



**RÉUNION TERRITORIALE  
ENTRÉE SUD-OUEST DE LYON  
DÉBAT PUBLIC**

**Anneau des Sciences  
Tronçon Ouest du Périphérique**

**Pierre-Bénite – 17 janvier 2013**

**Hôpitaux Sud, Amphi 1 – Pierre-Bénite  
165, chemin du Grand Revoyet**

**de 19 h 30 à 22 h 40 (3h07)**

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

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



## Accueil

Philippe MARZOLF, président de la CPDP

Miren SERVONNET, 1<sup>er</sup> adjoint au Maire de Pierre Bénite (5')

### Philippe MARZOLF

Si vous voulez bien vous donner la peine de vous assoir. On va bientôt commencer la réunion.

[Hors micro]

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Si vous voulez bien vous assoir. Donc, Philippe MARZOLF, Président de la commission du débat sur le projet d'Anneau des Sciences, et ce soir accompagné des membres de la commission particulière, Jean-Paul PUYFAUCHER, Cécile VALVERDE, Chantal SAYARET et Jean-Stéphane DEVISSE. Et comme il est de coutume, on va d'abord... on a demandé un accueil républicain à la mairie de Pierre-Bénite. Et après, je vous présenterai bien sûr les enseignements du débat. Madame ?

### Miren SERVONNET

Monsieur le Président du Grand Lyon, Sénateur-Maire de Lyon, Mesdames et Messieurs les parlementaires, Messieurs les Conseillers généraux, Mesdames et Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le Président de la commission nationale du débat public, Mesdames, Messieurs. Je tiens tout d'abord à excuser Madame le Maire de Pierre-Bénite, Mireille DOMENECH DIANA, qui regrette de ne pas pouvoir être présente avec nous ce soir.

### Philippe MARZOLF

S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! On laisse Madame parler, et puis après, on s'exprime. Chacun à son tour. C'est la règle du débat public, en tout cas chez nous. Allez-y.

### Miren SERVONNET

Qui regrette de ne pas pouvoir être présente avec nous ce soir. Dès la programmation de la date, elle avait indiqué son indisponibilité et son souhait de déplacer le rendez-vous. Elle comprend tout à fait que cela n'ait pas été possible et tient à vous présenter ses excuses. Lors du débat, mon collègue adjoint, Daniel DELEAZ interviendra pour présenter la position de la majorité municipale. L'équipe municipale et moi-même sommes très heureux d'accueillir sur le territoire de Pierre-Bénite cette réunion publique organisée par la commission nationale du débat public. En effet, nous sommes très impliqués sur cette question, tant le projet impacte notre ville. Depuis 30 ans, nous avons des échanges avec la population sur ce sujet qui interroge un grand nombre de personnes. Et nous sommes particulièrement satisfaits de la tenue de ce débat dont nous avons formulé la demande il y a plusieurs années. Nous avons d'ailleurs relayé l'information dans la ville auprès des habitants, via un affichage dédié, des articles dans notre journal municipal et en installant un espace d'exposition et d'expression dans le hall de l'accueil de la mairie. Depuis le lancement du débat, nous incitons la population à partager et à participer à ces échanges. Je ne serai pas plus longue, pour laisser la place au débat. Je souhaite que les échanges soient riches et que chacun puisse exprimer son avis. Je vous remercie encore de votre présence. Et place au débat !



## Enseignements à mi débat par la CPDP

Philippe MARZOLF, président de la CPDP (20')

Échanges avec le public (15')

### Philippe MARZOLF

Merci Madame. Alors, le déroulé de cette soirée, donc soirée de réunion du débat public. D'abord, je vais vous présenter les enseignements à mi-débat que nous avons entendus jusqu'à présent, après les 7 premières réunions. Il y aura des échanges pour voir par rapport à ces enseignements. Et ensuite, le maître d'ouvrage présentera son projet. Et bien sûr, vous aurez tout le temps, parce qu'on a une soirée de 3 heures, vous aurez tout le temps pour poser des questions, donner votre avis ou faire des propositions.

Alors, d'abord les enseignements... d'abord, le débat public. Je vous le rappelle toujours. Il porte sur l'opportunité : faut-il faire le projet ? Sur ses objectifs : pour quoi faire ? Et les principales caractéristiques également du projet. Il permet de s'informer, de poser des questions et, bien sûr, d'avoir des réponses à tout ceci. À la fin du débat public, au bout des 4 mois, il y a un compte-rendu qui est donné, un bilan qui est fait par la commission particulière et par la CNDP, dans les 2 mois. Et le maître d'ouvrage a 3 mois ensuite pour prendre une décision. Donc, il y a le débat, le compte-rendu et après la décision.

Les principes du débat public. Premier principe, principe de transparence. On met tout sur la table. Toutes les études du Grand Lyon sont disponibles, tous les documents, toutes les contributions sont disponibles sur internet ou à nos bureaux. Le principe d'équivalence : toute personne concernée peut s'exprimer. On est dans un débat public, avec le grand public. Donc, toute personne peut s'exprimer. Simplement, ce qu'on vous demande, après, c'est des argumentations, c'est-à-dire tous les avis doivent être argumentés. Vous pouvez être pour, vous pouvez être contre. Simplement, il faut dire pourquoi, et si vous êtes contre, quelle solution alternative vous proposez.

La commission particulière, elle est chargée d'animer et d'organiser le débat. Et c'est important, nous sommes neutres. C'est-à-dire que nous ne donnons pas notre avis par rapport au projet, ou simplement nous vous écoutons, nous vous posons des questions. Et ensuite, en faisant un compte-rendu d'exactly ce que vous avez dit. Et ensuite, la CNDP, un bilan. Et bien sûr, on est indépendant aussi, nommé par la CNDP, autorité administrative indépendante.

Par courrier ou électronique, vous pouvez aller sur notre site internet, poser une question, donner votre avis, une contribution, tout ça. Maintenant, vous avez l'habitude depuis plus de deux mois.

Alors, les réunions publiques. Vous voyez qu'on en est à la neuvième réunion publique. On a attaqué les réunions territoriales. On en est à la deuxième, aux Hôpitaux Sud. Ensuite, il y aura Lyon Confluence, entrée Sud de Lyon. Et également à Bron dans les semaines qui vont venir.

Alors, après les 7 premières réunions publiques qui ont eu lieu, les deux mois de débat, 1 700 participants, donc déjà une belle participation. Sur internet également, beaucoup de visiteurs, beaucoup d'avis, beaucoup de contributions, des questions ici, 100 questions, 36 réponses. C'est souvent pas facile de répondre à toutes les questions, mais là, il va falloir un petit peu rattraper le temps par rapport à ces 100 questions. Les enseignements, ils relatent les propos que nous avons entendus au cours de toutes les réunions publiques, et également sur les sites internet. Je vous le rappelle, ce n'est pas notre avis, nous sommes neutres.



L'opportunité du débat. Il y a toujours un préalable du Grand Lyon, ça, vous le savez. C'est en fin de compte décision de l'État sur le contournement de transit. Par contre, on s'est aperçu dans le débat qu'il y avait des convergences sur la requalification de l'A6/A7, par exemple, qui est reconnue par tout le monde, l'articulation entre les différents modes de transport qu'il ne faut pas opposer. Pour certains, notamment les acteurs économiques, le projet favorise le développement, le lien entre les entreprises et les pôles de recherche, l'accès aux marchés de proximité. Par contre, il y a des opposants. Et pour les opposants, le projet ne répond pas aux enjeux de l'agglomération de mobilité, de qualité de vie. Et parfois, on le reverra, il contredit les engagements de la communauté urbaine, notamment par rapport au plan climat, aux gaz à effet de serre. Des interrogations également sur le coût du projet par rapport à ses bénéficiaires.

La requalification A6/A7, comme je viens de le dire, c'est un objectif partagé par tout le monde. Même, certains disent : « C'est un scandale qu'il y ait toujours une autoroute dans le centre de Lyon ». Mais par contre, il est souhaité par de très nombreux participants. Par contre, certains disent : « Il ne faut pas requalifier cette autoroute en transférant les pollutions sur un autre territoire ». Et pour certains, l'Anneau des Sciences n'est pas indispensable à la requalification, ce que conteste le maître d'ouvrage. Il vous réexpliquera ce soir. Et même certains réclament des actions tout de suite avec des feux tricolores pour requalifier l'A6/A7. Controverse par contre, comme dans tout débat sur les transports, sur le trafic induit par le projet. Pour la plupart, notamment des experts qui sont venus dans les réunions thématiques, toute infrastructure nouvelle crée du trafic, parce qu'il tend à accroître les distances parcourues par les gens, aggrave la congestion à terme et l'étalement urbain. Des chercheurs ont pratiqué un modèle... au projet, un modèle à usage universitaire. Avec les hypothèses rentrées, il n'y avait pas d'effet directement sur le trafic. Le maître d'ouvrage insiste sur l'intégration à une politique globale, requalification A6/A7, par l'augmentation de capacité et développement des transports en commun.

Les enjeux de mobilité, qui étaient les premières réunions thématiques sur enjeux de mobilité, comment on va se déplacer demain, comment on va s'aménager, comment on va vivre demain. Pour les intervenants, un lien étroit entre déplacements et organisation même de la société, en plus de l'urbanisme, la société. C'est une société qui est actuellement structurée par la voiture, dont l'usage ne devrait pas s'effondrer dans les années qui viennent, d'après certains experts. Pourtant, il y a une remise en cause qui est croissance de la voiture au niveau de l'environnement, au niveau de son image dégradée, au profit des transports collectifs. Des évolutions d'usage vont certainement arriver dans les années à venir, d'après ce que disent les experts : covoiturage, autopartage.

Accord général sur un aménagement du territoire qui limite l'étalement urbain et le besoin de déplacement. Ça, tout le monde est d'accord là-dessus. Donc, c'est une organisation de la ville autour des axes structurants des transports collectifs, des pôles d'échanges. Crainte, par contre, d'un éloignement croissant des activités économiques et des lieux de résidence. Tout le monde ne croit pas vraiment qu'on va pouvoir atteindre cet aménagement équilibré.

Attentes vis-à-vis des entreprises notamment concernant les déplacements de leurs salariés. Comment ils vont s'occuper de leurs déplacements ? Incitation aux transports collectifs, aux modes doux, ou même au télétravail, qui ne se développe pas toujours comme on voudrait.



L'intermodalité est revendiquée par tous. Donc, pas d'opposition entre les modes de transport, la voiture, les modes doux, le vélo, les transports collectifs, la marche à pied. Pour le maître d'ouvrage, l'Anneau des Sciences s'inscrit dans les objectifs du SCoT, le schéma de cohérence et d'objectifs du territoire, favorise l'intermodalité. Et pour d'autres, c'est une vision dépassée et contre-productive. Place de la voiture particulière en 2030 surévaluée selon eux. Des demandes d'un développement accru des transports collectifs sont venues à travers toutes les réunions publiques que nous avons entendues et les modes doux.

Un sujet qui est apparu dans le débat, c'est l'équité sociale, qui a été vraiment posé par rapport aux questions de mobilité et d'urbanisme. On a des inégalités socio-économiques entre les habitants des centres-villes et les habitants des banlieues éloignées. Notamment face à l'habitat. Problèmes de bulle immobilière ou de prix de l'immobilier. Face à l'emploi et au pouvoir d'achat. Et face aux déplacements, la mobilité subie contre la mobilité choisie. Donc, là, avec ce projet, peut-être il peut y avoir une crainte d'un renforcement de ces disparités par un recours accru à la voiture, par le coût des péages. Pour les experts, par contre, les effets redistributifs des péages pourraient atténuer ces inégalités. Donc là, il faut encore le mettre en place dans ce sens-là.

Qualité de l'air, deuxième grand sujet qui était apparu au cours de nos rencontres avant le débat. La santé et l'environnement donc. La qualité de l'air est une problématique cruciale : la France enfreint les normes européennes sur les particules fines. Tout le monde le sait. Il y a même des actions en justice actuellement. Conséquences financières et surtout sanitaires : 40 000 morts prématurées en France à cause de la pollution atmosphérique. Maintenant, on en est presque certain. Les transports, véhicules diesel, parmi les principaux responsables de la pollution. Les riverains de l'A6/A7 réclament la requalification en urgence à cause de ces problèmes de santé publique. Et le plan de protection de l'agglomération lyonnaise, pour l'instant, est en cours de révision.

Les effets du projet ont été discutés. Pour le maître d'ouvrage, le projet contribue à améliorer la qualité de l'air. Report du trafic de l'A6/A7 sur une infrastructure enterrée et une politique globale des transports en commun. Le cas des tunnels est bien sûr ressorti très fortement. Il y a une concentration des polluants aux sorties bien sûr du tunnel et également des cheminées d'aération. Par contre, c'est une pollution, d'après ce que nous avaient dit des experts, rapidement décroissante, effet atténué à partir de 100 m. Il n'y a pas de technique de traitement efficace actuellement ou qui consomme énormément d'énergie. Donc, il y a vraiment des adaptations de l'urbanisme qui sont demandées, notamment ici, aux Hôpitaux Sud, qui est revenu très souvent dans les réunions publiques.

Sur l'effet de serre, une divergence sur les effets du projet. Une diminution insuffisante des émissions de GES, de gaz à effet de serre, en France. À ce rythme, les objectifs que la France s'est fixés ne seront pas respectés - le facteur 4, je rappelle - en 2050. Le transport routier, surtout, principal responsable. Les transports collectifs réduisent les impacts par nombre de personnes transportées. Pour le maître d'ouvrage, le bilan au niveau des GES est neutre au niveau du territoire, il est en cohérence avec le plan climat. Une position qui est contestée. Certains qui jugent le projet incompatible avec le plan climat, qui demandent une baisse des gaz à effet de serre. Maintenir le niveau des émissions est insuffisant, selon eux il faut viser une réduction drastique pour arriver à ces objectifs et arriver à une diminution des changements climatiques.



Les aspects financiers également du projet. Vous voyez, tous les thèmes sont apparus. Donc, on avait fait une réunion thématique spécifiquement sur le sujet. L'infrastructure sera financée, d'après ce que le Grand Lyon nous dit, par le Grand Lyon et le Conseil général. Entre 60 et 75 millions d'euros par an pour chacun, Grand Lyon et Conseil général, pendant 38 ans. Le reste, 24 à 38 %, serait apporté par les péages notamment qui financeraient le fonctionnement. Pour certains, des coûts ne sont pas exprimés : restauration des espaces naturels, traitement des pollutions. Ils réclament leur estimation et leur intégration dans le coût total. Pour certains également, le financement du projet n'est pas supportable par le contribuable lyonnais. Des mesures complémentaires sont prévues dans le projet Anneau des Sciences, prévues par le maître d'ouvrage, comme des programmes d'investissement du Grand Lyon, requalification A6/A7, 120 millions d'euros et requalification des centres-villes de l'Ouest lyonnais, 150 millions d'euros.

Les péages. Donc, c'est une question qui permet de financer une partie, donc sur notamment l'exploitation. Mais aussi une régulation urbaine. Les experts souhaitent une organisation des péages plus cohérente, qui en fin de compte incite l'usager à préférer les contournements, pour le transit notamment. Aujourd'hui par exemple, l'A442 est payante, alors que les voies centrales sont gratuites. Donc, le transit passe plutôt par le centre et notamment par la rocade Est. Le péage urbain, il y a différentes formes plus ou moins difficiles à mettre en œuvre. Acceptabilité politique, mais également sociale. Donc, ça contraint l'entrée dans les centres-villes. Et une réglementation qui est incomplète. Actuellement, on attend les décrets d'application.

Les aspects financiers également. Donc, on a parlé du financement des transports en commun. C'est une équation complexe. Plus ils se développent, plus ils sont déficitaires. Mais certains rappellent leurs effets externes positifs, notamment vis-à-vis de l'environnement et de la santé, qui ne sont pas comptabilisés bien sûr dans les coûts.

Le volet transport collectif dans le projet Anneau des Sciences présenté par le maître d'ouvrage (800 millions d'investissements) sera financé par le SYTRAL, le syndicat que vous connaissez bien. Des précisions demandées sur ces projets : quels sont les projets réellement qui sont liés à l'Anneau des Sciences ? Et ceux qui étaient déjà compris dans le SCoT ou qui sont complémentaires ? Pour certains, l'argent public doit être investi dans un développement massif des transports collectifs. Le tout-TC n'est pas finançable selon le SYTRAL. On a deux positions un peu extrêmes.

On avait justement identifié qu'il y avait des acteurs qui proposaient des solutions alternatives ou complémentaires. Donc, on a fait deux ateliers thématiques sur le sujet. Vous pouvez retrouver tous les éléments sur internet. Donc, là, c'était des solutions sans infrastructure routière majeure, basées sur les transports en commun. 4 propositions alternatives ou complémentaires ont été présentées. Malgré certaines convergences relevées par le maître d'ouvrage, des lignes prévues au SCoT notamment, il juge ces propositions insuffisantes et impossibles sans l'Anneau des Sciences. Pour certains, des mesures restreignant l'usage de la voiture sont absolument nécessaires pour changer les comportements. Donc, là, c'est aussi deux positions difficilement conciliables. Il y a eu des solutions alternatives également au niveau des tracés routiers alternatifs qui ont été présentés dans cet atelier pour inclure les communes d'Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite à l'intérieur du périphérique, afin notamment de mieux protéger les cœurs de ville. Pour le maître d'ouvrage, cette solution est plus longue que l'Anneau des Sciences et entraînerait des impacts locaux plus importants. Il vous les expliquera tout à l'heure.



Le tracé long, le tracé alternatif ou le scénario rocade : crainte d'une utilisation comme infrastructure de transport de transit, parce que plus court qu'un grand contournement.

Au cours du débat justement, on a reçu plusieurs demandes, plus d'une dizaine de demandes d'études complémentaires. Et comme la loi le prévoit, c'est la loi du 27 février 2002 qui prévoit que la CNDP peut commanditer une expertise complémentaire en cours de débat, pour justement répondre à des questions pressantes. A ce moment-là il y a peut-être un prolongement. Donc, nous avons demandé à la CNDP de commanditer une étude. Et elle l'a décidé le 9 janvier sur notre proposition.

Y a-t-il d'autres hypothèses possibles et réalistes que celle retenue par le maître d'ouvrage pour élaborer son projet, à l'aide du modèle qu'il a utilisé ? Auraient-elles une incidence significative sur le projet ? Ça, c'est la première question. Donc, est-ce qu'il y a d'autres hypothèses de rentrées ? Le nombre de voyageurs, le nombre de déplacements par jour, par exemple, la capacité de l'A6/A7.

Deuxième question, les trois hypothèses en transport collectif sans infrastructure routière majeure, étudiées par le maître d'ouvrage, nécessitent-elles d'autres études complémentaires pour arriver à trouver une solution ? Voilà les deux questions qui ont été posées aux experts. On a fait... La CNDP a fait un appel à consultation auprès d'experts. On aura la réponse début février. Et à ce moment-là, on pourra vous dire de combien de temps le débat sera prolongé. De toute façon, la loi, c'est maximum deux mois. Donc, normalement, ça devrait être un mois ou un mois et demi.

