arrivée d'un certains nombres de véhicule du Nord avant le Valvert et quasiment quand on regarde dans le détail la moitié de trafic qui est chargé et déchargé, donc il y en a qui partent, il y en a qui reviennent, au Valvert. Donc au niveau du Valvert, on s'aperçoit déjà qu'il y a la moitié de trafic qui vient de l'Ouest, relativement proche et avec l'entrée juste avant le Tunnel de Vaise, beaucoup de gens qui viennent de Lyon même et pas seulement de l'Ouest des collines. Ensuite on arrive à Perrache où se termine cette section.

La deuxième section que je considère, c'est entre ce même lieu, Perrache (A7) et le secteur de la Mulatière ou l'on voit la même chose. Se charger des véhicules de Gerland et du Sud-Ouest, Oullins notamment. En fait, on a un peu le même phénomène d'entrées-sorties à peu près de la moitié de trafic, mais malheureusement on ne nous a jamais donné les origines détaillées qui mettent en évidence ce phénomène et il faut le déduire de ce chevelu bien compliqué. On nous dit qu'il y a aussi des échanges au niveau de Perrache. En fait, les échanges au niveau de Perrache, ce sont ceux dont je vous ai parlé et les autres, ce sont les très mini-local qui sont totalement indépendantes d'A6 et A7. Maintenant, remettez-moi, s'il vous plait le déroulement de mon... voilà. Le deuxième. Donc, je viens de vous parler de ces deux sections relativement indépendantes. En ce qui concerne les OD que nous ont donné dans un dossier nommé « Réponse transport Collectif » d'EGIS qui se trouve sur le site, on a ces informations, comme quoi l'Ouest représente la moitié, donc 47% des... ; c'est donc sur la totalité des deux sections, on se sait pas qu'elle est la section. Disons que la moitié viendrait de l'Ouest, et dont au moins la moitié irait vers le centre. Pour toujours ce secteur Ouest, le deuxième chiffre significatif parmi ces 47%, c'est que un nombre, à peu près 14 %, se dirige, ce que les gens du Grand Lyon ont appelé les secteurs diffus. Mais je retiens déjà que le quart des trafics vient de l'Ouest.

Ensuite en direction du centre, nonobstant le secteur Ouest, on a un échange qui vient de l'extérieur de l'agglomération qui représente 23 %, donc vous avez déjà la moitié des trafics qui vont vers le centre. Ensuite quelques éléments qui sont indiqués, qui viennent de générateurs particuliers ou d'autres secteurs. Mais pour résumer, on a quand même ce que l'on retrouve dans de nombreuses enquêtes, 65 %, 64,5% qui vont vers le centre - pôle emploi et services - et principalement (fermer la parenthèse après le 5), internes à l'agglomération. Ça c'est le constat évident.

Mais en ce qui concerne les déplacements de l'Ouest et du centre qui tout à l'heure représentaient 23 % du total à peu près de 177 000 véhicules nous dit on, en fait je pense – ayant réalisé la plupart, même toutes les enquêtes ménages des enquêtes lorsque j'étais à la DDE – je pense qu'en regardant les résultats de l'enquête ménage il y a une sous-estimation des chiffres qui vont, des déplacements vers Lyon-Villeurbanne. En extrayant simplement quelques chiffres de l'enquête ménage 2006, on voit que tous les déplacements qui vont vers Lyon-Villeurbanne sont étonnamment largement supérieurs à tout ce qui va vers l'extérieur de Lyon-Villeurbanne en venant de l'Ouest. L'INSEE le confirme, l'étude de l'agence de l'urbanisme le confirme, il y a très peu de flux diamétraux entre l'Ouest et l'Est. Quand on nous dit que la plupart des gens vont travailler à l'Ouest, Non. Ils vont travailler à Lyon-Villeurbanne, ils vont éventuellement, ils vont contourner peut-être avec le périphérique. Mais ils vont en général, pour tous les gens qui habitent l'Ouest, pour la plupart, dans ce secteur central. Et il y en a un certain nombre effectivement qui va vers le Sud-Est, mais ils ont beaucoup moins nombreux.

Mon avis, c'est que déjà, ma première conclusion, c'est que le transfert modal des trafics A6/A7 sur les transports en commun devrait dépasser les évaluations du Grand Lyon. Il faudrait vérifier, à mon avis, les OD qui ont été reconstituées puisque le chevelu de tout à l'heure c'était des OD reconstituées.

Ensuite, une réflexion sur le transit. Le transit Nord-Sud pour l'essentiel qui traverse A6/A7, c'est du transit Nord Sud. Bien. J'ai fait une petite exploitation *via* Michelin, n'ayant pas à ma disposition les modèles de trafic qu'on peut avoir quand on travaille au Grand Lyon ou à la DDE, qui n'existe plus d'ailleurs, c'est DDTE. Pour le trajet Givors-Villefranche, l'itinéraire par Fourvière est favorisé en heure creuse, pour citer quelques chiffres simplement alors qu'il y a des différences de kilométrage et de vitesse. En passant par Fourvière en heure creuse on met à peu près 43 minutes, si on passe par la rocade Est après A46, 78 minutes un peu plus d'une heure et chose qui m'a surpris quand même, en prenant la 432, donc en s'éloignant quand même de la rocade Est on arrive à un chiffre un peu plus faible. C'était vers 14h.

Par contre, l'itinéraire par Fourvière, à mon avis, en heure de pointe doit être équivalent à l'itinéraire dont je viens de parler A432, grand contournement de Lyon, puisque dans les nombreux dossiers, parce que si on regarde tous les dossiers du grand Lyon il y a eu de nombreuses études, on perd de 15 à 20 min entre la Mulatière et le Valvert, dans Lyon. Donc

on voit bien qu'on a à peu près le temps de l'ordre d'une heure, donc 63 minutes en heure de pointe.

Ma conclusion en premier déjà, c'est qu'il faudrait regarder, avoir un plan de vitesse d'agglomération qui réduise l'attraction du transit. Il n'a pas que le kilométrage, il y a les vitesses. Il faudrait quels sont les effets des nouvelles vitesses, si elles sont respectées bien sûr, décrétées par le préfet. Deuxièmement, une deuxième proposition, ça serait, pourquoi pas, de faire un péage de cordon aux entrées d'agglomération pour faire ce que proposait Charles RAUX. Un péage qui favorise le contournement, un péage « free flow », peut se faire. Est-ce qu'il faut aller jusqu'à la gratuité de l'A432, je ne sais pas. Mais il y a une étude à faire au niveau de ce péage de cordon d'agglomération.

Et troisièmement la continuité physique des échangeurs. Il est évident quand on vient du Sud, naturellement on va directement sur A7 au Nord en direction de la Mulatière. C'est un peu moins vrai en venant du Nord. Il faut adapter, faire une continuité physique aux échangeurs et adapter la signalisation.

Alors là il y a quelque chose qui a sauté, je ne sais pas pourquoi. Le titre suivant c'était « Les trafics et temps de parcours avec et sans anneau des sciences ». Voilà.

La comparaison des déplacements selon tous ces scénarios qu'on nous a produit, qui sont très bien développés par certains côtés, est impossible. On n'a pas des tableaux réels avec des critères identiques pour faire des comparaisons. J'en ai fait une quand même avec un certain nombre de cartes de trafics et tableaux, pour voir la variation du trafic Ouest-Est sur une coupure Nord-Sud avant la Saône. Une coupure du Nord au Sud. Voilà ce que j'ai trouvé. En 2011 on a à peu près 25 900 en heure de pointe sans l'Anneau des Sciences, on a une croissance légère, c'est le réseau de référence, dit on. Et c'est ce que je disais tout à l'heure. En 2030 avec l'Anneau des Sciences, on a une croissance nette de trafic, que je n'ai pas pu complètement estimer car il me manque un certain nombre de chiffres, je n'ai pas Choulans, enfin ce n'est pas l'essentiel, il y en a d'autres. Mais je n'ai pas le trafic des ponts Est-Ouest d'Oullins, qui vont jouer un rôle, malgré tout pour une traversée Est-Ouest. L'Anneau des Sciences est annoncé avec 5 600, c'est ce qui est compris dans les 27 550 avec Anneau des Sciences. Mais avec les ponts dont je parle, c'est au moins 2000 véhicules qui peuvent s'ajouter. Ce qui peut faire largement une dizaine de pourcent supplémentaire. Et si j'ai 2000 véhicules de plus à heure de pointe, cela en fait 20 000 dans la journée, ce n'est pas négligeable.

Alors moi ça ne m'étonne pas. Quand on regarde la synthèse d'analyse des scénarios d'EGIS, c'est tout le texte que vous avez avec points de suspension car j'ai supprimé l'allusion au fait que les temps moyens de l'agglomération étaient stables.

Par contre, les temps de parcours moyens s'améliorent de manière importante pour les trajets en lien avec l'Ouest. Il est clair que si l'on a un trafic supplémentaire, c'est bien dû au



fait qu'on a intérêt à utiliser les nouvelles voiries, notamment l'Anneau des Sciences. Notamment pour les relations Ouest-Est, comme je l'indique, le gain est de l'ordre de 5 minutes. C'est un gain qui a étonné Edmond LUCAS un jour. C'est un gain qui est calculé dans les dossiers. On gagne 5 minutes en mettant l'Anneau des Sciences.

L'augmentation de trafic, ainsi que l'amélioration de ces temps de trajet, pour moi, pour nous, c'est un indice que l'Anneau des Sciences limite le transfert modal vers les transports en commun de l'Ouest.

*Alors là ça a complètement sauté, je ne comprends pas pourquoi, les titres sont en bas de la fiche suivante, ce n'est pas grave*

Donc les trafics et temps de parcours dans les hypothèses de transport en commun. Regardez bien les tableaux qui sont dans ce dossier qui s'appelle « Réponses transport en commun », je résume, c'est un peu comme ça. Vous avez hypothèse 1, l'hypothèse 2, l'hypothèse 3.

A l'inverse de ce que j'ai montré, l'hypothèse transport en commun numéro 2 n'inverse pas la tendance à la détérioration des temps de parcours routiers. Les trafics... *Il me semble qu'il y a quelque chose qui est faux, il y a quelque chose qui a sauté. Il y a une erreur.*

Quand on regarde l'avant dernier groupe de bâtons, on a un passage de 28 à 38 minutes le temps de transport de l'Ouest, là il y a une dégradation qui est nette. Ce que je conclus c'est qu'il faut aussi relativiser ces variations de temps de parcours puisqu'elles sont de l'ordre de 5 à 10 minutes, plus importante pour l'Ouest, c'est vrai. Mais est-ce que ça ne peut pas inciter au report modal et renforcer le réseau de transport en commun serait un meilleur choix politique.

Là j'ai déjà mangé mes quinze minutes. Je vais résumer. En fait, dans le passé on a eu par exemple pour le métro A, des évolutions de la conception, des variations dans la conception de l'évolution du métro. Un moment donné le métro B n'était pas prévu mais lorsque l'on s'est mis à faire la Part-Dieu, on a mis le métro B. Donc c'est lié aux choix politiques et ce sont des choix d'urbanisme. C'est pareil pour le métro B à Oullins. A un moment donné on n'avait que 15 000 usagers, et on pensait à un tram, ensuite on a fait des évaluations assez curieuses, alors la population de Oullins avait baissé. Donc je me range dans la perspective pour améliorer la liaison avec le centre que j'ai montré la plus importante pour les usagers de l'Ouest. La création d'un axe lourd Perrache- Alaï. Je voudrais montrer pourquoi pour moi c'est essentiel. Dans le dossier la densification est limitée aux Hôpitaux Sud alors que quand on regarde le tableau vous avez les communes, ensuite les populations, les densités habitat plus emploi au km<sup>2</sup>. Ce que je veux montrer, c'est qu'un axe lourd Perrache-Alaï desservirait le 5<sup>e</sup> et que ce serait parfaitement justifié puisqu'on a la même densité à Lyon 5<sup>e</sup> qu'à Lyon et qu'à Lyon 9<sup>e</sup>. Alors que la densité d'Oullins où on nous prolonge le métro, elle est

inférieure, elle est de 7500. Ça, c'est quelque chose que personne n'a regardé. On nous annonce que c'est pas bon de faire un axe lourd entre Perrache et Alaï alors qu'il y a les densités et qu'il faut considérer non seulement les communes extérieures à Lyon, mais Lyon même, Lyon 5<sup>e</sup> pour penser à cet axe lourd. C'est ce que je disais. La densité, c'est le premier argument. Il peut y avoir un prolongement plus loin à Francheville Bel Air. On peut organiser le rabattement de nombreuses lignes de bus, il peut y avoir le prolongement du tram-train de l'Ouest et on peut réaliser des parcs de stationnement de dissuasion à proximité.

Je n'évacue pas toutes les possibilités, il peut y avoir le prolongement du tramway T2 par un tunnel jusqu'à Point du jour, Ménival, ou le métro A qui est beaucoup plus difficile a priori ou une ligne ferroviaire tram-train comme l'a envisagé Lyon Métro Transport Public.

En ce qui concerne l'inter modalité, je voudrais dire qu'on a souvent dit que le prolongement du métro B était lié au TOP. Or, en fait à Gorge de Loup, c'est le rabattement entre les transports en commun et la marche à pied qui est majoritaire. L'accès en voiture même passager et conducteur ne représente jamais qu'un certain %. On ne fait pas un métro pour une voirie. C'est totalement faux. Même si on faisait le parking prévu on n'aurait que 2600 clients maximum.

En ce qui concerne les lignes express, je l'ai déjà dit, l'Anneau des Sciences ne peut pas recevoir des lignes express, parce ce qu'il faut qu'à un moment donné, elles desservent les quartiers. Donc les lignes express de l'Anneau des Sciences ne peuvent être que marginales. Je ne parle pas des lignes qui peuvent être en rabattement entre guillemets sur A6, avec des aménagements de priorité aux bretelles ou sur les tronçons. Je voulais terminer par une hypothèse à étudier parce qu'on n'a pas tous les détails du résultat des trafics transport en commun et routiers dans le modèle, dans le dossier. Moi j'ai fait une hypothèse en reprenant les chiffres du dossier. Prenons l'exemple du trafic total prévu... Excusez-moi il y a une erreur. En haut, c'est le trafic total avec l'Anneau des Sciences qui est prévu sur A7, 107000 et 124000. Je m'excuse il y a une erreur. C'est bien les trafics qui sont dans le tableau sur la première ligne avec anneau des sciences, 107000/ 124000. Le transit, je fais l'hypothèse, comme je l'ai expliqué par les propositions que nous faisons de l'enlever de l'A6/A7. Ensuite, 25% peut être une hypothèse crédible pour le transfert modal si effectivement on fait un véritable réseau de transport en commun dans l'Ouest avec axe lourd, quel qu'il soit, entre Perrache et Alaï. Seulement je veux voir les résultats du test. C'est une hypothèse, je l'admets. Mais les 25% sont quand même calculés par le Grand Lyon. J'ai simplifié aussi en disant qu'il y avait certains trajets de l'est qui pourraient ne plus passer dans l'A6/ A7, c'est des internes à l'Est.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Monsieur SARRAILLON concluez s'il vous plait.