Voilà un petit peu ce qu'on a pu, nous, entendre, en tout cas, tout autour de toutes les réunions publiques, sur internet, les principaux enseignements que nous tirons pour l'instant à mi-débat. Il y a maintenant toutes les réunions territoriales qui peuvent aussi, avec des expressions différentes, changer les enseignements.

Alors, déjà, premier temps d'échanges. Est-ce que vous avez des questions sur les enseignements ? Après, vous aurez tout le temps de poser des questions ou des avis et des propositions par rapport au projet. Juste après. Donc, ça correspond à ce que vous avez... Non ? Une question, là. Alors, les hôtesse, s'il vous plaît. Elles sont où ? Elles ont disparu. De ce côté-là. Il faut une hôtesse de chaque côté. Il faut lever bien les mains, que je vous vois. Voilà, Monsieur, là. Donc, toujours vous présenter et... par rapport aux enseignements, donc.

### Gilles LARACINE

Oui, bonjour. Gilles LARACINE de l'Association de sauvegarde des coteaux du Lyonnais. Je suis de Craponne, personnellement. Voilà. Donc, j'ai noté... et j'étais présent quand on a parlé du bilan neutre en matière de GES et de respect du climat. Les remarques et la question en même temps : il est difficile de se faire une opinion sur la manière dont sont... enfin, compte tenu de la manière dont sont présentées les choses. Je trouve que dans les chiffres présentés, qu'il est difficile de réorganiser personnellement pour chacun, il y a souvent une confusion entre le pourcentage des valeurs absolues. Donc, on aimerait avoir une présentation des chiffres plus claire pour que ce soit plus facile pour tout le monde de se faire une idée. C'est pour ça que je le dis en introduction. Dans les chiffres qu'on va donner, il faudrait que ce soit clair quand on parle de pourcentages, de valeurs absolues, que l'on puisse vraiment raccorder les...



**Philippe MARZOLF**

Donc, pour le bilan gaz à effet de serre ?

**Gilles LARACINE**

Par exemple. Et donc, un exemple... qu'on ait une réponse claire du bilan passagers/kilomètres par exemple entre 2010 – 2030, sur une période de 20 ans. Ça peut être 2012 – 2028. Enfin, je ne sais pas. Aussi bien pour la voiture et les transports en commun. Pour que chacun d'entre nous... bilan passagers/kilomètres et temps, aussi... Pour que chacun d'entre nous puisse vraiment se rendre compte des avantages et des inconvénients que procure telle ou telle solution. Vous voyez bien ce que je veux dire ? On peut avoir... on peut gagner en temps, mais en faisant plus de kilomètres, par exemple. Donc, c'est ça qu'on veut savoir.

**Philippe MARZOLF**

Donc, vous avez... il faudra poser des questions précises par contre, pour qu'ils puissent vous répondre et qu'ils vous donnent des chiffres précis par rapport à ça.

**Gilles LARACINE**

D'accord.

**Philippe MARZOLF**

Il vaut mieux, quand c'est trop précis, utiliser le système des questions/réponses.

**Gilles LARACINE**

Si c'est trop précis, il faudra l'écrire. D'accord. Mais je voulais le signaler oralement. Et je peux leur poser la question par écrit pour être plus précis.

**Philippe MARZOLF**

Voilà, tout à fait. Très bien.

**Gilles LARACINE**

Je le ferai.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Monsieur, là. Donc, sur les enseignements. Sur le projet, après, vous aurez tout le temps.

**Laurent CHATEAU**

Si j'ai bien compris, le tracé long n'est pas étudié, dans votre bilan.





**Philippe MARZOLF**

Alors, non, parce que pour l'instant vous avez vu qu'il y avait une diapo dessus. En fin de compte, c'est ce que répond le maître d'ouvrage. C'est par rapport aux études, c'est par rapport à ce qu'on a entendu.

**Laurent CHATEAU**

J'ai bien compris la réponse du maître d'ouvrage, mais il n'y a pas d'études justement sur le coût et l'intérêt pour l'agglomération, d'un tracé long.

**Philippe MARZOLF**

Alors, la rocade, oui. Mais qu'est-ce que vous appelez un tracé long ?

**Laurent CHATEAU**

Il y a un tracé long qui est proposé par le maire de la commune d'Oullins, et qui passe à l'extérieur de l'agglomération lyonnaise et qui semble intéressant.

**Philippe MARZOLF**

Tout à fait. Alors, justement, je vous l'ai montré dans les enseignements. Il avait été présenté en solution alternative, il y a eu des échanges avec le Grand Lyon. Et maintenant, le Grand Lyon doit apporter une réponse par écrit, précise justement. Qu'est-ce qu'ils ont étudié par rapport à la solution de Monsieur le Sénateur-maire d'Oullins ?

**Laurent CHATEAU**

Y a-t-il une étude chiffrée ?

**Philippe MARZOLF**

Bien ça, il faut... c'est le maître d'ouvrage qui pourra vous répondre par rapport à ça.

**Laurent CHATEAU**

C'est ma question. Merci.

**Philippe MARZOLF**

Ce sera le maître d'ouvrage qui vous répondra. Il y aura une réponse bientôt par écrit. Où ? Là-haut, Monsieur.



**Patrick CHASTEL**

Merci Madame. M. CHASTEL, habitant de Pierre-Bénite. Je suis très concerné par votre tracé court, puisque je vais me retrouver avec l'autoroute au Sud du nouveau tunnel, l'A6 à l'Est et l'A45 derrière moi, au Sud. Donc, merci bien. Mais comme dit Monsieur, vous faites des études, mais sauf sur le tracé long. Et quand vous parlez de pollution, que les voitures soient enterrées ou qu'elles soient au sol, c'est toujours la même pollution. Donc, il faudra forcément... il faudra donc forcément que vous fassiez des cheminées et ces cheminées, et bien elles iront chez les gens. Donc, vous avez déplacé un problème. Pour moi, la pollution n'est pas réglée. Quant à dire que les voitures...

**Philippe MARZOLF**

Monsieur, ce que je vous propose peut-être... parce que là, c'était par rapport aux enseignements. Et je vous rappelle que la commission est neutre, ce n'est pas son avis, c'est ce qui a été dit.

**Patrick CHASTEL**

Oui, je sais.

**Philippe MARZOLF**

Si vous voulez, je donne la parole au maître d'ouvrage qui présente son projet, et après je vous donnerai la parole et, là, vous pourrez lui poser toutes les questions possibles. Là, c'était par rapport aux enseignements. Vous êtes d'accord ? Je vous repasse la parole tout à l'heure ?

**Patrick CHASTEL**

Oui, oui. Mais je vous ai écrit. Mais les réponses ne m'ont pas satisfait. Enfin...

**Philippe MARZOLF**

D'accord. Vous avez écrit au...

**Patrick CHASTEL**

Oui, à la CNDP.

**Philippe MARZOLF**

Oui, mais quand vous écrivez à la commission particulière, si vous posez des questions, nous, on les met dans le système questions/réponses ou vous les mettez dans le système questions/réponses. Et après, c'est le Grand Lyon qui y répond.

**Patrick CHASTEL**



Oui. J'aurais bien voulu savoir le nombre d'avis qui sont quand même émis. Alors que là, on ne sait pas. On est pris en compte...

### **Philippe MARZOLF**

Les avis, il y a 184 avis qui sont sur le site internet. Donc, nous, on les analyse tous les avis. Ce que je vous propose, parce que vous voulez commencer à rentrer sur le projet directement... donc, sur les enseignements globalement, à part une remarque, ce que je vous propose, c'est qu'on écoute le maître d'ouvrage qui va vous présenter son projet et ses arguments. Et après, vous aurez tout le temps pour vous exprimer bien sûr, poser des questions, donner votre avis, faire des propositions par rapport au projet qui sera présenté. Donc, le maître d'ouvrage, vous avez... je sais plus... 20 minutes. 5 et 25. M. COLLOMB, à vous.



## Présentation du projet par le maître d'ouvrage

### Introduction

Gérard COLLOMB, président, Grand Lyon (5')

### Présentation de l'entrée Sud-Ouest (25')

Olivier LAURENT, responsable du service Déplacement, Grand Lyon

Gérard LABRIT, directeur du projet Anneau des Sciences, Grand Lyon

Sébastien CHAMBE, directeur de la Direction de la planification et des politiques d'agglomération, Grand Lyon

### Échanges avec le public (110')

#### Gérard COLLOMB

Bien. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais faire une introduction relativement brève. Je suis avec donc un certain nombre de techniciens, M. Gérard LABRIT, M. Olivier LAURENT et M. Sébastien CHAMBE. Je vais assez rapidement leur laisser la parole. Et je répondrai un peu plus longuement aux questions que vous me posez de manière à ce que l'on ne parte pas dans des débats qui soient théoriques ou théologiques, mais à partir effectivement d'un certain nombre d'analyses.

Pour voir ce que propose le Grand Lyon, jusqu'où il en est dans ses études, pourquoi il a choisi ce tracé et pas un autre, nous avons étudié deux tracés. Un tracé dit « court » et un tracé dit « rocade » qui était avant les vacances d'été ce qu'on pensait être la variante alternative. Il y a une nouvelle variante alternative qui est sortie. Et donc, si vous voulez qu'on le fasse avec sérieux, on est en train de l'étudier, on va vous donner déjà quelques éléments de réponse aujourd'hui, mais on va aller plus à fond. Et on va étudier de manière assez exhaustive les variantes qui nous sont proposées.

Alors, je veux simplement dire deux choses en introduction. C'est qu'on essaie d'avoir une vision équilibrée de l'agglomération. Il y a les gens qui pensent qu'il faudrait supprimer toutes les voiries dans l'agglomération. À mon avis, c'est une erreur. Ce n'est pas comme le disent non seulement les études du Grand Lyon, mais le laboratoire d'études et des transports. Ce n'est pas tout de suite, demain, qu'on supprimera le recours à l'automobile. Mais en même temps, je ne suis pas, et vous m'en donnerez acte, pour le tout-automobile. Je vous rappelle que depuis notre gestion de la communauté urbaine, nous avons fait les berges du Rhône. Nous sommes en train de faire Garibaldi. Nous avons fait un plan de modes doux. Nous avons développé des zones franches. Et donc, effectivement, on essaie d'avoir un modèle équilibré qui, d'une part, permette la mobilité dans la ville, et en même temps fait que les transformations que l'on fait soient un élément de valorisation des territoires.

Je vous rappelle que sur ces deux mandats, nous avons investi 1 milliard dans chacun des mandats pour les transports en commun, soit un effort tout à fait exceptionnel. Et donc, nous allons continuer cet effort dans les prochaines années. Et donc, vous allez voir que très largement dans ce que nous verrons, le fait de réaliser l'Anneau des Sciences n'est pas une substitution au développement des transports en commun, mais même au contraire l'une de ses conditions. Et donc, c'est tout cela qu'on va vous présenter, de manière la plus sérieuse possible.

Vous avez vu quand même que dans toutes les études que l'on a menées, d'après le compte-rendu de M. MARZOLF, on n'est pas quand même sur une décision qui s'est faite au doigt mouillé. On a quand même



étudié à fond. Et je puis vous dire que, moi, j'y consacre personnellement beaucoup de temps. Et vous allez voir, territoire par territoire – aujourd'hui on est sur une approche territoriale –, comment petit à petit on commence à rentrer dans les détails et comment le projet que nous présentons est un projet qui n'a, mais rien à voir, par exemple, avec – on va vous le montrer tout à l'heure – avec ce qu'était l'ancien Tronçon Ouest du Périphérique. Tout simplement parce que depuis, il y a 20 ans qui se sont passés, et qu'on n'est effectivement plus dans le même modèle urbain que celui qui était celui du TOP. Vous voyez, par exemple, quand on regarde dans l'agglomération, il y avait Laurent Bonneval. On voit bien que Laurent Bonneval, c'est une époque et que c'était une autoroute avec 8 voies, donc une saignée dans la ville. Déjà sur le TOP, on avait un peu progressé, parce que par exemple du côté de mon ancien quartier, celui de Vaise, c'était enterré. Et donc, ça ne coupait pas la ville en deux. Du côté évidemment de Caluire Saint-Clair, ça a permis au contraire de ressusciter Saint-Clair, parce que l'autoroute passait en dessous. Il y a un accès aux berges du Rhône qui s'est fait. Et c'est devenu l'un des endroits les plus magnifiques de Lyon. Donc, c'est cela qu'on va essayer de faire avec ce projet d'Anneau des Sciences. Et c'est évidemment pas pour nuire à des territoires qu'on sacrifierait au profit d'autres, mais pour un développement équilibré de l'agglomération. C'est ce dont on va essayer, ce soir, de vous convaincre.

Messieurs, vous avez la parole. Olivier LAURENT commence.

### **Olivier LAURENT**

Merci Monsieur le Président. Donc, vous l'avez compris, le zoom territorial porte ce soir sur le territoire Sud-Ouest avec notamment les projets qui accompagnent l'infrastructure au niveau... excusez-moi... au niveau de Beaunant, des Hôpitaux et de la Saulaie. La carte va apparaître... On a un problème en régie.

### **Gérard COLLOMB**

Alors, la technique, ce n'est pas le Grand Lyon.

### **Philippe MARZOLF**

Ça, c'est pour la commission, bien sûr.

### **Gérard COLLOMB**

Non, mais, c'est pas nous, toujours.

### **Philippe MARZOLF**

Alors, je peux vous répondre. C'est vous qui payez les prestataires quand même.

### **Gérard COLLOMB**

C'est nous qui payons. Mais on ne les commande pas.

### **Philippe MARZOLF**



Bon.

### **Olivier LAURENT**

Le compteur tourne. Excusez-moi, je reprends... je reprends la parole. Avant de rentrer dans le détail, ça a déjà été fait, mais un rappel rapide des différentes solutions qui ont été étudiées ou qui sont encore en cours d'études. Et surtout, rappeler la politique de mobilité durable conduite depuis 10 ans en faveur de l'intermodalité. Elle a permis la maîtrise de la place de l'automobile, une forte progression des transports collectifs, une forte progression des modes doux. Il ne s'agit pas de rompre avec cette politique, mais bien de l'amplifier. Et toutefois, on a fait la démonstration, certains la contestent, mais on pense qu'on a fait la démonstration qu'une réponse basée exclusivement sur les transports collectifs ne permettrait pas d'atteindre nos objectifs, notamment la disparition complète de l'autoroute A6/A7 dans l'agglomération, le soulagement des voiries, notamment dans l'Ouest. Et donc, il faut, pour cela, concevoir un projet multimodal dans la poursuite de la politique déjà conduite. Ce projet multimodal, c'est l'Anneau des Sciences, donc qui boucle le ring au Sud sur Laurent Bonnevey.

Un scénario rocade, donc, qui boucle plus au Sud, sur le boulevard urbain Sud à Feyzin, a été étudié en amont du débat. Et comme le rappelait le Président, une variante du scénario rocade porté par la commune d'Oullins est apparue plus tardivement. Et elle fait l'objet d'études complémentaires à l'occasion du débat. Les études seront restituées fin janvier, comme l'engagement en avait été pris, avec des volets détaillés sur l'insertion, sur le trafic, l'impact sur A450, l'impact sur les différents dispositifs d'échange. Donc, ce tracé, il est commun avec l'Anneau des Sciences jusqu'à Beaunant. Ensuite, sans échange avec les Hôpitaux, il plonge au Nord pour se raccorder sur A450 et rejoindre Laurent Bonnevey.

### **Sébastien CHAMBE**

Au Sud.

### **Olivier LAURENT**

Qu'est-ce que j'ai dit ? Pardon. Au Sud, pour rejoindre l'A450 et l'axe Pierre Sépard par un nouveau pont, avec, proposé comme un aménagement complémentaire, un barreau qui desservirait le secteur de développement des Hôpitaux uniquement par le Sud. Et une partie commune avec le scénario rocade, barreau sous Irigny, qui est présenté comme une option.

Donc, l'Anneau des Sciences propose un tracé qui irrigue les territoires du Sud-Ouest en les desservant avec trois portes nouvelles. Il permet aux usagers – on en fait la démonstration, on l'a détaillé dans la présentation, la comparaison des différents scénarios – il permet d'irriguer le territoire en évitant de traverser les cœurs de ville, parce que les habitants, les salariés, les transporteurs trouvent une porte à proximité de leur destination, ce qui permet de soulager les voiries locales. En revanche, le tracé porté par la commune d'Oullins, comme le tracé rocade d'ailleurs, parce qu'il est plus long pour rejoindre Laurent Bonnevey et moins attractif, les gens continuent à traverser les communes du Sud-Ouest, ce qui ne permet pas de diminuer autant les trafics sur les voiries locales, voire ce qui les fait croître sur certains secteurs, notamment sur A450, par rapport à ce qui se passerait sans réalisation du projet Anneau des Sciences.



### Gérard COLLOMB

Vous pouvez citer les chiffres ? Parce qu'il faut être... il faut avoir une bonne vue pour regarder un peu ce qu'il y a dans les vignettes. Ça serait intéressant.

### Olivier LAURENT

Alors, premier élément important, c'est sur l'axe A450, Pont Nouveau, Pierre Sémard. Vous imaginez que, là, vous allez avoir un mélange des trafics autoroutiers et des trafics locaux, avec une augmentation sur A450, dans l'hypothèse proposée, de plus de 20 % du trafic. Alors qu'avec l'Anneau des Sciences, on réussit à obtenir une réduction de plus de 20 %. Idem sur l'axe Pierre Sémard. Avec l'Anneau des Sciences, on arrive à soulager le trafic en le captant sur l'Anneau de Sciences. Avec le tracé proposé, on a 15 % d'augmentation. Et si vous regardez les pastilles rouges, à l'intérieur des cœurs de commune, aussi bien à Oullins, Saint-Genis-Laval que Pierre-Bénite, on obtient des baisses, avec l'Anneau des Sciences, significatives : -30 %, -10 %, -22 %. Notamment grâce à des aménagements de voirie qui permettent...

### Gérard COLLOMB

Écoutez ! Écoutez quand même. Après... Alors, je signale que ce qu'on vous dit, ici... on peut dire : « Le Grand Lyon, ils sont partisans ». Mais tous ces chiffres... tous ces chiffres... je l'accepte... ont été confirmés par le laboratoire d'étude des transports. Nous, on a présent, si vous voulez l'interroger tout à l'heure, la personne qui, pour le Grand Lyon, a fait le modèle. Parce qu'on n'a pas fait ça non plus en disant comme cela... qui a fait, parce que tout ça, c'est des modèles mathématiques qui permettent d'étudier un peu et de se projeter dans l'avenir. Et vous avez le laboratoire d'étude et des transports qui a fait parallèlement et pour d'autres besoins les mêmes études. Et vous pouvez interroger, donc, le Président du laboratoire d'étude et des transports. On a confronté nos chiffres et on est tombé sur les mêmes données. Alors, évidemment, si vous ne croyez ni le Grand Lyon, ni les universitaires et les chercheurs qui travaillent sur ce genre de thème, alors à ce moment-là, je veux dire, c'est une question de foi, après.