### Jean SARAILLON, Sauvegarde de la Vallée de Francheville

Et j'ai terminé. Le trafic à éliminer restant pour 50 000 véhicules souhaités serait de l'ordre de 10 000 sur Confluence (là il y a des trucs qui ont sauté, je m'excuse, il y a un problème) et d'une vingtaine de mille à la sortie du tunnel de Fourvière et une dizaine de mille sur Confluence. Alors l'hypothèse supplémentaire que je fais et que personne a regardé, c'est une stabilité de la mobilité tout mode. Quand on regarde le dossier, quand on regarde l'évolution de la mobilité, c'est-à-dire des déplacements par rapport à la population, on a une augmentation de la mobilité tout mode. Alors qu'elle a baissé dans la précédente enquête. Donc il y a une hypothèse qui est très contestable dans le dossier, et dans la mesure où on a une stabilité de la mobilité tout mode on a une baisse beaucoup plus importante de la mobilité en voiture, en conservant la même part des transports en commun, 47% aujourd'hui et 40 % plus tard. Ce qui justifie, pour moi, une évaporation des déplacements si effectivement on a cette baisse de la mobilité. Je m'excuse des failles qui sont arrivées, en recopiant un certain nombre de choses il y a des erreurs sur les tableaux. Je m'en excuse. J'espère que l'explication a quand même été meilleure. Merci.

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

Je rebondis sur ce que vous avez dit, sur un premier aspect et c'est à l'Etat encore que l'on va encore reposer la question. Monsieur SARAILLON dit : continuons à revoir pour ralentir les transits, où il montre que le transit sous le tunnel de Fourvière, même aux heures de pointe, il est plus rapide que si je prends la rocade ou si je prends l'A432, et il émet trois idées : le plan de vitesse d'agglomération qu'il faudrait... où il faudrait encore descendre les vitesses et les faire respecter, c'est un péage de cordon aux entrées d'agglomération et si j'ai bien compris, il reprend une proposition qui avait été émise lors de l'atelier sur le financement, et modifier l'échangeur quand on vient du Sud - effectivement quand on vient du Sud c'est évident, on passe sous Fourvière, ça fait longtemps que je l'ai fait, mais la dernière fois que je l'ai fait, je me suis retrouvé sous Fourvière et après je n'ai pas compris. Qu'est-ce que vous en pensez et comment vous réagissez à cela Monsieur MAISONNIER.

### Christian MAISONNIER, DREAL

Bonjour, Christian MAISONNIER de la DREAL. Bien, c'est difficile de donner une réponse aujourd'hui. On a vu avec le Grand Lyon, dans les modèles de trafic qu'on a fait tourner, que c'était pas facile d'obliger naturellement des gens à faire des kilomètres en plus, qui leur prennent du temps, qui consomment de l'essence, qui produisent des gaz à effet de serre etc.. Il

Il y a des arrêtés qui sont pris pour les poids lourds, il y a des vitesses qui sont à la baisse. On a déjà pas mal baissé, on pourrait imaginer de passer à 30 km/h dans le centre, pourquoi pas, ça pourrait se faire. Tout ça évidemment ce sont des bonnes pistes, mais aujourd'hui on ne peut pas dire que l'on aboutit à un délestage naturel de la part de transit qui continue à passer au niveau de Lyon. Après il faut regarder beaucoup plus finement quel est le problème que pose réellement ce transit au milieu de l'agglomération. Il y a des problèmes de pollution, il y a le plan de protection de l'atmosphère. Il y a des problèmes d'embouteillage, ceci dit, le transit ce n'est pas vraiment à l'heure de pointe, il y en a plutôt moins à l'heure de pointe en proportion. Puis il y a des problèmes globalement de mélange de trafic, c'est-à-dire de comportements différents, c'est vrai que le transit, il a envie de rouler. Et s'il passe en ville, il faut que son comportement évolue. Il faut qu'il s'adapte à des voiries urbaines. Je crois que c'est en creusant tous ces sujets là que l'on devrait arriver à améliorer les choses. Mais aujourd'hui je ne peux pas dire que tout ça, ce sont des idées inintéressantes parce que effectivement il faut tout prendre et essayer de voir comment dans le futur ça va se passer, avec une inconnue de taille qui est évidemment quelle sera l'évolution de ce trafic de transit. Dans le dossier du Grand Lyon, ils ont pris des hypothèses plutôt pessimistes. C'est à dire le transit va augmenter encore de 50 % à l'horizon 2030. Ce n'est pas non plus la perspective de l'Etat. C'est d'essayer de stabiliser globalement la part du routier en développant les autres modes, le fluviales, le ferroviaire en particuliers pour les marchandises.

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

Merci. Pas d'autre question dans la salle. On passe la parole à monsieur KOHLHAAS. On n'insiste pas.

### Cécile VALVERDE, CPDP

On est en retard.

### Gérard CLAISSE, Grand Lyon

On ne va pas faire un débat Etat-Grand Lyon mais simplement les hypothèses de transit qui ont été prises, ont été prises sur les bases des hypothèses de l'Etat. Voilà. Qui ne conduisent pas à doubler le trafic de transit

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Non ce n'est pas ce qu'il a dit, il a dit plus 50%.

**Gérard CLAISSE, Grand Lyon**

On est à 1,5 % 2010/2030. Ça doit faire pas tout à fait 50. 1,5 sur 20 ans, ça fait 30... 36%.

**Jean SARRAILLON, Sauvegarde de la Vallée de Francheville**

35%, c'est marqué là

**Gérard CLAISSE, Grand Lyon**

C'est pour corriger.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Monsieur SARRAILLON, excusez-nous. Mais il est 5 heures moins le quart et nous devons terminer si possible à 17h15 au plus tard. Donc on passe la parole à Monsieur KOHLAAS. On vous remercie et Monsieur SARRAILLON s'il y a des difficultés sur vos transparents, avant de les mettre sur le site, vous pouvez peut être essayer de voir si vous pouvez les corriger.

Monsieur KOHLAAS, comme vous n'étiez pas là en début de séance ; normalement, c'est 15 minutes d'intervention et 15 minutes d'échange. On respecte les temps. Il faut absolument terminer à 17h15. On vous en remercie.

- **Audition de STOP AU TOP**

### Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP

Merci. Je vais d'abord m'excuser d'être arrivé un peu en retard. Ensuite, de ne pas tout à fait faire ce que Monsieur PUYFAUCHER vient de faire. J'ai préparé une intervention beaucoup plus courte pour laisser plus de place aux échanges et au débat. D'abord je n'avais pas envie de répéter ce que j'avais déjà dit. Même si c'est dommage pour les gens qui viennent pour la première fois. Mais tout cela est sur le site. Il me semblait intéressant d'avancer par rapport aux différentes données qui ont été apporté depuis sur le sujet. J'ai rajouté trois diapos.