### Olivier LAURENT

Voilà. Les chiffres que vous avez sur ces cartes proviennent du même outil. C'est-à-dire, on utilise le même outil, les mêmes hypothèses quand on fait ce type de comparaison. Je pense qu'on reviendra sur ces questions de trafic si on a des questions. On va zoomer maintenant sur les enjeux de territoire autour de l'infrastructure nouvelle.

### Sébastien CHAMBE

Là, ce que je vous propose maintenant, c'est un... donc, un zoom sur les trois portes qui concernent le territoire Sud-Ouest de l'Anneau des Sciences : la porte de Beaunant, la porte des Hôpitaux et la porte de la Saulaie. Vous avez à l'écran les communes qui sont principalement concernées par ces trois portes de l'Anneau des Sciences qui vont faire l'objet maintenant d'une présentation plus détaillée sur les enjeux de territoire, liés à l'arrivée de l'Anneau des Sciences au niveau de ces trois portes.



Je vais commencer par un propos global commun à ces trois portes en termes de déplacement, de développement économique et d'enjeux de cadre de vie. Et ensuite, on zoomera sur chacune d'elle. Alors, pour ce qui est de la problématique de déplacement, on l'a vu : le projet Anneau des Sciences sur ces trois portes comporte une infrastructure routière et une offre de transports en commun qu'on développe, avec d'une part l'arrivée du métro ligne B jusqu'à la porte des Hôpitaux. D'autre part, des lignes de transports en commun empruntant l'Anneau des Sciences en service express. Par ailleurs, prévue au SCoT, une ligne reliant la porte des Hôpitaux à Brignais, en ligne de bus express. Et puis, en lien avec la modernisation du réseau ferroviaire qui est à l'œuvre sur l'Ouest lyonnais, le renforcement des parkings relais qui permettront un meilleur rabattement que ce soit à porte de Beaunant, à porte des Hôpitaux, mais aussi à Yvours où on projette une nouvelle halte ferroviaire pour améliorer l'intermodalité entre les voitures et les transports en commun. Donc, ça, c'est la stratégie multimodale globale qui fait que l'Anneau des Sciences est bien un projet mélangeant une offre de transports en commun renforcée et une infrastructure routière.

En matière économique, l'arrivée de l'Anneau des Sciences sur ce quart Sud-Ouest de l'agglomération s'inscrit en relation avec le développement de Gerland. Gerland, comme vous le savez, porte une ambition très importante en matière économique, en matière universitaire, en matière de recherche. Et c'est cette relation avec Gerland qu'on souhaite développer au niveau d'Oullins-la Saulaie, mais aussi au niveau du vallon des Hôpitaux, où un ensemble de spécialités autour de l'infectiologie, de l'agronomie, de la nutrition, pourront être développées et voir leurs liens se renforcer avec Gerland. Donc, le campus Charles Mérieux, ici représenté sur cette carte, pourrait trouver un développement des deux côtés du Rhône.

Et puis, toujours en matière économique, au-delà de ces pôles de compétitivité à vocation mondiale, c'est tout le renforcement des zones industrielles de ce quart Sud-Ouest de l'agglomération qui pourra profiter d'une meilleure accessibilité que ce soit la ZI la Mouche, que ce soit les zones d'activité le long du RD342 qui vont profiter d'une requalification sur laquelle on reviendra. Voilà en matière économique la vision qu'on a et qui s'inscrit, on le rappelle, dans une vision de l'Anneau des Sciences qui met en connexion l'ensemble des grands campus de notre agglomération, la Doua, Écully – on en parlé la semaine dernière –, mais aussi le pôle Est au niveau de Lyon Santé Est, porte des Alpes. Toutes ces grandes composantes des campus de l'agglomération seront mises en relation par l'intermédiaire du projet.

Enfin, troisième aspect commun aux trois portes, c'est en matière de cadre de vie. Ce qu'apporte une infrastructure très principalement enterrée – on y reviendra largement – c'est l'opportunité de requalifier les voiries délestées du trafic de transit, puisque le transit serait capté par l'Anneau des Sciences. Et du coup, vous l'avez sur cette carte, un ensemble de voiries sur lesquelles on va pouvoir intervenir de manière à apaiser le trafic, réduire les vitesses, reprendre les profils en travers, développer les modes doux. C'est l'ambition qu'on porte globalement sur le territoire et sur laquelle on va revenir, zoom par zoom.

Et enfin, toujours en matière de cadre de vie, de grands paysages, l'opportunité de ce projet, c'est de travailler la trame verte de notre agglomération, que ce soit des liens entre les parcs qui constituent le patrimoine naturel, interne à notre agglomération, mais aussi que ce soit la mise en relation des grands espaces naturels qu'il y a sur ce secteur. Bien sûr, le plateau des étangs, bien sûr les Hautes Barolles, le plateau de Chaponost. Autant d'espaces qui pourront profiter d'une meilleure mise en relation, bénéficiant du fait que l'infrastructure sera enterrée très largement. Vous le voyez, ici aussi, c'est toute une réflexion qui est reprise d'ailleurs dans le SCoT, qui est l'idée de développer des corridors biologiques qui reprennent la trame verte du SCoT et qui permettent de relier ces grands espaces, grâce au fait que l'infrastructure sera enterrée.





Alors, maintenant, je vous propose un zoom... un zoom sur chacune des portes du secteur qu'on traite ce soir. Commençons par les Hôpitaux où nous nous trouvons ce soir. Alors, le secteur des Hôpitaux, c'est un territoire effectivement très contrasté entre un patrimoine naturel très important, un site hospitalier universitaire de premier ordre, avec des enjeux comme je le disais tout à l'heure économiques importants, une accessibilité relativement médiocre aujourd'hui, et sans l'Anneau des Sciences et sans la ligne B du métro. Et pourtant, un potentiel de développement important et sur lequel on va pouvoir revenir. Ce potentiel de développement, on l'inscrit à la fois, comme le montre cette carte, sur la mise en connexion via le ring de l'Anneau des Sciences, avec les autres grands pôles économiques de l'agglomération, mais aussi sur l'articulation avec la ligne B du métro, qui raccordera le vallon des Hôpitaux à la Saulaie, à Gerland, à Part-Dieu et donc à tous les grands sites de développement de notre agglomération.

Sur le vallon des Hôpitaux, trois grands axes de programmation se dessinent dans la réflexion du Grand Lyon. Tout d'abord, au niveau de la colline du côté de Sainte-Eugénie, une vocation majoritairement résidentielle qui pourra s'appuyer sur le patrimoine très important qu'on trouve aujourd'hui sur le site de Sainte-Eugénie. Du côté de l'hôpital Lyon Sud, l'idée de renforcer la vocation universitaire, scientifique et économique de ce site de première importance pour l'agglomération. Et entre les deux, dans le vallon, là où arrivera le métro ligne B et où échangera – on va y revenir – l'Anneau des Sciences, un aménagement plutôt à vocation économique, qui se connectera, comme je le disais, avec la logique de Gerland et de la Saulaie.

Alors, si on zoome un petit peu sur l'arrivée justement de l'infrastructure Anneau de Sciences dans ce contexte, ce qu'on a travaillé avec le nouveau projet Anneau des Sciences par rapport – vous le voyez ici, en vignette – à ce qui était le projet Top précédent, c'est à une compacité maximale du système d'échange de l'Anneau des Sciences avec le territoire, de manière à préserver le plus d'espace possible pour le développement du quartier. C'est ce que vous voyez ici, où vous avez un schéma de principe que je vais illustrer ensuite et qui montre l'insertion de l'échangeur ici, par rapport à l'arrivée du métro ligne B ici et à un grand parking relais que nous prévoyons à proximité de l'échangeur évidemment.

[Hors micro]

Alors, sur l'insertion de cet échangeur, par rapport au plat de nouilles – excusez-moi l'expression – qu'on a en tête quand on pense à des systèmes d'échangeur, vous avez ici un schéma de principe qui montre comment l'Anneau des Sciences, quand il débouche en plein air, au niveau du vallon, va se connecter de façon la plus compacte possible aux voiries existantes qui permettront d'échanger avec le territoire environnant, dans un sens et dans l'autre, et en veillant à couvrir au maximum l'Anneau des Sciences pour travailler justement l'insertion paysagère et urbaine de cet échangeur. C'est un travail qui n'avait pas été mené dans le projet précédent et effectivement qui est une caractéristique importante de l'Anneau des Sciences.

Sur Beaunant, donc deuxième zoom... au niveau de Beaunant, l'état des lieux rend compte d'un certain nombre d'éléments patrimoniaux intéressants : la chapelle de Beaunant, les aqueducs évidemment. Des qualités paysagères que nous souhaitons préserver. Je l'ai dit. Les corridors biologiques pourront être maintenus parce que l'infrastructure sera enterrée. C'est important. Et du coup, la valeur agricole de ce secteur pourra être préservée. Et parallèlement, le fait de requalifier le RD342 va nous permettre – je vais y revenir – de requalifier toute la zone d'activité aux abords de la route départementale. Alors, justement, venons-y par cette carte. Vous le voyez, nous prévoyons un travail de requalification du RD342 au droit des zones d'activité pour travailler les liens Est-Ouest. Aujourd'hui, c'est une coupure Nord – Sud. Nous travaillerons les liens Est-Ouest par un travail de... comment dire... de connexion au niveau de la route



départementale, au niveau des activités. Et par ailleurs, nous requalifierons l'ensemble du linéaire. Et vous allez voir des images de principe qui montrent l'insertion que nous imaginons pour ce projet. Vous avez aujourd'hui, au Sud de la porte de Beaunant, l'état actuel du RD342, très routier, qui produit un véritable effet de coupure, empêchant les liens Est-Ouest. Et vous avez ici la mise à 2x2 voies permettant l'accès à la porte de Beaunant pour les gens venant de l'Ouest de l'agglomération. Et un ensemble de relations que nous pourrions développer avec les activités et effectivement un cheminement modes doux qui suivra tout le linéaire du RD342. Donc, cette image, à gauche, qui n'a rien à voir avec le RD342, qui parle de la requalification de l'autoroute A7, vous montre que le projet Anneau des Sciences permet la requalification à la fois de l'A7 en cœur d'agglomération, mais aussi de voiries sur ce territoire.

Deuxième exemple sur le RD342. Cette fois, on se situe au Nord de la porte de Beaunant, sur l'avenue Paul Dailly à Sainte-Foy-lès-Lyon. Là, vous avez la 2x2 voies actuelle qui... avec l'effet de coupure que montre très bien l'image. Nous passerions à 2x1 voie parce que justement nous sommes... nous avons apaisé le trafic à cet endroit-là. Nous avons reporté le transit sur l'Anneau des Sciences et nous pouvons, du coup, développer tout un cheminement modes doux sur... nous pouvons développer tout un cheminement modes doux le long de l'Yzeron et bénéficier d'une infrastructure seulement 2x1 voie, comme le montre l'image ici.

En termes de localisation de l'échangeur au niveau de Beaunant, nous avons opté pour l'option la plus au Sud, l'option C, par rapport à des hypothèses qui pouvaient se localiser plus au Nord, de manière à limiter l'impact de l'arrivée de cette porte sur le paysage, sur le territoire, et à travailler à l'insertion la plus favorable par rapport à la topographie. Là encore, on peut vous montrer l'évolution du projet par rapport au projet initial du Top qui prévoyait un Anneau des Sciences... un Top, pardon, en aérien, qui coupait – M. LAMBERT l'a rappelé la semaine dernière à Tassin – le plateau du Devès avec une gare d'échange sur le plateau du Devès, avec même un échangeur à Francheville. Le projet Anneau des Sciences, qui figure ici en pointillés, est entièrement enterré sous Francheville et débouche au niveau de la porte de Beaunant où il échange avec le RD342. Donc, vous voyez aussi l'évolution dans la conception du projet par rapport au projet précédent.

Et enfin, dernier zoom. Il me reste peu de temps, mais on va le prendre. D'accord. Donc, dernier zoom sur la Saulaie. La Saulaie, aujourd'hui, c'est un site qui va bénéficier de l'arrivée très prochaine de la ligne B du métro autour d'un véritable pôle multimodal. Pour autant, l'accessibilité reste imparfaite. Et c'est à cela que nous souhaitons remédier via l'arrivée de l'Anneau des Sciences. On va vous décrire comment, là encore de façon la plus insérée possible en matière urbaine. Le potentiel de la Saulaie, il est très important. Vous savez tous que les friches industrielles, notamment SNCF, sont très nombreuses (plus d'une quinzaine d'hectares) et que, à proximité de l'Anneau des Sciences et de la ligne B du métro, c'est la véritable opportunité pour requalifier tout un quartier d'Oullins, rénover l'habitat et développer un projet économique, universitaire et scientifique, lié à Gerland, comme on va le voir ensuite. Alors, en termes de projet d'ensemble, vous le voyez ici, le projet sur la Saulaie permet bien sûr de travailler à l'attractivité de ce quartier au niveau de la Mulatière, d'Oullins et de Pierre-Bénite, de renforcer l'accessibilité de ce territoire. De travailler aussi à la relation au fleuve qui, aujourd'hui, n'est absolument pas accessible depuis la Mulatière, comme depuis Oullins, du fait de l'autoroute A7. Donc, on va avoir ici un véritable boulevard urbain qui permettra d'avoir accès au fleuve à tout endroit de la Saulaie. Par ailleurs, nous allons travailler aussi les liens Est-Ouest, que ce soit par un projet de pont urbain qui permettra de relier les deux rives de Gerland à la Saulaie et un projet de passerelle piétonne que nous développerons au niveau du pôle multimodal d'Oullins. Et nous travaillerons par ailleurs le lien avec la rivière de l'Yzeron, qui peut être le support d'un véritable corridor vert, nous reliant plus à l'Ouest à



Beunant et aux espaces naturels que je citais tout à l'heure. Ça, c'est sur la vision d'ensemble que nous avons pour la Saulaie.

Maintenant, je vous propose deux zooms. Un zoom sur des voies que nous pouvons apaiser à cette occasion. Et un zoom sur le projet urbain que nous pourrions développer sur la Saulaie. Au niveau des voies que nous pouvons apaiser, prenons l'exemple du boulevard de l'Europe à Pierre-Bénite. C'est une véritable colonne vertébrale de la commune de Pierre-Bénite qui, aujourd'hui, reste très routière. Et grâce aux diminutions de trafic qu'évoquait Olivier Laurent, permises par la suppression des trafics de transit, pour toutes les voitures qui l'empruntent aujourd'hui alors qu'elles pourront prendre l'Anneau des Sciences, nous pourrions travailler sur...

### Philippe MARZOLF

S'il vous plaît ! Encore 2 minutes et vous aurez la parole.

### Sébastien CHAMBE

Nous pourrions travailler sur un nouveau profil. Vous le voyez ici avec des modes doux de part et d'autre qui auront enfin toute la place qu'ils méritent sur ce boulevard de l'Europe. Et des insertions pour les bus, travaillées à chaque carrefour, leur permettant de circuler plus facilement et plus rapidement.

Deuxième exemple, c'est bien sûr l'opportunité qu'offre l'Anneau des Sciences pour requalifier l'autoroute A7. Alors, prenons deux sections. La première au niveau de la Mulatière. Là, nous passons de 2x3 voies à 2x2 voies, plus de chaque côté un site propre réservé pour les bus. Donc, là, la différence est majeure non seulement en termes de circulation, en termes de cadre de vie, mais aussi pour démultiplier les occasions d'échange entre ces quartiers et ce nouveau boulevard urbain. Vous avez ici une image qui montre cette coupe appliquée à Confluence, mais on pourrait développer la même coupe appliquée à la Mulatière, puisque c'est le même profil en travers que nous développerons.

Deuxième coupe, qui est un peu plus au Sud. Cette fois, on se situe au niveau de la lône de Pierre-Bénite. Là, nous sommes au Sud de l'Anneau des Sciences. Donc, nous restons en 2x3 voies, puisqu'il faut bien accéder à cet Anneau des Sciences. En revanche, nous profitons du fait qu'on apaise les vitesses, qu'on apaise la circulation pour supprimer tous les espaces très routiers liés au terre-plein central, aux bandes d'arrêt d'urgence, et ainsi reconquérir des espaces que nous pourrions paysager et apaiser. Voilà deux exemples d'apaisement permis par le projet Anneau des Sciences.

Et pour finir, donc sur le quartier de la Saulaie en tant que tel, comme je vous le disais tout à l'heure, c'est un véritable projet urbain qui va pouvoir naître, profitant comme vous le voyez ici, de l'arrivée du métro ligne B très prochaine, mais profitant aussi du fait que l'Anneau des Sciences, dans sa version enterrée, « sous-fluviale » comme on dit – souvenez-vous bien qu'on a opté pour une option sous-fluviale qui fait que la relation avec l'autre rive du Rhône se fera de façon souterraine... On le voit... excusez-moi... voilà, ici. Les échanges de cette infrastructure avec l'autoroute A7 requalifiée en boulevard urbain se feront par des insertions enterrées qui n'émergeront qu'au droit du boulevard urbain requalifié, ce qui permet de dégager un espace très important pour un véritable projet urbain, plutôt à vocation résidentielle dans sa partie Nord, plutôt mixte dans sa partie Sud et dans la partie de la Mulatière, au niveau des friches ferroviaires. Et puis, comme je l'évoquais, tout un ensemble de corridors verts qu'on pourra développer le long de l'Yzeron et le long des rues Nord-Sud qui, ici, sont figurées sur ce plan.



Dernier élément. Donc, j'ai cité tout à l'heure la passerelle modes doux et le pont urbain ici qui permet d'avoir un accès à l'autre rive du Rhône. Et nous commençons à étudier aussi un lien entre ce plateau et les friches ferroviaires qui sont... les friches industrielles qui sont localisées ici, un lien piétons, modes doux, que nous pensons pouvoir insérer, passant sous la voie ferrée et permettant d'avoir accès à ces nouveaux développements. Donc, voilà en résumé le projet à la fois urbain, paysager et de liaisonnement que nous pourrons développer avec l'arrivée de l'Anneau des Sciences.

Pour finir, cette image qui vous permet d'illustrer ce qui est peut-être un peu difficile à comprendre, parce que c'est assez technique. L'Anneau des Sciences, vous le voyez ici, sera enterré de façon assez profonde pour passer sous le Rhône, ce qui nous permet de travailler de façon enterrée les liens entre l'Anneau des Sciences et le boulevard urbain remplaçant l'autoroute A7 actuelle. Et ce qui permet, du coup, de ne pas avoir en aérien, au niveau du quartier de la Saulaie, des échangeurs, mais de pouvoir développer la ville à cet endroit-là dégagé des contingences de l'échangeur. Et vous voyez, l'emprise, du coup, de l'échange est réduite à son maximum par rapport à une solution qui aurait été aérienne.