D'abord sur la question du déclassement de l'axe A6/A7 qui est l'objectif principal du maître d'ouvrage et des promoteurs du tronçon ouest du périphérique mais qui est un objectif, la CPDP l'a dit lors de son expression de mi débat, qui semble être partagé, et faire consensus, pour l'ensemble des intervenants. Moi, j'ai entendu au cours de différentes interventions récemment, qu'il n'y aurait pas de nouveau contournement autoroutier. Je l'ai entendu de manière de plus en plus forte, d'abord parce qu'il n'y a pas de contournement routier prévu dans le schéma national des infrastructures de transport qui est normalement tout ce que doit faire l'état dans les 30 ou 40 ans à venir, en terme d'autoroute. Il y a des dizaines de contournements autoroutiers, mais il y a qu'un tout petit bout de celui de Lyon par l'ouest et il n'y a surtout pas de contournement à l'Est. J'ai entendu le ministre nommer une commission, qui s'appelle la commission SNIT, ou la Commission mobilité 21, avec pour objectif d'élaguer un certain nombre de projets qu'il y a dans ces 45 milliards d'investissements pour en supprimer. Je ne suis pas du tout certain que l'on rajoute dans ce schéma national d'infrastructure des transports, des projets qui n'existent pas aujourd'hui. J'ai entendu aussi, M. Maisonnier, ici présent, au nom de la DREAL, prendre la parole à Tassin, si mes souvenirs sont bons, pour nous dire que l'état s'était engagé à assurer une fonctionnalité permettant que le trafic de transit ne passe pas « par l'axe A6/A7 » ou par une alternative quel qu'elle soit.

Par contre j'ai entendu aussi des gens de la DREAL et puis plus récemment le directeur du Laboratoire d'Economies des Transports expliquer que la continuité autoroutière existait aujourd'hui. Un des intervenants l'a montré, je ne sais plus lequel tout à l'heure, effectivement à travers l'utilisation de l'axe A432/A43/A46 Sud, avec donc un axe autoroutier aujourd'hui payant, existant, fluide, même très fluide car la partie A432 est pratiquement vide, et qui pourrait être une solution pour déclasser l'axe A6/A7 très rapidement. Et je souhaite que sur ce sujet sur le déclassement de l'axe A6/A7, on aille un petit peu plus loin et pourquoi pas que l'on demande au maître d'ouvrage et à d'autres de

produire des documents. Je pense au travail qui a été fait il y a quelques années. Il y a 4 ou 5 ans, certains sauraient peut être me le dire, moi j'ai la mémoire qui flanche, par l'agence d'urbanisme sur les déclassements sur les autoroutes urbaines. C'était un travail généraliste, ce n'était pas un travail spécifique à l'axe A6/A7 et qui, effectivement, envisageait différentes solutions qui me semblent aller dans le bon sens par rapport, au combat, au débat qui nous occupe aujourd'hui, qui est l'urgence de déclasser cet axe A6/A7. Mais la contribution personnelle du directeur du Laboratoire d'Economie des Transports qui est paru sur le site de la commission particulière du débat public, récemment, si mes informations sont bonnes, la contribution va encore plus loin, dans cette possibilité de déclasser l'axe A6/A7 beaucoup plus rapidement qu'en attendant la construction d'une nouvelle voirie et donc bien avant 15 à 20 ans, qui est quand même un enjeu important pour les habitants et l'avenir de cette Confluence.

Depuis un mois et demi, deux mois, j'ai entendu un certain nombre de propos, d'analyses, de réponses faites par le maître d'ouvrage et par les défenseurs du projet qui me surprennent et sur lesquels j'aimerais qu'on débattenne soit aujourd'hui, soit plus tard, mais qui nécessitent à mon avis des précisions. Bien sûr, le premier point, c'est la question de l'analyse par le maître d'ouvrage d'un report éventuel des usagers sur les transports en commun par rapport au projet alternatif que nous avons proposé début décembre. J'aimerais dire deux choses. Quand on a... Il me semble me souvenir quand le SYTRAL a choisi de construire les tramways T1 et T2, les deux premiers tramways, de réactiver du tramway sur l'agglomération lyonnaise, les estimations trafic avant la construction étaient extrêmement faibles. On était, suivant ces détracteurs ou ces défenseurs, entre 10 000 à 20 000 voyages jour sur l'ensemble des deux lignes T1-T2, ce qui était projeté... Moi ce sont les chiffres que j'ai, sur le débat qui a eu lieu il y a longtemps. Bon j'attends que vous me disiez quels étaient les chiffres qui étaient à l'époque, y a pas de problème ... On est à combien aujourd'hui, vous pouvez me dire ? Ça, je ne suis pas certain de savoir combien il y a d'usagers sur T1/T2. 60 000 ? 80 000 ?

(hors micro)

Cela fait plus de 100 000 en fait...

### **Jean MURAT, Développements citoyens**

En 2001, 21 millions pour T1, 19 millions 500 000 pour T2. Si je divise pour un jour fort, si je divise par 250 jours, on va dire à la louche, ça ferait à peu près 80 000 voyageurs jour, un peu plus de 80 000 voyageurs jour pour le T1 et à peu près autant pour T2. Et sur la ligne 2, avec les mêmes calculs, on en est à 300 000 voyageurs jour.

### **Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP**

Je suis intimement persuadé que même si mon chiffre initial est erroné, mais j'attends les chiffres on était bien en deçà quand on estimait dans le temps, il y a une bonne dizaine d'années, le trafic qu'aurait ces tramways. Aujourd'hui on a un projet qui va bientôt voir le jour, à la fin de cette année, qui s'appelle le métro à Oullins, pour lequel je crois que l'on donne un peu plus de 15 000 voyages/jour supplémentaires à partir de l'ouverture de cette ligne. Alors peut-être que les chiffres ont un peu changé, mais ceux sont ceux que j'avais en tête. D'accord.

(hors micro)

Ils n'ont pas changé mais ce n'était pas les bons. Donc les chiffres que vous donniez n'étaient pas les bons. C'est ça que vous voulez dire ?

(hors micro)

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

C'est 20 000, j'ai lu 20 000.

### **Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP**

C'est 20 000, donc. J'ai dit plus de 15.000, non ?

(hors micro)

C'était plus

### **Intervenante**

15 500

### **Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP**

Donc plus de 15 000. Donc si le site du SYTRAL dit la même chose que moi, c'est qu'ils doivent être à peu près bons. Ce que je trouve très fort effectivement pour une station supplémentaire de 1,7km de prolongation de ligne forte de transport en commun puisque le métro arrive déjà à Gerland. Par contre le RER que nous proposons, et qui a été analysé par le maître d'ouvrage dans son document, est donné pour à peu près la même augmentation, même pas la même augmentation, moins, du nombre de voyageurs jour, alors que c'est une quarantaine de km, même une soixantaine si on fait tout le projet que nous proposons, et une quarantaine de stations de RER. Dans le document du maître d'ouvrage, il est expliqué que l'on peut difficilement développer les transports en commun dans l'Ouest Lyonnais et y



avoir un fort report modal parce que les transports en commun sont englués dans le trafic. Ce qui n'est pas du tout le cas pour le projet de RER que nous défendons, qui est bien un projet en site propre intégral puisque c'est un trafic ferroviaire. Et c'est là que l'on se pose la question des origines-destinations des trafics A6/A7. Plusieurs fois dans différents documents qui ont été présentés depuis plusieurs mois, pas seulement par le maître d'ouvrage, aussi par d'autres, encore tout à l'heure par Jean SARRAILLON, il a été dit, alors je mets une fourchette assez large pour éviter d'avoir des contradictions, que les destinations ou origines des gens qui prenaient l'axe A6/A7 étaient vers le centre de l'agglomération. Jean parlait tout à l'heure de l'axe Lyon-Villeurbanne, on est entre 50 à 70 % suivant les études, suivant les heures, suivant les chiffres donnés, suivant les personnes d'origine destination vers Lyon-Villeurbanne. Ça me semble extrêmement important, parce que ça veut dire aussi que les voitures et les transports en commun – prenons un futur éventuel tronçon Ouest du périphérique, pour aller vers Lyon - Villeurbanne – se raccorderont soit à l'axe A6 au nord soit à l'axe A7 au sud et continuerons de passer par l'axe A6/A7, entre la Saulaie, puisque la connexion est à la Saulaie et le Valvert puisque ce sont les deux connexions à l'axe A6/A7 du TOP. Donc ceux qui vont vers le centre continueront de passer par l'axe A6/A7 entre le Valvert et la Saulaie en prenant le TOP. Ce qui veut dire aussi que c'est un élément extrêmement important pour nous en terme de développement des transports collectifs, un système de RER même s'il n'est pas suffisant, on est bien d'accord, mais qui à pour vocation d'emmener rapidement vers le centre de l'agglomération un maximum de monde, serait tout a fait pertinent pour répondre à un allègement nécessaire du trafic de l'axe A6/A7 dont je répète qu'il est majoritaire vers le centre de l'agglomération.

On a vu apparaître des chiffres aussi sur le nombre de véhicules jour qui prendraient le tronçon Ouest du périphérique. Et là j'ai entendu M. LAURENT, à Tassin aussi peut être, nous dire des chiffres. Ça m'a surpris, j'ai pas pu intervenir tout de suite et j'ai voulu des précisions. On parlait dans le temps de 55 000 véhicules au départ, si mes souvenirs sont bons, après ça sera peut-être un peu plus, on allait jusqu'à 70 000 suivant les présentations et M. LAURENT a parlé de plus de 200 000 oralement, à Tassin. Il a même parlé de 230 à 240 000 voyages, je crois.

(hors micro)

Personnes ? Donc moi j'ai divisé par 1,2, par 1,3 mais il y a un vrai débat sur le taux de remplissage des voitures. Enfin bref, on est autour de 200 000. Si on fait 240 000 voyages on est autour de 200 000 voitures ou 180 000 si vous préférez, c'est à peu près pareil. Allez je prends un chiffre rond, même si on enlève 10%, c'est pas grave, 200 000 voitures sur le TOP je l'ai compris dans la présentation de Monsieur LAURENT comme des voitures qui rentraient et qui sortaient, c'est à dire qu'elles faisaient pas tout le trajet. Effectivement on avait une moyenne globale de 70 000 sur l'ensemble du trajet mais comme il y a des gens

qui faisaient du cabotage comme on dit, ça faisait 200 000. 200 000 qui voyagent sur le TOP, ça fait 200 000 qui rentrent et 200.000 qui sortent. Soit 400 000 entrées-sorties sur cet échangeur. Ça fait obligatoirement, 200 000 qui rentrent et 200 000 qui sortent.

(hors micro)

200 000 entrées, 200 000 sorties

### Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP

Non, ça fait obligatoirement 200 000 qui rentrent et 200.000 qui sortent si il en a 200 000 qui circulent à un moment

### Olivier Laurent, Grand Lyon

Ils ne circulent pas, ils utilisent tout ou partie... (hors micro)

### Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP

Donc au total ça fait en terme d'entrées-sorties 400 000 entrées-sorties ; celui qui rentre à La Saulaie et qui sort à l'Alaï, il fait donc une entrée plus une sortie, il ne fait qu'un seul voyage. Donc 200 000 voyages ou 240 000 voyages, ça fait deux fois plus d'entrées-sorties.

Ce qui fait énormément par échangeur, et là du coup, je ne comprends plus du tout ce qui était présenté par le maître d'ouvrage, et là je suis très inquiet, les voiries permettant d'accéder à ces échangeurs, n'ont pas du tout prévu, à ma connaissance, et c'était même pas du tout présenté comme ça, autant de véhicules qui rentrent et qui sortent par jour. Et notamment pour certains échangeurs ça me paraît délicat. Alors si certains échangeurs, comme Bonnant, n'ont pas plus que ce qui était prévu dans le document du maître d'ouvrage, cela veut dire qu'il y a beaucoup plus pour arriver aux 400 000 sur les 6 autres, et du coup, là, ça me paraît compliqué. J'ai besoin de précisions.

D'autre part, sur l'axe A6-A7 actuel, et on l'a vu, y a pas 7 échangeurs, y a pas de cabotage tout le long. Donc quand on dit il va y avoir 200 000 voyages sur ce TOP en cabotage, on est plus du tout sur du report modal de l'axe A6-A7, puisque je vous rappelle que l'axe A6-A7, en gros, même s'il y a au début avant le tunnel de Fourvière 2-3 portes possibles, on rentre avant le tunnel de Fourvière, on sort dans le centre Perrache-Confluence, et, après l'autre point, c'est ce que disait Monsieur Saraillon, c'est La Mulatière. On rentre à Pierre-Bénite La Mulatière, la porte d'entrée sud, c'est La Mulatière. Y'a pas des gens qui font... Alors, je suis d'accord qu'il y en a un certain nombre qui rentrent à Pierre-Bénite/La Mulatière et puis qui sortent à Gerland ou à Perrache mais qui vont dans le centre de Lyon et qui utilisent différentes portes de Lyon, mais bon, ils ne sortiront ni à Alaï ni à Bonnant ni ailleurs ni à

Hôpitaux Sud, c'est vraiment pas le même trafic. Ces portes, dans la mesure où c'est les portes, les échangeurs pardon, tels qu'ils sont présentés, qui passent de 70 000 à 200 000 voyages jour (véhicules jour) sur cette infrastructure.

Je l'ai déjà écrit ça, je l'ai déjà dit, c'est affiché deux fois, pardon. Ou je suis allé trop vite. Bon !

J'insiste là-dessus, les gens qui aujourd'hui, de l'Ouest lyonnais, je les connais bien, vont quotidiennement et même très souvent, même si c'est pas régulier de manière pendulaire, sur le centre de l'agglomération, sur Lyon et Villeurbanne, aujourd'hui, à part ceux qui sont dans le proche accès par la Montée de Choulans ou par l'avenue Commandant Charcot, ils passent essentiellement par le tunnel de Fourvière et par l'accès par La Mulatière ou par Pierre-Bénite ou l'A 450 s'ils viennent d'un peu plus au Sud.

Quand ils prendront le TOP, ils continueront d'accéder soit par la Porte de la Saulaie, soit la porte du Valvert à l'A6 au Nord, à l'A7 au Sud. Et donc les bus express que le maître d'ouvrage veut développer et qui vont rentrer et sortir à chaque échangeur pour aller chercher les gens chez eux, ils ne vont pas s'arrêter sur le TOP pour prendre les gens sur le TOP – on est bien d'accord, on a bien compris ça – mais ils vont, par contre, aller dans le centre puisque c'est la destination majeure des gens. Ils seront dans la circulation englués, comme tous les véhicules, comme aujourd'hui, et malheureusement ils ne pourront pas aller plus vite.