Donc, voilà en résumé le projet de territoire qu'on développe à l'occasion de chaque porte de l'Anneau des Sciences. C'est un projet multimodal, mais c'est aussi un projet économique et urbain qu'on peut développer avec l'opportunité que crée l'Anneau des Sciences à chacune de ces portes.



### **Philippe MARZOLF**

Merci. Merci au Grand Lyon pour toutes ces explications. Il est 20 h 30. On a deux heures de débat, donc pour des questions, des avis, des propositions. Et tout de suite, je redonne la parole au Monsieur que j'ai coupé tout à l'heure, pour qu'il puisse redire ce qu'il avait à nous dire. Vous pouvez partir avant si vous voulez. Allez-y, Monsieur.

### **Patrick CHASTEL**

Bon. Là, j'ai bien écouté votre question. J'ai retenu surtout la fin, là. Vous voulez faire un échangeur pour rien. Un échangeur piéton pour rien. J'ai eu une réunion la semaine dernière à Pierre-Bénite. Pour des raisons de sécurité, il nous en faudrait un sous la SNCF, à la hauteur de Pierre-Bénite, vers Arkema, pour les ouvriers d'Arkema entre parenthèses. Bon, enfin bon, ça, c'est une parenthèse, parce que je vois que vous avez deux, trois sous. Et parce que... je me demande, on parle de crise tout le temps...

### **Philippe MARZOLF**

Vous disiez que vous aviez une question par rapport au tracé court.

### **Patrick CHASTEL**

Oui, oui, mais le tracé court, c'est simple, parce que déjà... une question de coût. 2,5 milliards pour tout enterrer, c'est évident, c'est pour ça qu'il y a un surcoût. Personnellement, j'aurais fait passer par Francheville et par l'A45 et par le tracé jaune que vous avez fait. C'était très bien. Je suis sûr que c'est un tiers du prix. Je n'ai pas les chiffres en tête exacts, mais j'aurais bien voulu savoir le prix exact. Et sûrement, au sol, qu'ils n'ont pas tout enterré. Sûrement en partie enterré certainement à certains endroits, pour une question de population. Mais je pense qu'au sol, ça aurait été moins cher. Nettement. Et on est en pleine crise, heureusement ! Je tiens à le souligner. Et pour l'instant, je ne dis que ça.

### **Philippe MARZOLF**

Très bien. On va prendre deux, trois questions. Monsieur ? Attendez qu'il y ait un micro qui arrive. Non, c'était Monsieur derrière. Excusez-moi. Non, Monsieur, derrière, là. Voilà. M. BUFFET parlera dans la soirée, c'est sûr.

### **Amaury de GAUDEMAR**

Oui. Amaury de GAUDEMAR, Sainte-Foy-lès-Lyon. Alors, j'ai une question très rapide. Enfin, j'ai deux, trois questions. Une question très rapide : je voulais savoir si c'était vraiment au niveau de la porte de Beaunant le schéma C qui était pris en compte le plus probable. La deuxième question que j'ai, c'est que j'ai vu qu'il y avait beaucoup de parcours enterrés, ce qui est certainement préférable pour la plupart des gens qui vivent à côté, mais pour les gens qui prennent la voiture, est-ce que ça n'a pas un impact de monotonie, de fatigue, de beaucoup de choses ?



### **Philippe MARZOLF**

D'accord. Question ? Il y a Monsieur là-bas. Et après, je... on prend 3 séries de questions, avis ou propositions. Et après, le Grand Lyon réagit. Monsieur ?

### **Julien BOHÉ**

Merci. M. Julien BOHÉ, Oullins. Une question sur la terminologie Anneau des Sciences. Sur quoi repose la notion d'Anneau des Sciences ? Combien est-ce que le trafic sur cet Anneau... combien sera emprunté par des scientifiques, des chercheurs ? Ce sera... Alors, je parle en connaissance de cause, je suis professeur...

### **Philippe MARZOLF**

Allez-y. S'il vous plaît. Écoutez un petit peu les paroles. Un débat, c'est un échange. Il faut d'abord écouter et après prendre la parole. Monsieur ?

### **Julien BOHÉ**

Je suis professeur à l'université Lyon I, donc je connais un peu le sujet. Vouloir relier les universités entre elles à Lyon, c'est très bien. Mais le besoin, c'est le métro. C'est la ligne B jusqu'à l'hôpital. Il y a bien longtemps que les scientifiques ne communiquent plus par les voitures. Le besoin de communication de l'université, c'est de relier la gare de la Part-Dieu. C'est de se joindre à l'ensemble de la France et au territoire national et international. C'est ça, les besoins.

Et la vision scientifique qui avait été exposée à la réunion première par le représentant de Sanofi, de dire que c'était pour ses employés de venir se rendre sur le lieu de travail... ce n'est pas ça, la science. C'est dépassé.

### **Philippe MARZOLF**

Alors, des réactions par rapport à ce qui vient d'être dit ?

### **Gérard COLLOMB**

Je vais essayer de répondre aux différentes questions. D'abord, sur Beaunant. C'est effectivement l'hypothèse C, c'est-à-dire celle qui est le plus près de la zone industrielle, de manière à faire en sorte... là, on ne peut pas dire que l'entrée, si vous voulez, aujourd'hui, nuise à l'environnement puisque vous traversez une zone industrielle. Comme on a dit tout à l'heure, on va même essayer de requalifier cette route départementale. Et donc, on fait arriver avant que l'on entre dans le grand patrimoine, dans le paysage. Et donc, c'est là que l'on va faire effectivement l'entrée de l'Anneau des Sciences.

Sur le deuxième point, alors pourquoi l'Anneau des Sciences ? Eh bien, si l'on pouvait retrouver la carte de tout à l'heure... C'est parce que l'avenir de l'agglomération scientifique et économique, Monsieur le professeur, il se trouve *grosso modo* sur ce ring-là. Pourquoi ? Parce que vous avez au Nord aujourd'hui l'école de management et l'école centrale qui sont un des éléments importants de l'avenir de Lyon, mais qui sont aujourd'hui un peu perdues dans la pampa là-bas. Mais vous voyez, par exemple... si ! Bien, aujourd'hui, pour aller à l'école centrale et à l'école de management, quand même, galère absolue ! Et donc, effectivement... vous permettez ? Soit vous les...



### **Philippe MARZOLF**

S'il vous plaît. Écoutez et après vous aurez la parole, vous pourrez prendre la parole.

### **Gérard COLLOMB**

Cela nous permet de relier l'école centrale et l'école de management à ce qu'on veut faire sur le développement des Hôpitaux Sud de Lyon qui sont pour nous extrêmement importants. Comme on vous l'a dit, le projet n'est pas un projet simplement d'infrastructure autoroutière, mais à l'intérieur de cet Anneau des Sciences, on mettra des transports en commun. Et donc, cela permettra de relier le Valvert à Hôpitaux Sud. Ensuite, de faire en sorte que, Hôpitaux Sud, on puisse aller sur la Saulaie qui, pour nous, est un espace de développement extrêmement important, parce que c'est bien évidemment d'avoir des sciences. Il vaut mieux les appliquer et créer des entreprises. C'est ce qui donne de l'emploi. Et donc, il faut avoir des territoires pour pouvoir installer un certain nombre d'entreprises. Et s'il y en a qui trouve que ce projet, c'est un projet maudit, je les invite à venir voir dans mon quartier, ce qu'est aujourd'hui le quartier de l'Industrie, et ils verront qu'on peut marier effectivement le développement économique avec une conception de la ville qui soit esthétiquement extrêmement réussie. Et quand je compare aujourd'hui le quartier de l'Industrie avec le quartier de la Saulaie, excusez-moi, il n'y a pas photo. Et on va essayer de créer sur la Saulaie un quartier qui soit à la hauteur de l'Industrie. Et j'invite toutes celles et tous ceux qui aujourd'hui ne connaissent pas ce quartier à venir voir effectivement comment il s'est transformé. Et c'est la même transformation que nous ferons là.

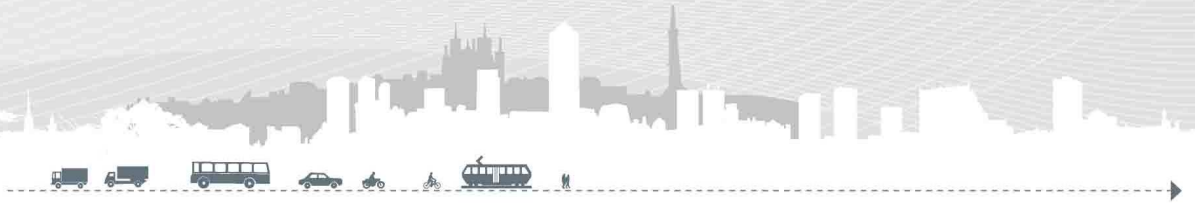
Ensuite, Monsieur disait : « Sanofi disait, c'est pour transporter mes salariés ». Et bien oui. Vous voyez, moi, je suis de ceux qui pensent qu'aujourd'hui l'avenir économique d'une agglomération, c'est super important. Parce qu'autrement, s'il n'y a pas le développement de cette agglomération, eh bien il y a beaucoup de chômage. Et que, lorsque nous avons créé par exemple, avec un certain nombre de grands groupes, au départ avec quelques grands groupes, Mérieux, Sanofi de l'époque, nous avons créé le pôle de compétitivité sur les sciences du vivant. Vous voyez, lorsqu'on a commencé, c'était simplement il y a 6 ou 7 ans en arrière. Il y avait autour de ces deux grandes entreprises, il y avait 6 PME. Aujourd'hui, il y en a 100. Eh bien, vous voyez, c'est comme ça qu'on pense le devenir de l'agglomération, parce que ça, ça donne du travail à nos enfants. Et si on dit : « Oh, ce n'est que Sanofi. Qu'est-ce qu'on en a à faire ? Il dit que c'est pour transporter nos salariés. » Bien oui, mais le jour où Sanofi, ils décident de quitter l'agglomération lyonnaise, eh bien, croyez-moi, ça fait mal !

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Il y avait une question très précise également sur... dans les tunnels. Non, non, mais attendez. Là, vous avez 5 minutes de réponse déjà. Dans les tunnels et les conducteurs, quel est l'impact sur les conducteurs ? Monotonie. Il n'a pas parlé de pollution, mais on peut penser que dans les tunnels, la pollution est plus importante dans la voiture qu'à l'extérieur d'ailleurs. Vous voulez répondre rapidement ?

### **Gérard COLLOMB**

M. DESSEIGNE, qui est avec moi, maire de Tassin et donc porteur du projet.



### **Jean-Claude DESSEIGNE**

Juste avant la pampa. On peut être en désaccord sur les solutions, mais il y a au moins un certain nombre de constats que l'on peut partager. Pour rejoindre la question qui a été posée sur les trafics en souterrain et donc en tunnel, il y a un certain nombre de constats qui doivent être faits. Le premier, puisque le débat porte aussi là-dessus : qu'est-ce qu'on peut penser aujourd'hui d'une autoroute urbaine A6/A7 qui, de Limonest jusqu'à Pierre-Bénite, enfin Feyzin, Pierre-Bénite, Saint-Fons, draine la circulation que tout un chacun connaît ? Qu'est-ce que l'on peut penser, à l'Est de Lyon, de ce qui avait été baptisé la rocade des villages et qui, aujourd'hui, est véritablement une voie de desserte et de transit ? Il n'apparaît pas que la circulation souterraine et en tunnel soit particulièrement dangereuse. On a quand même, sur un certain nombre de villes européennes, des exemples. On a aussi en France des grands tunnels, et qui sont bien exploités et qui sont bien sécurisés. Il n'y a pas de monotonie particulière. Tout automobiliste doit être quand même vigilant, qu'il circule en aérien ou qu'il circule dans des parties enterrées. Et aujourd'hui, une des clés de la réussite de la solution qui sera retenue, c'est quand même le fait de savoir que l'on va substituer... alors, si je me trompe, je veux bien être corrigé, mais on va substituer à 9 ou 10 km d'autoroute en plein air... j'ai dit Limonest, j'ai dit Pierre-Bénite, Feyzin, Saint-Fons. On va substituer à cela un tracé global de 15 km, dont 80 % vont être enterrés, sans que cela – et à aucun moment ce n'est apparu dans les discussions et avec les techniciens ou avec les scientifiques qui ont participé à différents ateliers ou différentes tables rondes – crée une gêne particulière. Donc, 80 %, 12 km sur 15, vont être intégralement enterrés. Je crois qu'en termes de qualité de la vie, de traitement environnemental, c'est quand même un beau challenge.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Il n'y a pas eu réponse directement, mais c'est... il y avait une question au milieu. Je donne d'abord la parole à des gens que je n'ai pour l'instant pas encore vus. Monsieur, là-bas. Allez-y, là, Monsieur.

### **Christian BENJAMIN**

Bonsoir. M. BENJAMIN d'Oullins. Vous nous dites que vous allez requalifier l'A6 et l'A7. Donc, le trafic autoroutier poids lourds va se retrouver sur l'Anneau des Sciences ?

### **Philippe MARZOLF**

D'accord. C'est votre question ?

### **Christian BENJAMIN**

Oui. Ma question est pas finie. Ça, c'est la première partie. Deuxième partie, vous nous montrez des zooms sur les portes de la Saulaie, sur la porte des Hôpitaux, avec un échangeur réduit au minimum, mais vous ne nous montrez pas l'évacuation de la pollution souterraine par les cheminées. Parce que ça, ça a aussi un impact très important sur la population locale, parce qu'il va bien falloir les évacuer ces... cette pollution.

### **Philippe MARZOLF**





OK. Encore...

### **Christian BENJAMIN**

Alors, ça va sortir où ? Ça va être positionné comment ? Et ça va nous impacter comment, nous qui sommes aujourd'hui déjà en bordure de l'autoroute ?

Et puis, enfin, on a aujourd'hui des problèmes de circulation qui commencent à être importants autour de l'hôpital, ainsi que la traversée d'Oullins et de Pierre-Bénite, et on se retrouve avec des sorties, Saulaie et Hôpitaux, et même au-dessus, qui restent dans cette agglomération. Donc, je vois pas ce que ça va nous amener en moins comme circulation, puisque les gens vont sortir à ces endroits-là.

### **Philippe MARZOLF**

Très bien. Merci Monsieur. Et Monsieur là-bas.

### **Nicolas IGERSHEIM**

Oui. Bonsoir. Nicolas IGERSHEIM. Je suis président de la Ville à vélo. Monsieur le Maire, les projets qu'on nous expose ce soir sont des projets qui arriveront à échéance dans quelque chose comme plusieurs années, 10 ans, 15 ans, 20 ans. En attendant, on va continuer à respirer des particules fines. Personnellement, je vous propose de fluidifier, d'apaiser et de soulager pour moins d'un millième du prix. Et pour à peu près 10 % du délai. Le pont de la Mulatière, M. COLLOMB, doit être prochainement repeint. Plutôt que d'installer un échafaudage temporaire, qu'il faudra ensuite démonter à grands frais, je vous suggère d'installer une passerelle pérenne, qui permettra le passage des cyclistes. Cette passerelle, vous pourrez la décorer aux couleurs du Grand Lyon, de façon à faire une jolie photo. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci.

### **Nicolas IGERSHEIM**

Pardon. J'étais à Houston la semaine dernière. À Houston, ils sont en train de calculer pour fermer leur 4<sup>e</sup> périphérique. On passe 2 heures tous les jours dans les bouchons.

### **Philippe MARZOLF**

Merci Monsieur. Monsieur ?

### **François-Noël BUFFET**

Oui. Monsieur le Président...

### **Philippe MARZOLF**

Monsieur, il faut se présenter.



**François-Noël BUFFET**

Oui, François-Noël BUFFET, donc, je suis le maire d'Oullins, sénateur du Rhône. Je ne sais pas combien de temps je dispose, mais simplement...

**Philippe MARZOLF**

Deux minutes et demie, comme à l'Assemblée nationale, maximum.

**François-Noël BUFFET**

Parfait.

**Philippe MARZOLF**

C'est maximum, hein ! Vous pouvez même moins si vous voulez.

**François-Noël BUFFET**

Au Sénat, on a un peu plus de temps. Bon. Je suis sénateur, on a un peu plus de temps, Monsieur.

**Philippe MARZOLF**

Oui, mais...

**François-Noël BUFFET**

Bon, beaucoup plus sérieusement, c'est-à-dire que le débat est beaucoup plus ouvert. Il faut dire les choses comme elles sont.

**Philippe MARZOLF**

Vous êtes sénateur aussi.

**François-Noël BUFFET**

Simplement, je voudrais dire que sur ce projet, dans son principe et dans les principes qui sont annoncés ou discutés, on peut trouver des points d'accord, objectivement, sur certains principes d'enjeux, de protection de centres d'agglomération, de développement à l'intérieur de ce centre des transports en commun. Ce qu'il me faut dire qu'il ne faut pas attendre de prolonger la ligne B du métro ici, à l'hôpital Lyon Sud, parce que ça, il y a une grande urgence à faire cela. Ce qui... c'est peut-être... je crois pouvoir dire, l'urgence immédiate de prolonger le métro donnerait déjà une réponse intéressante aux problèmes de circulation du Sud-Ouest et apporterait un service à la population immédiat. Puisque cela... puisque cette affaire de prolongement de ligne B n'est plus contestée par personne, ni dans son principe, ni dans le fait de le faire, il faut y aller sans attendre. Première chose.



Deuxième chose, nous nous opposons sur le périmètre du tracé. C'est ça le sujet. Oui, depuis 1997, Monsieur le Président de la communauté urbaine, il s'agit bien du même tracé. En revanche, il y a deux évolutions : le positionnement de l'échangeur de Beaunant, qui est redescendu au Sud, et je pense que l'endroit où il est prévu dans l'absolu me paraît plus adapté que là où il était avant. Et la deuxième évolution, c'est qu'effectivement le tracé est en grande majorité désormais en souterrain, ce qu'il n'était pas avant. Ça, c'est exact. En revanche, sur le périmètre, il n'y a pas de changement. Or, je pense qu'un périphérique dans une agglomération comme la nôtre - 1,350 million d'habitants - avec des grands enjeux pour demain, un territoire de deuxième couronne qui se développe, qui s'appelle Brignais, qui s'appelle Vourles... tous ceux qui sont ici, vous savez comme moi qu'il y a 25 ans en arrière, une fois qu'on avait passé le centre de Saint-Genis-Laval, on était déjà non pas dans la pampa, Monsieur le Président, parce que ce n'est pas ça... on commençait à être dans la zone rurale du département et de l'agglomération. Mais depuis, on a une urbanisation qui est continue. Et cette urbanisation se continue sur le plateau de Mornant demain. Elle se continue à Vourles. Elle se continue dans tous ces secteurs-là.