Enfin, j'ai entendu et encore tout à l'heure avec l'UCIL, des gens, à plusieurs reprises, et de nombreuses fois nous dire : « avec cette voirie nouvelle, il n'y aura pas d'augmentation de trafic ». Et ça je ne sais pas comment on peut me l'expliquer scientifiquement puisque c'est contradictoire à l'expression de tous les scientifiques. Partout, dans le monde, de toutes les études, de tous les spécialistes, certes ils disent, on peut avoir des moyens de limiter. Mais dans ce cas précis, la voirie qui détermine, c'est le tunnel de Fourvière qui restera à deux voies et qui est à deux voies. Derrière, sur l'axe qu'on appelle Nord-Sud un peu par défaut on va dire, entre Perrache et La Mulatière, il est prévu un boulevard urbain avec des feux donc un ralentissement des vitesses et des points de blocages. Ça, ça peut diminuer la capacité et une diminution de la troisième voie. Ça, ça peut diminuer la capacité. Par contre, il est clair qu'une voirie supplémentaire va permettre aux gens d'aller plus vite, puisque c'est l'objectif, et donc d'habiter plus loin, alors Jean SARAILLON disait on va gagner que 5 minutes, ou je ne sais plus qui disait on ne va gagner que 5 minutes, ça fait quand même 5 km pour aller habiter plus loin. Donc, il y aura toujours obligatoirement une augmentation de trafic, une augmentation de la distance comme là aussi contrairement à ce qui a été dit par Gérard COLLOMB, là aussi à Tassin, excusez-moi mais j'étais un peu fatigué ces dernières fois, je suis allé un peu moins aux réunions depuis 15 jours, on a obligatoirement une conséquence d'étalement urbain et le LEC l'a dit. Je suis désolé, le LEC l'a dit. J'arrête là. Le reste c'est mes diapos déjà présentées la dernière fois, donc vous les avez vues si vous

voulez qu'on y revienne, on y reviendra, si vous avez des questions techniques sur l'alternative RER que je propose, on peut y venir.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Sur la problématique de la circulation sur l'Anneau des Sciences, il y a eu un transparent qui a été présenté ou une réponse qui a été faite, je ne sais plus parce que je mélange les transparents et ce que je lis sur le système question-réponse donc quelquefois, mais vous avez un transparent où vous montrez tronçon par tronçon le nombre de véhicules tous les jours. Et vous avez aussi, et on vous l'avait demandé, fait une présentation sur, etc... Je pense que vous ne l'avez pas là, malheureusement vous avez... Pardon ? ... Alors, est-ce qu'on peut prendre des questions, est-ce que vous pouvez voir avec la régie si vous pouvez la présenter parce que sans schéma ça va être dur de comprendre cette explication-là. Vous avez 3 minutes pour nous l'exposer.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Est ce qu'il y a d'autre question de la salle, M. FISCH ?

### **Maurice FISCH**

Quelques secondes pour compléter mon intervention de tout à l'heure à propos des transports en commun. Depuis le 29 novembre, je confirme qu'il faut poursuivre leur amélioration. J'entends dire, y compris par Jean-Charles KOHLHAAS, qu'à certains moments et à certains endroits ils sont « englués » dans la circulation. C'est malheureusement vrai. Par contre, là où il y a de vrais sites propres ça marche excessivement bien. En complément de ce que j'ai dit tout à l'heure, l'accès à Gorge-de-Loup par un véritable site propre en trémie a permis à des centaines de milliers d'utilisateurs par jour d'aller vers Gorge-de-Loup. Le même accès direct de La Duchère à la gare de Vaise a permis également à des centaines de milliers d'utilisateurs d'aller vers les transports en commun et notamment la ligne D qui a contribué à l'allègement de la circulation, rue de Bourgogne et rue Marietton. Que TEO y ait participé, c'est sûrement vrai, mais les améliorations des transports en commun pour lesquels nous sommes complètement favorables y ont également contribué. Merci

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Devant... On se présente.

**Pierre SUBLET, Saint Genis Sud**

Pierre Sublet, Saint Genis Sud, Je voudrais une précision quant au tableau récapitulatif estimatif des coûts. Qui finance le développement des transports en commun pour les 800 millions d'euros ? Parce qu'on nous dit tout le temps que c'est le Grand Lyon et le Conseil Général qui payent. Alors je voudrais savoir qui finance ces 800 millions d'euros ? Pour M. et Mme Michu, ou que chacun puisse s'exprimer. Parce que ce n'est pas clair du tout cette affaire.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Je crois qu'on a eu une réponse tout à l'heure, mais répétez-la.

**Gérard LABRIT, Grand Lyon**

C'est assez clair, il suffit de regarder le tableau, enfin bon. L'Anneau des Sciences financé à 50-50 par le Conseil général et le Grand Lyon. La requalification de l'A6-A7 financée à 100 % par le Grand Lyon, dans le cadre de ce que j'ai appelé lors de la dernière réunion la PPI (la programmation pluriannuelle individualisée), et puis enfin donc les transports en commun financés à 100 % par le SYTRAL dans le cadre de sa PPI propre et c'est ce qu'il a été dit tout à l'heure ça représente de mémoire un montant de 65 millions par an, sur un budget global de 175 millions par an en ce qui concerne le SYTRAL. Et je rappelle ce qui a été annoncé le 17 décembre en ce qui concerne le Grand Lyon, c'est que le Grand Lyon, donc la contribution du Grand Lyon et du Conseil général en ce qui concerne l'Anneau des sciences c'est entre 100 et 130 millions d'euros par an en fonction des hypothèses de trafics et de tarifs qui ont été faites, d'accord, sur une capacité d'investissement qui est de l'ordre, que pour le Grand Lyon de 300 à 350 millions d'euros.

### **Pierre SUBLET, Saint Genis Sud**

Mais pour tout un chacun et pour la transparence, c'est pas normal que le SYTRAL finance. On nous dit que c'est le Grand Lyon et le Conseil général qui paient. Excusez-moi, mais les citoyens ont compris ça, et ils ne voient pas pourquoi le SYTRAL viendrait financer 800 millions d'euros.

### **M. Labrit Grand Lyon**

Après c'est une question de compétence, les transports en commun c'est le SYTRAL, donc c'est le SYTRAL qui finance les transports en commun.

### **Pierre SUBLET, Saint Genis Sud**

Mais ce n'est pas normal qu'on prenne de l'argent du SYTRAL pour l'investir.

### **M. LABRIT Grand Lyon**

De toutes les façons, oui, c'est ça, les recettes du SYTRAL ; elles émanent d'un certain nombre de contributeurs dont le Grand Lyon et le Conseil général.

### **Pierre SUBLET, Saint Genis Sud**

Alors sur votre dossier il faut corriger, il faut mettre financé par le SYTRAL

### **M. LABRIT Grand Lyon**

Parce que ça a été dit clairement mais s'il faut on corrigera.

### **Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP**

Si vous me permettez juste sur ce débat, c'est vrai je n'ai pas de débat là-dessus, pour moi c'était clair effectivement que c'était le SYTRAL qui finançait la partie transports en commun mais par contre la donnée qui a été apportée par Monsieur MURAT tout à l'heure, m'a un petit peu surpris. C'est vrai que bon on a tendance à entendre dans ce débat public depuis le

début, à plusieurs reprises, que l'augmentation des transports en commun ça coûte très cher en exploitation, ça coûte très cher au SYTRAL, ça coûte donc très cher aux collectivités. Tout à l'heure il a été dit que 1 milliard d'investissement coûtait environ 100 millions d'euros en exploitation, je crois que c'est le chiffre donné tout à l'heure. Moi, dans les chiffres qui m'ont été montrés, puisque dans les dix ans, 2001-2011, il a été fait je crois à peu près 1,5 milliards d'investissement au SYTRAL, de mémoire, 1,6 milliard, j'en déduis quoi ? J'en déduis que ça n'a pas coûté, en euro constant, 1 centime de plus aux collectivités locales puisque ça augmentait juste de l'inflation, de 20 millions d'euros en 10 ans et que l'ensemble de l'augmentation du développement des lignes de transport en commun, et on est tous d'accord pour dire que le SYTRAL a fait un effort extrêmement important, en particulier ces 10 dernières années, sur le développement des transports en commun urbains, a été essentiellement porté par une augmentation de trafic qui a entraîné aussi naturellement une augmentation de recettes. Il y a une part dans l'augmentation de recettes qui est de 84 % si mes souvenirs sont bons qui est liée à l'augmentation des tarifs, mais il y a une grosse part, une grande majorité qui est l'augmentation des usagers, et il y a eu une forte augmentation du versement transport, l'augmentation des participations des collectivités locales a été en euro constant nulle, elle est du niveau de l'inflation. Et du coup, moi j'ai entendu à plusieurs reprises, y compris monsieur RIVALTA encore à Tassin, vous allez me dire que je me répète, non, pardon, c'était à Pierre-Bénite, dire que l'exploitation des transports collectifs coûtait cher et que c'était compliqué, et je suis bien placé pour comprendre ce qu'il veut dire.

L'alternative que je présente et qui, moi, me semble importante, non seulement elle va pas coûter cher globalement, on va dire de manière théorique, au regard de ce qu'a fait le SYTRAL depuis 10 ans, on va essayer de faire aussi bien, mais en plus elle est pas portée par le SYTRAL exclusivement, très loin de là, puisque l'objectif c'est d'aller chercher les gens au-delà du périmètre de transport urbain plutôt que de les faire venir en voiture, prendre les transports urbains, d'aller les chercher en ligne forte de transports collectifs, type RER, à l'extérieur du périmètre des transports urbains et que du coup c'est plus de la compétence exclusive du SYTRAL, c'est de la compétence de la Région, qu'en général en investissement comme monsieur CLAISSE l'a dit tout à l'heure, l'investissement est partagé. Le Grand Lyon y participe, je le reconnais, c'est de l'ordre, sur ce qu'on a fait jusqu'à présent on va dire entre 10 % et 15 %, si on rajoute la part du Conseil général on monte à 20 %, la région prenant... Comment ? Bon, si on rajoute les deux, puisque là on parle bien de ces deux opérateurs on est autour de 20 %. La région c'est 70 % à 75 %, etc. Et puis en termes de fonctionnement, là il y a plus du tout de coût d'exploitation supporté par le SYTRAL. Par contre, je suis intimement persuadé qu'il y aura un effet extrêmement positif en terme de recettes d'exploitation parce que si on amène en transport en commun des gens sur des lignes fortes

des TCU, métro B, métro D, etc... on va développer énormément le nombre d'abonnés des transports en commun urbains.

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

On prend une dernière question et ensuite on passe... Une dernière question là-haut et ensuite, M. LAURENT nous présentera, un peu, l'explication de ces 220 000, ce n'était pas 200 000, c'est 220 000 sur A6-A7 et 200 000, etc.

### Christian CHEVALIER

Bonjour. Toujours CHEVALIER. Je vais peut-être poser une question, comme je n'ai pas assisté à tous les débats, qui a déjà été posée. Mais j'aurais voulu savoir si nous avons un chiffrage au niveau, premièrement des coûts pour la mise en place en site propre des lignes TC empruntant l'Anneau des Sciences et, deuxièmement si les TC sont mis en site propre, est-ce qu'on peut chiffrer le gain de clientèle que ça représenterait pour les transports en commun d'utiliser un site propre que plutôt d'utiliser un site normal ?

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

Je ne sais pas si quelqu'un peut répondre parce que la personne du SYTRAL est partie, elle n'a pas pu rester parce qu'elle avait un rendez-vous. Je crois qu'il faut que vous... Non, attendez... Je crois qu'il faut absolument. Il faut que ça soit le SYTRAL qui réponde. Le véritable... donc qu'il y a des coûts de chiffrés etc... Ce que je vous propose, c'est qu'on note votre question, on le mettra sur le système question-réponse et le SYTRAL vous répondra par écrit.

### INTERVENTION DE LA SALLE

Il a été sur le site, le Monsieur... il n'a aucune réponse...



**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Pas encore. Mais je reconnais, ça va venir. Non, c'est de ma faute, ça fait depuis jeudi dernier, je n'ai pas réussi à aller valider une cinquantaine de questions parce qu'elles sont arrivées la semaine dernière, et entre jeudi soir et ce matin, je suis passé un peu chez moi, mais très peu, et j'avais beaucoup de réunions, autres – on a d'autres activités aussi – donc, je vous promets, je ne rentre chez moi que jeudi soir et je pourrais m'y remettre, vous voyez, nous courrons. Et nous courrons toujours ce soir, et je pense qu'on...

**Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP**

C'est une question que j'ai posée et je souhaite qu'il ait la réponse

**Olivier LAURENT, Grand Lyon**

Vous posez toujours la même question...

**Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP**

Non, non, ce n'est pas la même...

**Olivier LAURENT, Grand Lyon**

Il y a des questions récurrentes, on répond à des questions récurrentes. Ne les posez plus. On a voulu ici faire une représentation pédagogique de cette affaire de nombre de personnes concernées par la requalification de l'axe A6-A7 de bout en bout. Et on a le même type d'exercice sur l'Anneau des Sciences. Alors là, je vous donne les résultats, il y a une annexe qu'on publiera, qui explique comment à partir de ratios sur ce type de voirie on arrive à obtenir ces chiffres. On prend deux exemples, ici, l'exemple qu'a pris Jean SARRAILLON tout à l'heure, les 124 000, on n'a pas voulu arrondir mais, au-dessus du pont de La Mulatière et au niveau du Tunnel de Fourvière environ 120 000. Faut bien comprendre que là, on regarde un trafic, on se met au-dessus d'un pont et on regarde passer les gens. Ce ne sont pas les mêmes tout le long, vous imaginez bien qu'il y a plein de gens qui arrivent du Sud et qui filent sur Lyon.