Et je pense que ce périphérique a vocation à protéger le cœur de l'agglomération. Et que si l'entrée de Lyon, c'est bien le confluent, l'entrée de l'agglomération est bien marquée par le barrage de Pierre-Bénite. Et que... il faut placer dans le cœur de l'agglomération les communes qui sont dans ce cœur et qui vivent ce cœur d'agglomération. Et ma conviction profonde, c'est qu'effectivement Oullins, mais Pierre-Bénite aussi, ainsi que Saint-Genis-Laval sont au cœur de l'agglomération. Et que si demain, nous avons un ouvrage A450, futur A45, qui déboule de Saint-Étienne fortement sur l'agglomération, ce qui est un problème majeur, et qu'en même temps nous avons plus haut un périphérique, on aura enserré la ville de Pierre-Bénite en deux, et on aura risqué de surcharger l'ensemble de ce territoire. Et que, effectivement, à l'argument... je termine, parce que je ne reprendrai peut-être pas la parole. Si effectivement, à l'argument qui consiste à dire : « Votre tracé, M. BUFFET est trop long, et il y a moins de véhicules dessus que le tracé court », eh bien j'en prends l'augure. Parce que l'enjeu de cet ouvrage qui restera bien après nous sera bien de capter les territoires de troisième couronne qui, aujourd'hui, se développent et qui, demain, de toute façon continueront de se développer y compris s'il y a un tracé court.

Enfin, tout à l'heure, vous avez dit dans les études que mon tracé... enfin, mon tracé... celui de la commune, celui que je défends, surchargeait A450 alors que le tracé court, au contraire, soulageait A450. La question, M. LAURENT, si vous me permettez, c'est de savoir où passe le trafic qui est soulagé. Parce que si le trafic qui est en moins sur A450 va sur le périphérique, ça veut dire que pour y accéder, il passe à travers les communes de Saint-Genis-Laval et les communes de Pierre-Bénite pour rejoindre les échangeurs. Et là, vous ne rendez pas service aux populations. Ça, c'est pas possible. Je pense que ça, c'est pas possible.

**Philippe MARZOLF**

Merci.

**François-Noël BUFFET**

Enfin, et j'en terminerai par là, sur les études. Oui, le tracé n'a pas été étudié, mais oui, je l'ai demandé à la CNDP. Oui, vous avez demandé au Grand Lyon. Oui, les études sont en cours. Il faut avoir l'honnêteté de dire les choses.

**Philippe MARZOLF**



Fin janvier.

### **François-Noël BUFFET**

Attendez, je termine. Oui, les études sont en cours. Je ne suis pas très favorable à des présentations partielles de ces études, tant qu'on n'a pas tout vu et tant qu'on n'a pas tout. Si ces études, nous devons les avoir à la fin du mois de janvier, y compris même au début du mois de février, il faudra attendre ce moment-là pour qu'on puisse regarder dans leur intégralité leurs résultats. Oui, je souhaite qu'elle soit regardée par le LET ou par n'importe quel autre organisme professionnel compétent qui puisse porter un œil objectif, car l'objectivité est nécessaire dans ce débat, absolument nécessaire dans ce débat.

Enfin, et j'en termine par là, ces études sont donc extrêmement utiles, je le dis. Mais je crois que, vraiment, la vision de ce territoire et le développement de ce territoire entraînent aussi la requalification d'A6/A7 de Perrache à Pierre-Bénite inclus. Les communes de la Mulatière, d'Oullins et Pierre-Bénite ont perdu l'accès au Rhône au moment de la constitution de l'autoroute A7 dans les années 60. Il ne serait pas normal que l'ensemble de ce boulevard ne soit pas totalement et intégralement requalifié jusqu'à Pierre-Bénite.

Enfin, et j'en termine par là, j'ai aperçu quelques images sur Oullins – je n'ai pas encore parlé d'Oullins – et sur le quartier de la Saulaie. Oui, ces 15 hectares sont stratégiques. C'est inscrit au SDAU et c'est inscrit aujourd'hui au SCoT. Oui, nous nous inscrivons dans une logique de développement économique. Oui, dans une logique d'écoquartier, de prolongement notamment de ce qui se passe sur Gerland, sur les sciences du vivant. Oui, nous sommes d'accord là-dessus. Il n'y a pas de problème. En revanche, puisque nous l'avons proposé, les plans que j'ai vus, que je découvre ce soir, que vous montrez, me semblent mis en difficulté, d'abord par la réglementation aujourd'hui en matière de périmètre de risque. Et un de mes voisins me disait : « Il faudra bien qu'Arkema explose avant de pouvoir faire ce qu'ils proposent ». Alors, on ne souhaite pas l'explosion d'Arkema évidemment. On souhaite en revanche le développement de ce quartier de façon importante, en matière de logement et principalement de développement économique.

### **Philippe MARZOLF**

Vous pouvez conclure ?

### **François-Noël BUFFET**

On souhaite aussi une desserte qui soit parfaitement assurée. Je note qu'il y a une évolution, sauf erreur de ma part, entre ce que j'ai vu d'un trois quarts d'échangeur qui était prévu, aujourd'hui un échangeur qui disparaîtrait presque complètement. Enfin, tout cela montre que les choses doivent avancer, mais qu'en tous les cas s'il y a une réalité, en tous les cas pour ce qui est ma conviction profonde, c'est qu'un ouvrage qui sera mis en service peut-être en 2025 ou en 2028 doit anticiper le développement de nos territoires et notre agglomération et être englobé évidemment les trois communes majeures qui sont au cœur de l'agglomération aujourd'hui, et prolonger le métro, vite, vite, vite, ici. Nous en avons besoin. Merci.

### **Philippe MARZOLF**



Alors, intervention spécialement longue parce que M. BUFFET propose un tracé alternatif. Plus on passe du temps comme ça, moins il y a de gens qui peuvent s'exprimer. Alors, des réponses par rapport aux différentes questions.

Bien... soit vous voulez que tout le monde s'exprime ou alors il n'y a que certains qui s'expriment. C'est un choix en 2 heures. Réponse par rapport à la pollution, les vélos et puis ce tracé.

### **Gérard COLLOMB**

Je vais d'abord revenir à une question à laquelle... peut-être la première question que m'a posée Monsieur au fond de la salle. Il m'a dit : « Mais si vous faites cela, c'est tous les poids lourds qui vont venir sur l'Anneau des Sciences. » Je vous rappelle que j'ai toujours dit que pour nous l'Anneau des Sciences ne se ferait que pour les dessertes internes à l'agglomération. Et donc, je milite pour le fait que l'État puisse réaliser le bouclage de l'agglomération lyonnaise. Je vous signale que ce n'est pas ce qui a été fait dans les dernières années. Et ce samedi, je vais aller assister à l'inauguration de quelque chose qui est une vraie catastrophe, une vraie connerie. Je vais y aller pour porter votre parole, si vous le permettez. C'est effectivement l'autoroute A89 qui arrive dans une route départementale à la Tour-de-Salvagny... Ah bien, j'ai toujours voté contre, mes chers amis. Ça, j'ai toujours été cohérent et j'ai toujours été pour un tracé, et je suis toujours pour, qui écarte les circulations nationales et internationales de l'agglomération, c'est-à-dire qui passe effectivement plus au Nord. J'ai toujours dit que l'autoroute qui venait... l'A89, il valait mieux qu'elle aboutisse en face de l'autoroute... vous voyez ? C'est ça, moi, pour lequel je plaide. Qu'à la fois, si on fait A89, il fallait la faire monter au Nord, de manière à ce qu'elle soit en face de l'autoroute de Genève et qu'elle ne vienne pas demain pirater les trafics de l'agglomération et venir au cœur de l'agglomération se cumuler avec les circulations locales, parce qu'aujourd'hui on n'est dans rien. Mais demain, ce qu'on va sans doute, peut-être, si on n'arrive pas à réaliser, c'est se brancher sur l'autoroute A6 juste après le camping de Dardilly. Et qu'est-ce qu'on va faire ? Les gens, ils vont prendre l'autoroute, les tronçons Nord du périphérique et tomber sur le nœud des îles. C'est pas terrible, quoi. Vous qui connaissez un peu les problèmes de l'agglomération.

De la même manière, un jour, on risque de faire A45 qui arrive pile-poïl au cœur de l'agglomération. Et vous voyez, il y a deux conceptions qui aujourd'hui s'opposent. Soit on a un système de pince où toutes les grandes voiries nationales et internationales viennent près du cœur de l'agglomération. C'est ce que vous voyez. Soit effectivement, ce qui était le schéma d'avant, on essaie d'écarter. Et moi, je mets l'Anneau des Sciences à l'intérieur de ce schéma-là de l'agglomération et des grandes infrastructures. Et je me bats. Et si on n'est pas d'accord pour se battre ensemble, mes amis, comme l'État n'a pas beaucoup d'argent, et bien il ne se fera rien. Et dans 15 ans, on aura toujours l'autoroute de Fourvière traversant tous les quartiers de l'agglomération.

Deuxième question à laquelle je voudrais répondre. Monsieur, il me dit, la Ville à vélo, avec un brin d'ironie : « Mais vous feriez mieux sur le pont de la Mulatière, plutôt que de mettre un coup de peinture, de mettre une petite rambarde qui nous permettrait de passer en vélo. » Monsieur, on a fait mieux ! On est en train, avec Bernard RIVALTA, de construire un nouveau pont, celui qu'on a appelé le pont Raymond Barre, qui est à la fois pour les transports en commun et pour les transports modes doux. C'est-à-dire qu'on va pouvoir aller à pied, en vélo, avec en plus au milieu un belvédère sur la Confluence, de manière à ce que les gens aient envie effectivement de s'arrêter dans ce lieu magique qu'est la Confluence.

### **Philippe MARZOLF**



S'il vous plaît ! C'est bon, vous avez répondu ?

### **Gérard COLLOMB**

Bien, il est en train de se construire.

Troisième point. Vous avez vu que dans tout le projet, Monsieur, c'est plein de développement de modes doux. Dans tout ce que nous avons fait, dans toutes les requalifications de voiries, nous avons chaque fois pensé modes doux.

Sur le projet de M. BUFFET, alors il faut être cohérent dans l'argumentation. Si effectivement comme je l'ai entendu tout à l'heure chez un certain nombre de partisans disant « Non au tracé court », je suppose que ça veut dire « Oui au tracé long », si effectivement partout où il y a les problèmes que vous soulevez, de pollution, etc., etc., alors il ne faut pas le faire du tout. Parce que je ne vois pas pourquoi... Non, mais... mais il ne faut rien faire. Mais bien sûr, bien sûr, bien sûr. Si on maîtrise... si on maîtrise pas ces problèmes, bien, effectivement, il faut rien faire du tout. Mais je crains, et c'est ça notre différence avec vous, que si on ne fait rien, et bien, comme je vous l'ai dit, demain, on est aujourd'hui... Vous voyez, je ne crois pas que la circulation internationale qui va du Nord de l'Europe jusqu'au Sud de l'Europe, même si on est tous des militants, même si on met des vélos partout, je ne suis pas persuadé que dans les prochaines années, il y aura beaucoup moins de voitures qui passeront par l'autoroute de Fourvière. Et je crains que pendant longtemps, ça ne soit pour nous un véritable cauchemar qui s'allonge d'années en années. Regardez un peu aujourd'hui, il y a quelques années, rappelez-vous, les files de voitures qui prenaient le tunnel de Fourvière. C'était bouché quelques heures par jour. Aujourd'hui, c'est bouché tous les jours. Et donc, si on ne fait rien, c'est toute l'agglomération qui se fera effectivement totalement thrombosée.

Sur le projet...

### **Philippe MARZOLF**

Merci. M. COLLOMB, ça fait déjà 7 minutes dans la réponse.

### **Gérard COLLOMB**

Ah bien, soit vous voulez que je réponde, soit je fais...

### **Philippe MARZOLF**

Bien oui, mais il y a beaucoup de gens qui veulent parler aussi. Donc... si vous pouvez faire des réponses succinctes.

### **Gérard COLLOMB**

J'essaie de répondre sur le fond. Sur le projet de Noël BUFFET... François-Noël BUFFET. D'abord, un, sur le métro aux Hôpitaux, c'est une décision prise. Et s'il y a un métro à Oullins, je vous rappelle que c'est parce qu'avec Bernard RIVALTA on a pris la décision de faire un métro à Oullins. C'est nous, effectivement, qui l'avons voté. Deuxièmement, sur les problèmes d'urbanisme. Alors c'est vrai qu'on a peut-être une différence. Vous dites, vous : « L'agglomération lyonnaise, elle va se développer partout. Et demain, ce sera



Vourles, etc., etc. » Eh bien, nous, on veut essayer autant que possible de maîtriser le développement de l'agglomération lyonnaise, parce que ce qui fait la qualité de notre agglomération, c'est qu'effectivement aujourd'hui on ne soit pas, comme dans l'agglomération parisienne, une espèce d'extension en tache d'huile. Et donc, on veut sauvegarder les espaces agricoles et paysagers qui sont périphériques, parce que si effectivement on étend les autoroutes très à l'Est, très à l'Ouest, etc., c'est clair que demain ça induira une série de constructions et qu'on aura de l'urbanisation. Et nous ne le voulons pas. Sur le reste du tracé, on a commencé à vous montrer tout à l'heure, mais je m'arrête là... montrer tout à l'heure les difficultés de votre tracé.

### Philippe MARZOLF

Merci M. COLLOMB. Il y avait Monsieur au milieu qui avait demandé la parole. Là-bas, un Monsieur. Après, Monsieur, là. Et après, Monsieur, devant. Oui, bien oui. Mais comme tout le monde prend du temps à parler, vous serez moins à parler.

### Daniel DELEAZ

Je vais essayer d'être le plus rapide possible. Daniel DELEAZ, adjoint au maire de Pierre-Bénite. Je n'ai pas de question particulière, mais je souhaiterais ce soir parler au nom de notre majorité municipale et de son maire. L'argumentaire qui a été porté par cette majorité a été présenté et débattu avec Monsieur le Président du Grand Lyon lors d'une rencontre que nous avons eue en décembre à Pierre-Bénite. Nous sommes particulièrement satisfaits de la mise en place de ce temps de débat public que nous avons toujours appelé de nos vœux. Son organisation est une étape nécessaire et essentielle pour aborder démocratiquement le projet. Notre commune porte historiquement une opposition au projet de Tronçon Ouest du Périphérique, tout en portant la nécessité de rechercher des solutions, des contre-propositions pour notre territoire en matière d'intermodalité, de transports en commun, de respect de l'environnement.

Le cadre de vie des Pierre-Bénitains est déjà fortement impacté par de nombreuses infrastructures routières et par des nœuds autoroutiers. Nous ne pouvons pas poursuivre dans ce sens sans prendre en compte les conséquences néfastes pour notre population. Si nous sommes favorables au désenclavement de Lyon, nous ne le sommes pas au détriment de notre commune. Il est nécessaire et indispensable de déclasser l'A7, et ce, jusqu'au Sud de Pierre-Bénite. Mais il ne s'agit pas de reproduire une coupure néfaste au cœur même de l'agglomération.

Nous refusons de porter un positionnement égoïste qui consisterait à dire : « OK. Mais pas chez nous. » Nous avons le souci de la solidarité d'agglomération et de la nécessité d'avoir un projet de territoire. Je pense que nous en faisons la démonstration au quotidien dans notre engagement à soutenir la vallée de la chimie et sa cohabitation avec la ville. C'est pourquoi nous ne nous placerons pas dans le débat entre trajet court ou trajet long. Un vrai travail précis sur les différents projets, leurs impacts pour les populations et sur le cadre de vie, reste à mener collectivement, loin d'une logique où l'on rejeterait sur les autres ce que l'on ne voudrait pas voir dans sa commune. Cela signifie prendre le temps du débat sur l'opportunité même d'un tel projet, en explorant tous les scénarii et toutes les alternatives. Il est alors nécessaire de présenter à parts égales tous les projets mis sur la table, notamment par la réalisation d'études sur les impacts en termes de desserte, de circulation, d'environnement et sur le cadre de vie, la pollution, les nuisances, etc.



Dans cette réflexion collective, Pierre-Bénite affirme la nécessité d'étudier toutes ces alternatives et principalement celle du développement du tout transport en commun et d'un développement ambitieux de l'intermodalité, transports en commun, parkings relais, organisation globale des déplacements entre voiture, piétons et modes doux, ainsi que de l'aménagement des voiries existantes. Au-delà des contraintes propres à Pierre-Bénite, une attention particulière doit être portée aux voiries, à leur amélioration et leur aménagement, principalement dans notre Sud-Ouest lyonnais, car les trafics ne sont pas uniquement locaux et en conséquence disproportionnés par rapport au territoire.

À l'heure actuelle, non seulement nous devons subir une forme d'enclavement entre différentes infrastructures routières, mais de plus, notre ville est saturée par des déplacements d'agglomération. Un travail doit donc effectivement être conduit pour renverser la situation. Les études d'impact doivent permettre d'évaluer sérieusement en quoi cela peut ou non nous aider à apaiser les voiries de la ville et plus largement celles de tout le Sud-Ouest lyonnais. Sur ce point-là...

### **Philippe MARZOLF**

Oui, 3,20 minutes, Monsieur.

### **Daniel DELEAZ**

Sur ce point-là, nous sommes d'accord avec le positionnement du Grand Lyon sur la nécessité de réaliser le COL, car l'agglomération ne peut continuer d'accueillir des trafics nationaux et internationaux. Même si là aussi il y a nécessité de réfléchir à d'autres solutions complémentaires, notamment pour le transport de marchandises. Ce sont ces réflexions qui ont amené notre majorité à penser que l'argent engagé dans ce projet pourrait être mieux utilisé, notamment dans le développement des transports en commun. Mais aussi le développement de lignes fortes permettant des traversées de périphérie à périphérie, sans passer par le centre et d'autres encore qui ont déjà été citées dans différentes interventions. Bref, un audacieux programme de transport en commun intégrant également la baisse du prix du ticket et son adaptation aux revenus des usagers. Nous devons penser l'avenir et penser aux générations futures. Toute nouvelle voirie entraîne une augmentation de l'utilisation des véhicules. Alors que nous devons, au contraire, développer des alternatives au tout-voiture. Ces réflexions doivent nous amener à imaginer des aménagements pour lutter contre l'étalement urbain et réduire les temps de déplacement entre travail et domicile.

Voici la contribution que nous portons au débat. Je vous remercie de votre attention.

### **Philippe MARZOLF**

Vous pouvez mettre votre contribution sur le site internet, d'ailleurs, si vous voulez, comme ça tout le monde pourra la lire. Monsieur, là-bas. Question, avis, proposition. Et surtout, essayez d'être relativement concis et pas prendre trop de temps.

### **Pascal BRUNETTI**

Bonsoir. Pascal BRUNETTI, habitant de Beaunant, donc voisin de l'autoroute 342, pas départementale. Actuellement, il y a déjà un contournement qui existe, qui est la ligne ferroviaire Brignais / Saint-Paul. Est-ce qu'on ne pourrait pas envisager dans l'étude future, que ce soit un tracé court ou un tracé long, qu'il y ait une





voie ferrée qui parte du plateau du Devès, au-dessus de chez nous, et qui aille jusqu'à Oullins ? Voilà, c'est tout.

### **Philippe MARZOLF**

Merci pour votre proposition, votre demande. Devant, là.

### **Fabien BAGNON**

Bonsoir. Fabien BAGNON de Saint-Genis-Laval (*Valve*). Vous disiez que l'alternative, c'était de ne rien faire. Il y a bien sûr un troisième scénario, et vous le savez puisque vous l'avez creusé, c'est le scénario tout-transport en commun. Il ne s'agit pas de ne rien faire, il s'agit juste d'apporter une solution du 21<sup>e</sup> siècle et pas une solution du 20<sup>e</sup> siècle. Il y a des points qui ne sont pas pris en compte et qui sont pourtant majeurs : la réduction des gaz à effet de serre. Le réchauffement climatique est une réalité et le Grand Lyon a signé le plan climat qui nous engage tous. Il faut le réduire. Et je ne crois pas qu'une nouvelle infrastructure routière va y contribuer. Premier point.

Second point, la pollution urbaine qui est une réalité avec le problème du diesel et des particules fines.

Et un dernier point, très peu évoqué, qui est le renchérissement des coûts des carburants dans les prochaines années. Je vous remercie.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Alors, la première fois, c'était une contribution, donc ce n'est peut-être pas la peine. Et après, des questions, donc sur la ligne ferroviaire, sur le TC. Allez-y.

### **Philippe MARZOLF**

Donc, quelques réponses aux questions. Tout d'abord, je veux resituer un peu les choses. Parce que lorsque l'on pense à l'Anneau des Sciences, on pense à ça, derrière. Mais en fait, les parties émergentes, c'est ça. Voilà. Ça veut dire que quand on vous disait tout à l'heure que ça va permettre de mettre en valeur les paysages, ce qui aujourd'hui... le territoire qui est aujourd'hui, est traversé par des voiries qui, vous le constatez dans vos communes tous les matins, sont encombrées par des dizaines de milliers de véhicules qui, qu'on le veuille ou non, essaient de gagner l'agglomération. Aujourd'hui, ils seront captés effectivement par cet équipement. Moi, je vais vous dire, j'habite du côté de Champvert. Et je peux vous dire qu'aujourd'hui, tout l'Ouest lyonnais essaie d'arriver par Ménival, par ensuite les Massues, essaie de regagner par l'avenue Barthélémy Buyer l'autoroute pour pouvoir passer d'Ouest en Est. Et ça, c'est une réalité. Et dans vos communes, c'est pareil. Demain, si nous avons ça, les voitures, elles seront en dessous plutôt que d'être au-dessus. Et on rajoute pas, contrairement à ce qui est dit, une nouvelle voirie puisqu'on en supprime d'autres. C'est pas une voirie supplémentaire, c'est une voirie de substitution qui, au lieu d'être à ciel ouvert, est effectivement enterrée. Excusez-moi, mais sur les bords du Rhône, moi je préfère avoir des autoroutes souterraines et faire en sorte qu'on puisse réaliser un boulevard urbain avec des *ramblas* qui soient situées au-dessus du Rhône et qui donnent une autre vision de l'agglomération. Essayer de faire sur cette partie de l'agglomération une promenade, comme on en a fait une avec les berges du Rhône. Ça, ça change la vision qu'ont à la fois les habitants, mais en même temps celles et ceux qui viennent dans notre ville.



Alors, ensuite, sur les transports en commun, et bien, je vais peut-être laisser parler Bernard RIVALTA. Mais évidemment, c'est pas pour nous quelque chose qui est alternatif. On essaie de penser la complémentarité. Je dirais simplement un mot. Si on pense que les gens, ils vont un jour avoir un bus, un bus à grande fréquence, un métro, etc., qui s'arrête devant chaque porte, ça, c'est pas vrai. Ça ne se fera jamais. On peut aller jusqu'à un point. Et on est en train de développer, non pas simplement sur l'agglomération, mais sur la grande métropole. Vous voyez qu'on essaie de penser à l'échelle Bourgoin, Saint-Étienne, agglomération lyonnaise, parce que c'est là où se posent les problèmes de mobilité. On essaie de développer toute une série de parkings relais pour que, le plus tôt possible, les gens puissent abandonner leur voiture, trouver effectivement un transport en commun qui leur permette de circuler dans l'agglomération. C'est comme ça que se pense l'intermodalité.

Et demain, vous voyez, j'ai une réunion. La première réunion du syndicat métropolitain des transports, qu'on a créé avec la région, avec les 4 communautés d'agglomérations ou communautés urbaines, de manière justement à définir ensemble ce schéma de transport en commun articulant TER, métro, tramway, de manière à penser une mobilité durable dans l'agglomération.

Alors, Bernard vous dira pourquoi on ne peut pas développer... On a étudié tous les schémas. Il y a un certain nombre, on va les mettre en œuvre. Mais de l'autre côté, vous le savez, le problème de ce versant, ce qui fait qu'il est plus difficile à pouvoir desservir par les transports en commun que ne l'est l'Est lyonnais, c'est qu'on a une série de vallées qui compartimentent le territoire. Et donc, forcément, la clientèle, elle est limitée sur chaque vallée. Vous voyez, quand Bernard, il fait par exemple le T3 en allant sur l'Est de Lyon, aujourd'hui, il est obligé d'acheter des rames plus grandes puisqu'il est déjà saturé. Mais là, vous avez une telle segmentation, sauf évidemment à développer l'urbanisation partout, que jamais effectivement on ne pourra mettre des transports lourds dans tous les fonds de vallée. Ce sera impossible. Et c'est pour cela qu'on pense à cette solution qui est une solution de multimodalité à la fois avec une infrastructure, mais avec une infrastructure qui permet de développer les transports en commun.

Bernard, tu veux ajouter deux mots ?

### **Philippe MARZOLF**

Il y avait une question très précise. Le plateau du Devès à Oullins, la ligne ferroviaire. Donc, soit vous avez une réponse, soit vous l'étudierez.

### **Gérard COLLOMB**

On l'étudiera, mais... On est en train de penser la... oui, Olivier LAURENT, deux mots ?

### **Olivier LAURENT**

C'est une question d'ordres de grandeur encore une fois. Il ne s'agit pas d'opposer les modes, mais de rappeler certains chiffres. Sur les trois lignes de l'Ouest lyonnais cumulées, il y a eu un investissement très significatif qui a été fait pour moderniser les lignes. L'objectif affiché par la région, c'est d'atteindre environ 13 500 voyageurs par jour sur le cumul des trois lignes. C'est quelque chose qu'il fallait faire. Le territoire était



en déficit de desserte, notamment sur le périurbain lointain. Mais on n'est pas dans les ordres de grandeur nécessaires pour requalifier l'axe A6/A7 et les voiries de l'Ouest avec l'ambition qu'on porte. On a expliqué. On peut le redémontrer y compris ce soir. Si vous voulez, on a une petite présentation. Il faut extraire de l'axe A6/A7 environ 180 000 personnes par jour. Pas 13 ou 15 000. Et même, on l'a expliqué le 5 et le 18 décembre, en renforçant très significativement le ferroviaire, on n'atteint pas ces ordres de grandeur. On est en dessous du quart de la quantité de personnes à extraire de l'axe A6/A7 pour pouvoir le requalifier décemment.

### **Philippe MARZOLF**

Pendant que vous avez la parole justement, il y a eu une question tout à l'heure, il n'y a pas eu de réponse précise sur : et ça va pas apporter du trafic supplémentaire, notamment aux Hôpitaux Sud, l'Anneau des Sciences, le métro et les différentes... ou dans les voiries aux alentours ?

### **Olivier LAURENT**

Alors, il y a effectivement... Enfin, je réponds à M. BUFFET qui m'a posé la question directement. Il y a un gain qui est apporté par les transports collectifs – on l'a montré – qui est un gain en part modale très significatif par rapport à la situation actuelle. Et surtout, si on veut que les trafics arrêtent de percoler à travers Saint-Genis, à travers Pierre-Bénite, pour éviter le bouchon de l'A450, il faut les apporter, il faut les amener, pour ce qui relève du déplacement en voiture sur une infrastructure qui puisse les conduire à l'endroit où ils veulent aller. Et ça, on n'y peut rien, le cœur du développement, il est de part et d'autre de Laurent Bonnevey et de la première couronne. Donc, pour amener correctement, efficacement les gens sur ce secteur-là, la proposition qu'on fait, c'est de les drainer en amont de l'A450 sur le RD342, requalifié, pour éviter qu'ils percolent boulevard de l'Europe et sur l'ensemble des communes. Et on a fait la démonstration, on peut le détailler, qu'avec un tracé qui reboucle sur A450, on n'a pas cette efficacité de drain du RD342 puis de l'Anneau des Sciences vers le Centre et vers l'Est de l'agglomération.

### **Philippe MARZOLF**

C'était aussi une autre question avant, pas de M. BUFFET, mais avant un autre... Vous pouvez le redire, peut-être.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER**

La question qui a été posée tout à l'heure, et à mon avis doit apporter... vous devez pouvoir apporter une réponse simple. La personne dit, et je cite ce que j'ai entendu : « Nous avons des difficultés de circulation au niveau du secteur des Hôpitaux Sud. Est-ce que la réalisation de la porte des Hôpitaux Sud apporte des trafics supplémentaires ? Oui ? Non ? Est-ce que vous pouvez les estimer ? » Je crois que c'est... la question est simple. Elle est posée par le Monsieur qui est là-haut. Je n'ai pas noté son nom. C'est pas... les gens comprennent. Ça percole, etc. Qu'est-ce qui se passe au niveau de la porte ?

### **Philippe MARZOLF**

Des Hôpitaux Sud ? Vous avez une carte ou pas ?



### **Olivier LAURENT**

Oui, oui, je la montre... Alors, je zoome après sur la porte, mais regardez ce qui se passe aux abords. On n'est pas à 5 km de la porte des Hôpitaux, mais sur le RD486, aussi bien à Saint-Genis-Laval qu'à Oullins, on a des baisses de trafic. Sur le Grand Revoyet, qui permet d'accéder à ce secteur, on a avec l'Anneau des Sciences des baisses de trafic, encore une fois parce qu'on a réussi à capter déjà en amont.

Oui, tout à fait. Ensuite, aux abords immédiats...

### **Philippe MARZOLF**

S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! Non, non, ne prenez pas... on va vous donner la parole. Attendez, on va parler.

[Hors micro]

Donc, vous pouvez... Donc, votre démonstration, c'est qu'il y a moins de trafic ? (...)

### **Olivier LAURENT**

Oui. Aux abords immédiats de l'échangeur, on est bien d'accord que cet effet de drain, de suppression des trafics traversant, il est moins net. Et notamment... Mais, mais c'est une évidence... Mais, ce qu'on explique, c'est que l'écart de trafic qui a été traité ailleurs, il est tel que l'apport supplémentaire aux abords de l'échangeur lui-même n'est pas très significatif. Vous avez sur la partie qui n'est pas encore constituée, mais la partie Est de Gadagne, on a une augmentation de trafic légère de l'ordre d'une vingtaine de pour cent par rapport à une situation où on n'aurait pas l'Anneau des Sciences.

### **Philippe MARZOLF**

Sur l'Anneau des Sciences. S'il vous plaît, laissez répondre.

### **Olivier LAURENT**

Sur 3 à 500 m aux abords immédiats de l'échangeur, on peut avoir des hausses de trafic, mais qui restent légères par rapport à ce qu'on peut constater ailleurs, parce que l'efficacité de l'Anneau des Sciences a permis de drainer par ailleurs des trafics, notamment les trafics traversant les communes et qui ne seront plus sur les voiries locales, une fois qu'ils seront drainés sur l'Anneau des Sciences.

### **Philippe MARZOLF**

D'accord. Alors, Madame, là-bas. Voilà. Et un Monsieur. Je donne un peu la parole à des gens, pour l'instant, qu'on n'a pas vus.

### **Mme AORTE**



Bonjour. Je suis Mme AORTE et j'habite Oullins. Et M. COLLOMB a dit : « J'ai peur... enfin, je ne voudrais pas que l'Anneau des Sciences serve de seconde autoroute. » Il n'a qu'à attendre que le COL soit fait avant d'en reparler. Et on sera sûr qu'il ne servira pas d'autoroute.

### **Philippe MARZOLF**

Merci Madame. Alors, là-bas, Monsieur ?

### **Étienne CHATELUS**

Oui voilà. Vous avez, disons...

### **Philippe MARZOLF**

Il faut toujours nous donner votre nom et d'où vous venez, si vous voulez.

### **Étienne CHATELUS**

CHATELUS, Chaponost. Voilà. L'étude qui a été faite sur le TOP et l'ADS, l'Anneau des Sciences, a été faite donc pour les 58 communes de la CO.UR.LY, du Grand Lyon, mais sans tenir compte justement de tous les problèmes que cet Anneau des Sciences va susciter à tous les villages qui sont mitoyens. Donc, je souhaiterais, moi, qu'il y ait une réunion sur la porte de Beaunant. Pourquoi ? Parce que rien n'a été programmé d'abord sur cette porte. Tous les autres en parlent, mais là, Beaunant, non. Pourquoi ? Alors, cet échangeur de Beaunant sera un aspirateur de voitures qui viendront des monts du Lyonnais. Alors, bon, les monts du Lyonnais, il y a tout un SCoT des monts du Lyonnais qui a été fait, le SCoT de l'Ouest lyonnais, qui comprend les 4 communautés de communes de l'Ouest, la CCGB, la COPAMO, la CCVM et la CPA. Et dans ce SCoT, il y a une augmentation de population qui a été prévue, malgré qu'on disait que... j'ai entendu dire tout à l'heure que dans l'Ouest lyonnais, il n'y a pas prévu d'augmentation de population. C'est faux. Ça a été, disons, prévu au SCoT, comme il y a une augmentation de population qui a été prévue au SCoT du Grand Lyon. Voilà.

Alors, cet échangeur, disons, va recevoir tout le flux de véhicules qui viendront de l'A6 et de l'A7, car il y a déjà un nombre important de véhicules qui utilisent la RD42. Pourquoi ? Parce qu'avec le GPS, qu'est-ce que les automobilistes font ? Ils sortent à Givors. Après, ils utilisent la RD42 pour aller rejoindre l'A6. Et actuellement, il y a plus de 20 000 véhicules justement qui font... qui utilisent la D42. En plus de ça, disons que si je parle de la commune de Chaponost, la commune de Chaponost sera le premier village qui est le plus près de l'échangeur de la porte de Beaunant. Ce village reçoit... va recevoir tous les véhicules qui viennent des monts du Lyonnais, c'est-à-dire toutes les communes, disons, Saint-Martin-en-Haut, Grézieux, enfin, etc., l'Ouest lyonnais. Alaï... Non, mais Alaï aussi reçoit ces populations. Bon, donc...

### **Philippe MARZOLF**

Allez-y.

### **Étienne CHATELUS**



À ce jour, il y a également, tous axes confondus sur la commune de Chaponost, il y a plus de 20 000 véhicules qui transitent, tous axes confondus, je dis bien. Alors... Et l'échangeur de Beaunant va attirer encore plus de véhicules par rapport à l'Anneau des Sciences qui, disons, va être peut-être une nécessité pour rejoindre l'Ouest, pour rejoindre l'Est de Lyon, pour rejoindre, disons l'A6, pour rejoindre l'A43, etc. Voilà. Alors, maintenant, ma question, c'est : qu'est-ce que vous allez prévoir pour justement remédier à la situation des trafics et des flux plus importants qui seront provoqués dans les villages mitoyens à l'Anneau des Sciences ? Merci.

### Philippe MARZOLF

D'accord. Merci Monsieur. Alors, vous pouvez donner la parole au Monsieur, là, tout à l'heure qui s'est exprimé, parce que ce qu'il a dit ne sera pas pris en compte dans le *verbatim*, parce qu'il n'avait pas de micro. Allez-y. Non, non, le Monsieur qui s'est exprimé tout à l'heure. Vous ne voulez plus parler ? Allez-y, voilà.

### Intervenant

Moi, je disais que...

### Philippe MARZOLF

Vous pouvez vous lever, vous donner votre nom. Comme ça, ce que vous direz sera dans le *verbatim*.

### Intervenant

[\*\*\*], Oullins. Moi, ce que je disais, c'est qu'il y a des habitants tout autour des 5 échangeurs qui vont être construits, à 100 m, à 200 m, à 300 m. Les personnes dont les maisons ne seront pas écroulées, donc, sont... je ne sais pas. Est-ce qu'on a fait une estimation ? Moi, j'ai l'impression qu'il y aura 10 000, 20 000, 30 000, 50 000 personnes qui seront à moins de 300 m de ces échangeurs. On habite dans le Petit Revoyet. Moi, j'ai une maison qui fait 93 m<sup>2</sup>. Donc, c'est pas très, très grand. Avec 300 m<sup>2</sup> de terrain autour. Donc, c'est une superficie qui est assez réduite. Je paye, par exemple, en impôts locaux, M. COLLOMB, le double de personnes qui habitent à Saint-Genis-Laval, qui ont deux fois plus de superficie de terrain. Je suis classé en UD2b. Est-ce que vous pensez que, si le projet arrive à maturité, vous allez me rembourser le trop-perçu, dans la mesure où je n'habiterai plus en UD2b, donc avec les vaches pas très, très loin, mais comme vous l'avez dit tout à l'heure, donc au milieu d'une ville ? Donc, votre Anneau des Sciences passe au milieu d'une ville.

Vous disiez tout à l'heure qu'on ne veut pas, en fait, une autoroute passer près de chez soi, on préfère que ce soit chez le voisin. Certes. Certes. Toutes les autoroutes qui ont été construites et toutes les voiries qui ont été construites autour de Lyon l'ont été dans des zones qui n'étaient pas urbanisées. Là, pour la première fois, pour la première fois, on fait passer l'autoroute... pour la première fois depuis Perrache, on fait passer l'autoroute... C'est pas la... on fait passer l'autoroute en fait dans une ville, dans deux villes, dans trois villes.

### Philippe MARZOLF



D'accord. Merci Monsieur. Alors, des questions plus précises sur les échangeurs, les gens qui habitent autour ? Et sur les trafics surtout dans les communes qui sont autour des échangeurs ? Et les extérieurs au SCoT, on me souffle...