C'est ce que d'ailleurs signalait Jean, c'est vrai qu'il y a beaucoup de gens qui partent. De même que les gens qui arrivent du Nord prennent Berthelot, donc faut pas dire qu'en ayant compté 124 000 personnes au pont de La Mulatière, on a compté tous les gens qui utilisent tout ou partie de l'axe A6-A7. Il faut, alors ce n'est pas non plus la somme exacte, parce qu'il y a des gens, notamment ceux qui sont en transit, où qu'on se mette on les compte. Ils sont à peu près 19 000, c'est un chiffre que Jean a sorti. Voilà. Surtout la synthèse, le calcul n'est pas détaillé, et ce n'est pas exactement la somme, on explique le calcul. Mais des gens qui utilisent tout ou partie de l'axe A6-A7 entre Valvert et La Saulaie à l'horizon dont on parle, c'est 250 000 voitures. Voilà. On a supposé... Voilà, ce sont des voitures. On a pris cette hypothèse, on va pas se dédire, on nous dit vous êtes en dessous des ambitions de covoiturage et machin, on a pris un taux de remplissage d'1,45, on a continué. C'est 360 000 personnes qui utilisent, qui sont à un moment sur l'axe A6-A7 entre Valvert et La Saulaie. On considère que le transit va sur un grand contournement, on considère qu'il reste les gens qui ont besoin d'aller sur le boulevard urbain, on fait cette soustraction, on peut donner le détail. À la fin il reste, on arrondit à 180, il reste 178 000 personnes à prendre en charge par jour sur autre chose. Alors, des transports collectifs, mais on pense, on est convaincu que ce n'est pas que des transports collectifs. L'objectif de l'Ouest Lyonnais c'est 13 500 personnes et ils ne passent pas tous par l'axe A6-A7. Donc l'idée c'est pour sortir 178 000 personnes de cet axe-là, il faut combiner des transports collectifs vers le centre, on est d'accord que la majorité des déplacements de la périphérie se fait vers le centre, on ne dit pas le contraire, on a présenté les choses différemment en regardant ce qui venait de l'ouest. Mais ça c'est le champ des transport collectifs et accessoirement pour certains motifs, pour certains horaires de la voiture mais là-dedans il y a aussi des gens qui font de l'Ouest ou qui arrivent, ou qui sont très difficilement capables sur des transports collectifs, qui vont au centre mais ils ne vont pas tous au centre et donc il faut trouver quelque chose qui récupère 180 000 personnes par jour, on est convaincu que c'est des transports collectifs plus une infrastructure qui redirige de manière enterrée les trafics.

On a fait le même exercice, depuis longtemps je résiste à présenter cette planche parce qu'elle met côte à côte du métro et l'Anneau des sciences. Ce n'est pas ce qu'on souhaite, il ne faut pas aller sur la bataille de chiffres. Mais puisque vous le souhaitez, je les présente. On est entre 55 000 et 70 000 personnes selon les sections. Donc on se met à un échangeur et on compte qui passe. Effectivement ils ne sont pas tous rentrés ou sortis au même endroit. Donc l'équivalent quand on fait le même exercice sur l'ensemble du tronçon, c'est 165 000 voitures. Même ratio de taux d'occupation à l'horizon où l'on se projette, 240 000 personnes. Donc, on peut penser ce qu'on veut de 2 milliards d'euros, on fait pas 2 milliards d'euros pour 50 000 à 70 000 personnes, on le fait pour 240 000 personnes. Alors je l'ai fait il y a peu de provoc dans ce que j'ai fait. Le métro D, si on le refaisait aujourd'hui, au ratio

actuel fourni par le directeur du SYTRAL, à 165 millions d'euro du km, on est, voilà... le même ordre de grandeur de distance, le même ordre de grandeur de coût pour des clientèles... On n'est pas de l'ordre de 1 à 4, on met 40 000 personnes de plus. Encore une fois, n'affrontons pas ces chiffres.

(hors micro). Non, l'infrastructure elle-même, c'est entre 2,3 et 2,5

### **Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP**

J'ai beaucoup de mal à comprendre, excusez-moi, comment vous passez de 55 000 dans le dossier initial, peut-être un peu augmenté au cours des présentations à 165 000 aujourd'hui ? Si. Dans le dossier du maître d'ouvrage initialement, il y avait 55 000 à 70 000 véhicules jour.

### **Olivier LAURENT, Grand Lyon**

Mais ils y sont. Ce sont des trafics par section. À une coupure on les compte. Vous comprenez.

### **Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP**

Ça tombe bien, c'est marrant, ça tombe bien qu'on multiplie les petits pains comme ça. Mais c'est juste pas possible, parce que s'ils sont par section ça veut bien dire qu'ils rentrent et qu'ils sortent tout le long. Et les échangeurs peuvent pas les accueillir, enfin pas les échangeurs, la voirie autour des échangeurs ne peut pas les accueillir.

Je comprends bien que pour un certain nombre, et là je suis d'accord avec vous, ceux qui sont à l'intérieur de l'Anneau on va dire, globalement ce n'est pas une vraie augmentation de trafic, puisqu'on va les capter sur d'autres voiries, mais enfin quelque part, on devrait à peu près, voilà....

### **Olivier LAURENT, Grand Lyon**

Aujourd'hui les gens, ils essaient d'aller à Lyon par les voiries locales. Là, on les capte... Avec les réductions de capacité, sans faire...

### Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP

Aujourd'hui, je suis désolé de vous le dire, il n'y a jamais eu autant de véhicules sur ces axes là. On ne les coupe pas. Ils passent par où ? Ceux qui vont aller à Alai, pardon, oui à Alai demain, à l'échangeur d'Alai, à part ceux qui viennent effectivement du centre de l'Anneau, enfin entre guillemets, de la partie donc Lyon-Tassin, de l'Anneau, ceux qui viennent de Craponne, ils ne sont pas 20 000 ou 30 000 aujourd'hui. Ils ne sont pas. Donc, ils sont saturés à 10 000.

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

Y en a combien qui passent le cordon ? Il y a combien de personnes qui passent le cordon ? C'est de cet ordre de là de mémoire... Le cordon est traversé par 170 000 véhicules.

### Olivier LAURENT, Grand Lyon

Le RD 342, qui est vraiment le cordon qui fait drain. Les gens qui le traversent ou qui l'utilisent, aujourd'hui on est à 170 000 personnes par jour, sur l'intégralité de l'axe. Donc il y a une partie de ces gens-là... On est sur ces ordres de grandeur-là. C'est les gens qui cherchent... Il n'y a pas qu'une ou deux voies, c'est comme les échangeurs, il ne faut pas comparer... Tout le monde ne sort pas et ne rentrent pas...

### Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP

M. LAURENT, M. LAURENT

### Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP

Du coup si on peut transporter autant de monde (inaudible)... Ces chiffres, ils sont délirants...

### Intervenant dans la salle

Je souhaite que M. LAURENT mette ses diapositives sur le site, ce sera plus facile.

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

D'accord

**Olivier LAURENT, Grand Lyon**

Et vous aurez des annexes qui expliquent en détail les calculs, regardez, et voilà, elles sont là... (inaudible)

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Excusez-moi M. LAURENT, excusez-moi, on est vraiment obligé d'arrêter, je suis vraiment désolé, je crois que c'était important...

**Olivier LAURENT, Grand Lyon**

On a pas répondu sur l'induction. On peut vous montrer des chiffres, après on ira vérifier en faisant les sommes... (inaudible)

**Jean-Paul PUYFAUCHER, CPDP**

Je pense que pour la prochaine réunion qui est à Bron, il faudra prévoir cette présentation à un moment donné parce que je suis sûr que la salle reposera cette question.

**Olivier LAURENT, Grand Lyon**

En serment de capacité, on « pince » entre guillemets, plus qu'on ne crée en capacité sur le linéaire de l'axe.

**Jean-Charles KOHLAAS, STOP au TOP**

Même si j'ai donné une partie de mon temps de parole, je suis en désaccord avec ce qui vient de se dire, bien évidemment.