### **Jean-Claude DESSEIGNE**

Il est toujours difficile et pas forcément bienvenu de parler de chez soi. Le nom d'Alaï a été cité. Alors, il se trouve que je connais assez bien ce quartier. Mais les habitants en ont assez de supporter un trafic de transit quotidien. C'est 30 000 véhicules/jour. Et il ne faut pas opposer, par nécessité ou par commodité de raisonnement, l'ensemble des habitants à la réalisation d'une infrastructure. Nous connaissons quand même – et là, je cite encore le territoire de la ville de Tassin-la-Demi-Lune – des gens qui sont demandeurs. Il s'agit par exemple de toutes les personnes qui vivent à proximité du boulevard du Valvert, qui sont ou des Tassilunois ou des Écullois et qui n'attendent qu'une chose, c'est la reconquête en termes urbanistiques de terrains et d'espaces qui leur ont été – je m'excuse, le terme est peut-être un peu fort – volés. Et puis, on a quand même la chance d'avoir un exemple qui va à l'encontre de certaines idées, je ne veux pas être polémique, mais qui sont un peu des idées reçues. C'est quand même le tronçon Nord du périphérique. Si toute la circulation qui est aujourd'hui absorbée par le tronçon Nord du périphérique se trouvait sur nos voiries actuelles, je ne sais pas très bien où l'on en serait. Et ce qui fait la difficulté du tronçon Nord du périphérique et les bouchons qu'il génère, bien c'est tout simplement parce qu'il n'a pas de prolongement et qu'il s'arrête... Non, il n'a pas de prolongement ! Je suis désolé, il arrive à Tassin-la-Demi-Lune. Et on n'est pas obligé d'accueillir toute la misère du monde. Voilà.

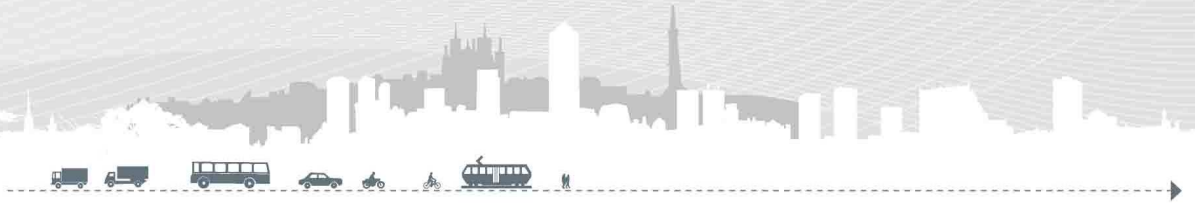
Alors, je vais répondre... je vais répondre sur le contournement Ouest de Lyon. J'en suis un farouche partisan et un demandeur, parce qu'il permettra effectivement d'assurer de manière efficace un désengorgement de circulation de transit sur le territoire de la ville de Tassin-la-Demi-Lune, sur le territoire de Francheville, sur Beaunant et également sur la ville d'Oullins. La raison commande aujourd'hui de considérer que le contournement ne se fera pas probablement par l'Ouest de l'agglomération lyonnaise. Il y a au schéma national des infrastructures de transport 25 km qui avaient été ciblés. Aujourd'hui, l'on sait que tous les projets qui figurent au SNIT représentent 250 milliards d'euros. Une commission travaille, doit rendre ses conclusions, me semble-t-il, au mois d'avril ou au mois de mai. Et puis, ça va être certainement la commission de la hâche. Un certain nombre de projets seront retenus. D'autres ne le seront pas. Aujourd'hui, il y a plus de chances – le Préfet en a parlé d'ailleurs – et c'est sur cela aussi que le Grand Lyon et son Président attendent un engagement de l'État par rapport au grand contournement de l'agglomération lyonnaise, mais qu'il se fasse ailleurs que par l'Ouest lyonnais.

### **Philippe MARZOLF**

Alors, sur les impacts sûrement sur les petits villages, sur... il y a des questions précises qui ont été posées, là.

### **Gérard COLLOMB**

Tout d'abord, je veux... je veux donner un exemple. Si, par exemple, lorsque j'étais maire du 9<sup>e</sup> arrondissement, j'ai pu faire la requalification de Marietton et enlever des voiries, c'est parce qu'il y avait le tronçon Nord du périphérique. Si jamais on ne l'avait pas eu, jamais on n'aurait pu requalifier nos voiries et



faire des circulations un peu apaisées. Je ne dis pas que c'est fantastique, mais jamais. Et la rue Marietton, qui était une rue où plus personne ne voulait venir. Revenez ! Vous verrez ! Il y a des bistros qui se sont installés. Ça commence à avoir une ambiance... Bien, venez voir ! Venez voir ! J'y suis tous les jours. Alors...

### **Philippe MARZOLF**

S'il vous plaît !

### **Gérard COLLOMB**

Venez voir ! Mesdames et Messieurs, au-dessus du tronçon Nord du périphérique, il y a quelques villas qui sont juste sous la Duchère, qui se trouvent près du périphérique. Venez voir. Si vous ne voulez pas, je ne vous invite pas... je ne vous dis pas de croire sur parole ce que je vous dis. Mais vous verrez que le fait que le périphérique soit en souterrain, bien il y a toujours des villas extrêmement agréables et qu'elles sont, Monsieur, et ça c'est tout le travail que je vous propose, elles sont situées à 300 m du périphérique. Et à côté d'une porte en plus. Mais effectivement, c'est en souterrain. Et donc, ça se travaille d'un point de vue phonique. Et eux, ils se sont débarrassés de la circulation qui, effectivement, transitait par toutes les rues de Vaise. Alors, je ne dis pas que nulle part il n'y aura de circulation. Je vous dis que ça enlève beaucoup. Et là où il peut y avoir, on va dire, des liaisons fortes, on a regardé ça un peu, c'était effectivement sur la départementale vers Chaponost, qui s'appelle le 342. Et donc, c'est là où on a déplacé la porte, Monsieur, pour qu'effectivement on soit dans la zone industrielle, et que ça ne vienne pas tangenter vos territoires, parce que évidemment qu'on a ce souci.

Écoutez, on peut me faire tous les procès d'opinion. Jusqu'à présent, dans toutes les choses qu'on a réalisées dans l'agglomération lyonnaise depuis 10 ans, on n'en a pas trop loupées. Mais je veux dire que je ne veux pas laisser... Bien, si vous me dites... dites-moi lesquelles on a franchement ratées sur l'agglomération lyonnaise. Et y compris dans vos territoires d'ailleurs, parce que, que je sache, Pierre-Bénite, ça s'est bien développé. Oullins, si ça se développe, c'est parce qu'on est en train d'y installer le métro et d'y investir beaucoup au niveau de la communauté urbaine. Et demain, on veut que sur tous vos territoires vous disiez : « Bien, finalement, j'y croyais pas, mais c'est pas mal quand même ».

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Alors, il y avait des questions aussi au milieu, là, il y a une dame. Oui, mais j'ai dit que j'essayais de donner la parole à des gens qui n'avaient pas encore parlé dans le débat. Donc, c'est pour ça aussi. Je vous donnerai la parole après, Monsieur. Madame, d'abord. Priorité aux femmes.

### **Odile VALENCIA**

Odile VALENCIA de Oullins.

### **Philippe MARZOLF**

S'il vous plaît, écoutez ! Redites votre nom, on ne vous a pas entendue.

### **Odile VALENCIA**





Odile VALENCIA de Oullins. Donc, moi je suis intéressée par l'alternative transports en commun. Et je trouve que le concept d'Anneau est très intéressant. Mais pour l'instant, avec les transports en commun qui existent, c'est tout développé sous forme d'étoile. Donc, c'est pratique pour aller faire du shopping dans le centre-ville, mais si on veut joindre... enfin, traverser Lyon, c'est pas facile. Donc, je voulais savoir si dans l'alternative on avait prévu un système d'anneau pour les transports en commun, sans forcément que ce soit pour les véhicules.

### Philippe MARZOLF

Merci. On retient là trois questions, avis. Monsieur ?

### Michel TERROT

Oui. Vous m'entendez ? Michel TERROT, député du Rhône. Je voudrais d'abord dire mon osmose avec les arguments qui ont été avancés par François-Noël BUFFET. Je ne les redéveloppe pas. Ils me paraissent marqués du sceau du bon sens.

Je voudrais également revenir d'un mot sur le bon sens de la personne qui a dit : « Aujourd'hui, on ne fait plus des autoroutes en zone urbaine dense ». Or, que je sache, à Oullins, à Pierre-Bénite et même à Saint-Genis-Laval, nous ne sommes plus dans des zones semi-urbaines ou semi-rurales. Nous sommes dans des zones urbaines denses. Et, chercher un tracé qui soit un peu moins cassant, c'est à mon avis une bonne chose.

Moi, j'ai deux questions à poser. La première question, elle concerne la présentation du dossier qui a été établie par le maître d'ouvrage. Personne, personne ne s'est soucié de l'importance de la circulation sur Laurent Bonnefoy. Tout le monde sait pourtant que c'est la voirie la plus chargée de l'agglomération. 140, 150 000 véhicules/jour. Et le tracé court tel qu'il est proposé, l'Anneau des Sciences, consiste à en rajouter encore. J'aurais aimé que dans la présentation du dossier, on ait des explications un peu plus convaincantes que le non-dit qui a entouré cette problématique qui me paraît tout de même majeure.

La deuxième observation que je voulais faire sous forme de question. Cela fait 20 ans que l'on me dit : « Il ne faut pas un tracé un peu plus long, parce qu'il risque d'y avoir un télescopage avec le COL. » Or, aujourd'hui, tout le monde sait bien que le COL ne se fera pas. Alors, si on veut en avoir l'assurance, attendons que le gouvernement ait pris sa décision. J'ai cru comprendre que M. COLLOMB avait annoncé que le gouvernement prendrait une décision dans les mois qui viennent. Mais il est évident que si le COL ne se fait pas, toute question de télescopage entre un tracé du périphérique un peu plus long ou un peu plus court ne se pose plus. Moi, je souhaite véritablement que nous soyons mieux éclairés. Et je pense *in fine* qu'il n'y a pas de difficulté majeure à faire en sorte de chercher un contournement qui, sans être pénalisant, réponde aux objectifs qui ont été définis dans le cahier des charges, mais qui permettent aux populations directement concernées de ne pas subir les désagréments que connaissent aujourd'hui ceux qui habitent à la sortie du tunnel de Fourvière. Merci.

### Philippe MARZOLF

Merci. Il y avait une demande de parole là devant. J'ai vu les gens qui avaient demandé la parole. Allez-y. Puis, après... Oui.



### **Bernard THIERRY**

Bernard THIERRY, Association DARLY. Deux questions. La première : l'échangeur des Hôpitaux est représenté sur des plans avec deux flèches bleues vers le Sud. Est-ce que c'est un demi-échangeur ou un échangeur complet ? Est-ce qu'on pourrait avoir un graphique complet de cet échangeur ?

Deuxième question, c'est au sujet des 800 millions d'euros qu'on promet pour les transports collectifs. Ces 800 millions d'euros seront-ils prélevés sur le milliard dont dispose le SYTRAL à chaque mandature ? Ou est-ce que ce sera en supplément de ce milliard ? Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Tout de suite, M. RIVALTA, vous pouvez répondre. Il y avait deux questions sur les transports collectifs. Un sur l'étoile, le principe d'étoile.

### **Bernard RIVALTA**

Bien, sur le principe d'étoile, déjà, vous avez pu observer qu'il y a une certaine évolution du projet, puisque quand nous faisons le pont Raymond Barre, c'est pour faire le contournement par A6/A7. Quand nous faisons le BUE, c'est-à-dire le Boulevard Urbain Est, nous prévoyons effectivement une voie de transport en commun et non plus 2x2 voies de véhicules. Et ainsi, effectivement, nous voulons irriguer l'ensemble de l'agglomération à partir d'un circulaire. Et c'est une des raisons pour lesquelles on a étudié le transport en commun à l'intérieur de l'Anneau des Sciences. Et je le dis clairement comme je le pense, si l'Anneau des Sciences ne se fait pas, les transports en commun seront irréalisables en fonction des demandes de la population. Et je le dis, je le dis... je le dis tranquillement. Parce que quand on essaie de faire dans l'Ouest de Lyon le projet de LEOL, c'est-à-dire de la ligne Ouest de l'agglomération, là, on est confronté à toute une série de recours des gens qui ne veulent même pas voir passer des bus. Alors, donc, moi, je veux bien être tout ce qu'on veut, mais aujourd'hui on est au tribunal contre un certain nombre d'associations, qui siègent dans la salle d'ailleurs, et qui nous demandent une alternative de transport en commun. Mais quand on fait ces transports en commun, et bien évidemment, ce n'est pas là qu'il faut les faire passer. C'est ailleurs. Donc, ça, c'est un schéma qu'on connaît depuis longtemps.

Après, moi, je veux bien qu'on nous explique toute une série de choses. Moi, j'habite à Croix-Luizet, Boulevard de Ceinture. Oui, on s'en fout. Mais, moi, je m'en fous pas, parce que je vous vois passer avec votre voiture devant. Vous, vous ne voulez pas que les autres passent devant vous, mais vous acceptez bien volontiers de passer devant les autres. Et moi, je n'ai pas fait le choix de vous voir passer avec votre voiture devant chez moi. Mais j'accepte dans le cadre du fonctionnement de l'agglomération un certain nombre de cohérences.

Donc, l'Anneau des Sciences, comme l'a dit Gérard COLLOMB, un des problèmes de l'Ouest lyonnais, c'est effectivement le cumul des valons. Et que donc, faire monter des bus en travers, dans des voiries qui sont d'ailleurs... qui n'existent pas pour un certain nombre et qui sont très petites pour d'autres, c'est quasiment impossible. Et que donc, le schéma que nous prévoyons, c'est de faire effectivement descendre par les vallées, passer par l'Anneau des Sciences et remonter ou descendre effectivement jusqu'à un échangeur de... après le prolongement du métro jusqu'aux Hôpitaux et d'avoir là un pôle d'échange avec effectivement l'arrivée des bus qui viendront de l'Anneau des Sciences, qui viendront d'un certain nombre de voies et de vallées de l'agglomération, et qui permettront là aussi, avec le métro, d'aller dans le centre de l'agglomération. Tout



notre processus est basé sur des pôles d'échanges autour de l'agglomération, à partir de ce périphérique. C'est vrai à Laurent Bonnevey. C'est vrai à Vénissieux. Ça va être vrai à Oullins. Ça sera vrai aussi, à un moment donné, quand l'Anneau des Sciences sera fait, aux Hôpitaux Sud. Bref, c'est effectivement tout un schéma qui est proposé dans ces conditions-là. Et les circulations transversales sont effectivement étudiées. Maintenant, il faut quand même savoir quels sont les trafics. Moi, je vous rappelle que l'investissement d'un métro, avec 1 km de métro, on fait 5 km de tramway. Et avec 1 km de tramway, on fait 4 km de trolleybus en site propre. Pourquoi ? Parce que le métro, c'est 250, 300 000 ou 400 000 voyageurs/jour. Le tramway, c'est 60, 100 000 ou 120 000 voyageurs/jour. Le trolleybus en site propre, c'est 60 000 voyageurs/jour. Le reste est du domaine du bus. Et les bus, comme je le dis souvent en plaisantant, ça vole pas. Ça passe sur de la voirie. Et sur de la voirie, si on veut que ça fonctionne à peu près correctement, il faut des sites propres ou des sites protégés. Mais quand on fait des sites protégés, là, c'est la révolution parce qu'il faut les faire passer ailleurs et pas là où on peut les faire passer. Merci.

### Philippe MARZOLF

Attendez, gardez le micro. Parce qu'on n'est pas au tribunal, on est dans un débat public. Et dans les débats publics, on répond aux questions. Il y a une question très précise : est-ce que les 800 millions d'euros sont dans le milliard de la mandature ? Ou ce sera dépensé quand ? Avant l'Anneau des Sciences ? Après ? Voilà.

### Bernard RIVALTA

François-Noël BUFFET m'a dit qu'il voterait à la prochaine communauté urbaine un grand crédit au budget de l'agglomération. Donc, nous avons fait 1 milliard dans le premier plan de mandat 2001-2008. Nous avons fait 1,1 milliard et nous ferons 1,1 milliard dans le deuxième plan de mandat. Chacun constate qu'effectivement le réseau de Lyon est sans doute un des meilleurs réseaux de France et reconnu en Europe. C'est la réalité. Les Lyonnais font 300 voyages par jour, 320 voyages par jour... 300 voyages par an dans les transports en commun, en moyenne. Alors que les autres, dans d'autres villes qui sont réputées comme Lille ou Marseille, ils sont à 200 voyages par an par tête de pipe.

Sur les financements, moi, je rappelle le budget du SYTRAL. Il est fait par les usagers pour à peu près 140, 150 millions d'euros, pour une année. Il est fait par la communauté urbaine pour à peu près 130, 140 millions d'euros. Il était fait par le Conseil général à peu près à 19 millions d'euros. Le reste, c'est le financement du versement transport des entreprises de plus de 9 salariés, qui payent effectivement un versement transport. C'est 1,75 de la masse salariale. Vous êtes comme moi, vous entendez les débats. Mme PARISOT, elle a dit qu'elle voulait supprimer le versement transport. Moi, ça me ramène 290 millions d'euros par an. Si je ne les ai pas, vous m'expliquez où je vais chercher l'argent.

La deuxième chose, la communauté urbaine, elle n'est pas un puits sans fond. Le Conseil général non plus. Et la billettique non plus. Donc, j'essaie de préparer un prochain plan de mandat, là aussi de 1 milliard d'euros. Maintenant, il y aura toute une série de choix à faire. Et quand j'entends ici : « Il n'y a qu'à faire du métro ». Bien sûr, il n'y a qu'à, il n'y a qu'à. Mais la réalité, c'est qu'effectivement il y aura des arbitrages qui se feront sur l'ensemble de l'agglomération en fonction des densités de population, des densités d'activités économiques. C'est ça nos choix réels, et non pas au pifomètre.

Je ne réponds pas...

Qu'est-ce que vous voulez que je vous réponde sur les 800 millions ? Bien évidemment...



**Philippe MARZOLF**

Est-ce qu'ils font partie du 1 milliard du projet mandat ?

**Bernard RIVALTA**

Les 800 millions, ils seront inclus dans la réflexion sur l'ensemble des réflexions qui seront menées sur les transports à ce moment-là.

**Gérard COLLOMB**

Je vous signale que d'ici la construction de l'Anneau des Sciences, il va se passer au moins deux mandats. Cela veut dire qu'on aura investi à nouveau 2 milliards d'euros dans les transports en commun. Et on continuera, à cette époque-là, à investir, je l'espère, encore 1 milliard d'euros. Et tout à l'heure quand... tout de suite, lorsque Bernard RIVALTA vous disait le versement transport. Vous voyez que c'est le plus important pour nous. Vous voyez, Monsieur, je me souviens de votre intervention de tout à l'heure. C'est important qu'il y ait des grands groupes économiques qui soient encore dans notre agglomération. Parce que c'est aussi et c'est surtout comme cela que l'on finance le développement des transports en commun dans l'agglomération.

**Philippe MARZOLF**

Pour la réponse par rapport à Laurent Bonnevey, vous avez vu qu'on fait une réunion spécifique à Bron justement, pour quel est l'impact de l'Anneau des Sciences dans la rocade Est et dans le bus. Et également, il y a... on n'est pas clair sur l'échangeur aux Hôpitaux Sud. C'est un demi-échangeur ou un échangeur plein ?

**Olivier LAURENT**

C'est bien un échangeur complet. Vous voyez bien que les flèches allaient au Nord comme au Sud. Non, non. Bon, je vous remonte la vignette.

**Philippe MARZOLF**

Préparez-la et vous la montrerez...

**Gérard COLLOMB**

C'était comment le métro va arriver.

**Philippe MARZOLF**

On va prendre des questions pendant que vous préparez votre diapo. Devant, là. On voit pas très bien. Attendez, alors. Ah !

**Olivier LAURENT**



Vous voyez, le dispositif d'échange, il est représenté par les rampes rouges et vertes et elles permettent de connecter aux voiries locales aussi bien vers le Nord que vers le Sud.

**Gérard COLLOMB**

Il existe, hein. On ne fait pas des voiries.

**Philippe MARZOLF**

Merci. C'est bien, oui, comme ça ? Peut-être avant de mettre les deux côtés verts, là, on voit mieux les entrées, sorties, non ? Vous pouvez revenir d'un cran en arrière. Voilà.

**Gérard COLLOMB**

Montrez comment on sort.

**Olivier LAURENT**

Voilà. Alors, on sort ici. On connecte Grand Revoyet.

**Philippe MARZOLF**

Grand Revoyet.

**Olivier LAURENT**

Voilà. Et ici, sur une voirie nouvelle qui serait réalisée en connexion avec le secteur de développement de Sainte-Eugénie. Donc, on se raccorde bien ici sur le réseau local, sans faire de... enfin, en limitant les impacts sur le... sur le tissu en bordure.

**Philippe MARZOLF**

Merci.

**Olivier LAURENT**

Précisons quand même...

**Philippe MARZOLF**

Je vous passerai la parole après, oui.

**Olivier LAURENT**

On est au stade de l'opportunité, M. MARZOLF. On l'a rappelé à plusieurs reprises. On n'est pas encore dans la géométrie fine de ce qui va se passer au m<sup>2</sup> près. On fait des études qui permettent de déterminer que les choses sont faisables, mais on n'est pas aujourd'hui en train de faire l'avant-projet sommaire ou le projet



détaillé de ces échangeurs. On vérifie que les principes qu'on porte là sont réalisables. Je vous rappelle que derrière le débat, il y a encore facilement deux à trois ans d'études et de concertations pour définir localement l'insertion du projet.

### Philippe MARZOLF

Et après, il y a une enquête publique.

### Gérard COLLOMB

Et pour faire encore écho à Monsieur tout à l'heure, sur Alaï, depuis 4 mois qu'on travaille sur la localisation, on a changé plusieurs fois pour une meilleure insertion dans le site. Et moi, je ne fais pas en général les réunions dans mon bureau à la communauté urbaine. On vient sur le terrain avec les équipes pour ne pas voir comme ça de manière théorique, mais pour regarder de manière extrêmement précise l'ensemble des insertions. Et c'est comme ça que, par exemple, à Chaponost, on a pris C. Au départ, les équipes, elles étaient parties un peu plus près. On est allé voir sur place. J'ai dit : « Attendez, là, vous avez une zone industrielle. Il n'y a personne. » Effectivement, c'est là qu'il faut placer la sortie de Beaunant, parce que là, on ne gêne personne, aucun riverain. Et cette insertion dans le site... si vous voyez par exemple où ça arrive aujourd'hui du côté de la Saulaie, ça arrive dans un site qui est une friche industrielle. Et donc, évidemment que dans la construction qu'on fera demain du quartier de la Saulaie, on pensera évidemment qu'il y a quelques accès et donc, on mettra plutôt du bureau là où on a un contact avec la sortie autoroutière, et mettre du logement là où il n'y a rien du tout. Et c'est comme cela que l'on construit la ville.

### Philippe MARZOLF

Merci. Alors, une intervention là, une intervention, Madame, là, et Monsieur. Et vous, vous arrivez.

### Jean-Pierre SCAPPATICCI

Bonsoir. Jean-Pierre SCAPPATICCI, adjoint au maire d'Oullins. J'aime beaucoup les intentions qui sont affichées par le Grand Lyon au niveau de l'environnement, au niveau de l'écologie, au niveau des fameux quartiers dits magiques, comme vous évoquez. Le problème, c'est quand je projette vos intentions qui sont louables, déclasser l'A6/A7 etc., quand je projette les solutions sur le quartier du Revoyet, sur le quartier des Hôpitaux, c'est beaucoup moins magique, ça fait beaucoup moins rêver. Je donne un exemple. Nous avons eu l'occasion d'aller voir le Grand Lyon pour discuter plus précisément de ce fameux échangeur aux Hôpitaux. Et vous me confirmerez, M. LAURENT, il nous a été dit que dans l'échangeur des Hôpitaux... il faut bien voir où ça se trouve, c'est à la limite du Revoyet, c'est le long du mur de l'hôpital. C'est sous les 4 500 étudiants et sous les 5 000 ou 6 000 personnes qui travaillent à l'hôpital. Donc, c'est là que l'échangeur va aller. Voilà. Les malades, en plus. Il nous a été dit qu'il rentrerait par jour 11 000 véhicules et qu'il en sortirait 11 000, donc un trafic de 22 000 véhicules/jour. Vous confirmerez si ce que vous aviez dit lors de notre réunion au Grand Lyon est vrai ou pas.

Moi, ça me gêne beaucoup. Parce que quand on regarde le trafic du Revoyet, des Hôpitaux le matin, c'est déjà saturé. Il suffit de venir voir. Donc, votre modèle de trafic m'interpelle beaucoup. Je ne vois pas comment ça peut fonctionner. Et puis, un échangeur, c'est bien fait pour capter des gens et puis pour qu'ils en sortent.



Alors, quand on dit qu'on requalifie tout un ensemble d'agglomération, Saint-Genis-Laval et autre pour qu'il y ait une qualité de vie et que les gens ne viennent pas, comment ils accèdent ? Et pourquoi on requalifierait pas aussi le Grand Revoyet ? Parce qu'il y a aussi quelque chose qui est assez saisissant. C'est que quand on regarde la Saulaie, on nous vend le tracé périphérique pour accéder aux entreprises de la Saulaie, sauf qu'en même temps il faut savoir qu'il y a un pont qui va partir de Gerland pour réaliser cette fonction, comme si le tronçon périphérique n'y arrivait pas. Ça, ça me gêne notablement.

Je rebondis sur ce qu'a dit Monsieur le médecin, le professeur en médecine. Effectivement, aujourd'hui, l'Anneau des Sciences, le vrai, c'est internet. C'est vraiment à distance qu'on travaille, qu'on fait de la recherche. Et on réussit où ? On réussit non pas au pied de sa porte. On réussit au niveau national, international, par tous ces échanges. Ça fonctionne de partout.

### Philippe MARZOLF

D'accord.

### Jean-Pierre SCAPPATICCI

Alors, moi... Il y a quelque chose... un dernier point.

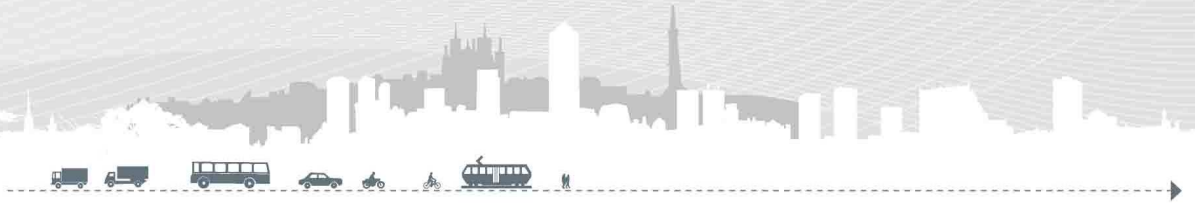
### Philippe MARZOLF

Un dernier point.

### Jean-Pierre SCAPPATICCI

Je veux vous montrer simplement que ce n'est pas cohérent en termes écologiques dans le quartier. On passera sur le problème de cuvette, etc. Mais là où on peut se rejoindre, là où on peut se rejoindre dans cette vision d'Anneau des Sciences, c'est qu'il peut se faire quand même et conserver sa spécificité. Pourquoi ? Parce que quand on regarde par exemple EM Lyon, ou l'école centrale, et vous disiez qu'effectivement on capte le trafic à ce niveau-là, pour qu'il y ait une reliance de compétences, etc. J'ai fait un petit calcul et vous pouvez vérifier sur *google map*. Porte Valvert, c'est-à-dire la sortie, jusqu'à EM Lyon : 3,5 km. Si vous regardez la même chose, on va prendre le calcul défavorable, c'est-à-dire Pierre-Bénite jusqu'aux Hôpitaux : 2,6 km. Donc, il n'y a pas besoin d'amener un périphérique aux pieds des Hôpitaux pour faire de la reliance. Et si, en plus, on imaginait le barreau des Hôpitaux, la distance serait encore plus proche. Donc, ce que je veux dire par là, et ma conclusion sera celle-ci : on ne dénature pas votre projet de reliance des différents sites scientifiques, économiques, en faisant un tracé un peu plus large, le tracé long que nous proposons, qui s'intègre beaucoup plus à l'évolution actuelle, je finis, actuelle du cœur de l'agglomération. Mais projetons-nous. On est en train de parler d'un projet en 2028. Les entreprises, elles vont réussir comment ? Elles ont réussi jusqu'à maintenant. Elles vont réussir jusqu'en 2028 ou alors elles vont mourir. Donc, on est en train de dire que les entreprises ne vivraient pas si nous ne réalisons pas un projet qui ne verra le jour qu'en 2028. Moi, je fais le pari qu'elles continueront à se développer et je prône aussi l'arrivée rapide du métro sur les Hôpitaux.

### Philippe MARZOLF



Merci. Une dame au milieu là-bas. Ah, montez, remonter un peu là. Une dame avec des lunettes.

**Sylvie PORTERIE**

Bonjour. Sylvie PORTERIE, Chapelle de Beaunant. Donc, je vous téléphone... Je... téléphoner, oui... ça fait un moment que je vous appelle !

**Philippe MARZOLF**

Vous pouvez nous téléphoner aussi. On va vous écouter en tout cas.

**Sylvie PORTERIE**

Voilà. Non, mais en fait, la question était par rapport à la porte de Beaunant dont on parle peu, savoir exactement où elle est située. Vous la mettez plus au Sud et on se pose des questions par rapport exactement où elle peut se situer. Sachant qu'on nous parlait de cabines de paiement, parce que c'est un tronçon paiement et quand on parle d'échangeur à minima, je me demande, quand on parle de 17 cabines de péage, comment on peut parler de minima. Surtout que vous l'avez rapproché à quelques mètres de l'usine de camping-gaz et que ça va être un tronçon souterrain derrière. Et que moi, je pose le problème des convois exceptionnels. Je rejoins le Monsieur avec les problèmes de camion. La CD42, tous les soirs, est empruntée par les convois exceptionnels. Donc, comment va se situer ce transfert de transports ? Est-ce qu'il va se retrouver sous les 15 km souterrains ? Et dans quelles conditions ? Et moi, le tronçon...

**Philippe MARZOLF**

S'il vous plaît, laissez finir Madame. Écoutez, c'est des questions précises.

**Sylvie PORTERIE**

Le tronçon de l'échangeur, je me pose la question des habitations qui sont près de ces échangeurs, au niveau pollution. Sachant que le maire de Chaponost vient de m'écrire une lettre sur la pollution lumineuse quand je lui ai demandé de changer une ampoule pour un lampadaire. Donc, je me pose des questions sur les lampadaires de ces échangeurs, s'ils ne vont pas trop polluer le local. Voilà, merci beaucoup.

**Philippe MARZOLF**

On lui donnera la parole après au maire de Chaponost. Il y avait encore une demande, là. Si, si, mais vous voyez, j'alterne.

**Jean CHAMBON**

Moi, je voudrais...

**Philippe MARZOLF**

Non, à 22 h 30. C'est 19 h 30 – 22 h 30.





### Jean CHAMBON

Jean CHAMBON, Pierre-Bénétois.

### Philippe MARZOLF

3 heures.

### Jean CHAMBON

Moi, ça fait plusieurs réunions auxquelles je participe. Et je suis de moins en moins convaincu de la pertinence du projet et des arguments qui sont avancés. Et j'ai compris un peu plus aujourd'hui en écoutant le président COLLOMB. Finalement, tout est fait pour répondre aux besoins des entreprises, leur développement économique, passer en abstraction. Voilà. On ne parle pas des besoins de déplacement des populations. Et si on parlait de besoins de déplacement des populations dans tout l'Ouest lyonnais et dont l'essentiel va de l'Ouest à l'Est parce que les zones d'activité sont à l'Est, on n'aurait certainement pas les mêmes réponses. Ça, c'est un premier élément. Donc, les problématiques ou ce qu'on appelle les bonnes questions ou les bonnes problématiques, on ne va pas avoir forcément les mêmes réponses et c'est pour ça que moi-même je partage l'hostilité grandissante au TOP, au TOP. Parce qu'en gros, Anneau des Sciences, j'ai bien compris, mais rebaptisé TOP. Voilà. Ça, c'est mon premier élément.

Deuxième élément. Je suis satisfait que M. BUFFET, il soit en accord avec M. COLLOMB. Parce que j'avais cru comprendre qu'il y avait un désaccord et ça faisait un peu... j'arrivais pas à comprendre. Et j'ai compris que c'était un problème de tracé. Mais sur le fond, ils sont d'accord à la fois sur la démarche que je viens de rappeler et à la fois ils sont d'accord sur le TOP. Il faut le faire. Et ils partent de cette problématique. Mais ce n'est pas la bonne problématique. La bonne problématique, c'est : est-ce que les questions de déplacement auxquelles sont confrontés les gens aujourd'hui, et on parle des gens... est-ce qu'on a besoin du TOP ? Et on répond à la question. Et là, on examine toutes les alternatives. Donc, on n'est plus sur une histoire de tracé et de tracé long ou tracé court. On est... il faut répondre à la vraie problématique. Et nous, on y répond. On dit : « Il y a une autre alternative, c'est celle des transports en commun. » Et y compris, M. RIVALTA, je vous le dis, on peut faire trois lignes de métro. Il y en a une qui est déjà prévue, c'est celle des Hôpitaux Sud, mais une qui part de Perrache jusqu'à Valvert en triplant un tunnel. Et l'autre, elle peut partir, elle peut relier la voie D à Francheville ou Tassin-la-Demi-Lune. Et vous verrez qu'à ce moment-là, vous ferez accéder la population de l'Ouest lyonnais dans des bonnes conditions au centre de Lyon. Et vous verrez que ça changera. Parce que si on part des conditions aujourd'hui de déplacement, mais sans avoir la force de penser comment ça pourrait être autrement demain, on n'y arrive pas. Vous êtes prisonnier d'une logique.

Dernier point, M. RIVALTA. Vous venez sur les budgets. J'ai appris en début de semaine, parce que je lis le journal, que la ville de Tallinn en Estonie, capitale, 450 000 habitants, venait de décider la gratuité de l'ensemble de ses transports en commun, qui est déjà en route depuis 7 ans. La seule contribution qu'il y a, c'est 2 euros. C'est 2 euros par habitant.

### Philippe MARZOLF

Par an ?



### Jean CHAMBON

Sur l'abonnement qu'il y a, c'est 2 euros. Ceci dit, ils ont une augmentation des transports en commun et ils ont effectivement un ralentissement de l'utilisation de l'automobile. Et en même temps, il y a besoin effectivement d'avoir des transports en commun modernes, pas chers, efficaces. Et c'est ça que veulent les gens.

### Philippe MARZOLF

Merci. Alors, il y avait une réaction.

### Roland CRIMIER

Oui, bonsoir, Roland CRIMIER, maire de Saint-Genis-Laval. Donc, beaucoup...

### Philippe MARZOLF

Je vous passerai la parole après.

### Roland CRIMIER

Beaucoup de territoires se sont exprimés. Il est un peu normal qu'on entende un peu la voix de la ville dont on parle beaucoup. Alors, ce que je voudrais dire, c'est qu'on partage un certain nombre d'analyses. L'analyse sur la thrombose aujourd'hui, sur les besoins... je constate tous les matins, c'est pas les entreprises qui se déplacent le matin, c'est les salariés des entreprises qui veulent aller vers l'Est lyonnais, qui essaient de se faufiler un passage dans l'A45, qui essaient de passer tant bien que mal vers Saint-Fons pour aller dans les zones où il y a le plus d'entreprises, c'est-à-dire de l'autre côté ou même rejoindre des entreprises par Beaunant, sur Francheville et le Nord de l'agglomération.

Alors, on est à peu près d'accord sur le fait qu'il faille faire quelque chose. Certains veulent apporter des réponses tout-transport en commun, d'autres, routières et transport en commun, parce qu'on s'aperçoit que c'est un projet d'infrastructure qui a largement évolué au fil des années. Je rappellerai simplement, parce que c'est important, que le... on parlait au début du BUO. Le BUO, c'était le boulevard urbain Ouest. C'est-à-dire, on a encore la cicatrice sur nos plans local d'urbanisme. C'était simplement une voirie autoroutière en surface à 100 %. On en a encore les traces dans nos communes, notamment sur la commune de Saint-Genis-Laval. Après, on est passé au TOP semi-enterré. Et on arrive aujourd'hui vers l'Anneau des Sciences qui est un projet qui a beaucoup évolué, qui mixe un projet de territoire et des transports en commun.

Alors, moi, je ne vais pas parler pour ma ville aujourd'hui, puisque je ne souhaitais pas préempter le débat, c'est-à-dire que la ville s'exprimera. Elle a un conseil municipal. Elle s'exprimera sur ce sujet. Simplement, je suis aussi convaincu que mon collègue François-Noël BUFFET, de... comment dire... de mon opposition au tracé court... qu'au tracé long... que lui, il est pour le tracé long. Parce qu'en effet, aujourd'hui, avec ou sans, comme l'a signalé Michel TERROT, avec ou sans le contournement Ouest, qu'est-ce qu'on voit se dessiner avec le tracé long ? On voit se dessiner peu ou prou un contournement Ouest de l'agglomération. Et on n'empêchera pas et on n'évitera pas, quelles que soient les mesures prises, de voir les usagers aller au plus court et passer... donc, d'avoir absolument un mélange de trafic de transit et de trafic d'agglomération. Parce qu'il m'a semblé



entendre que l'Anneau des Sciences, c'était aussi un équipement d'agglomération, c'est-à-dire quelque chose qui était fait par et pour les Grands Lyonnais, les habitants du Grand Lyon. Donc, effectivement, quand on voit l'A89, la tentation sera grande de descendre de l'A89 jusqu'au contournement... par exemple, jusqu'au boulevard urbain Sud. Et puis, je ne vois pas trop les usagers passer de l'A45 au boulevard urbain Sud pour revenir par l'Est, parce que ça, ça va être compliqué pour eux. Donc, ils vont continuer à se faufiler sur l'A45 et on va recommencer, retrouver éternellement les mêmes problèmes sur ce secteur-là. Il faut faire un pont supplémentaire. C'est des coûts supplémentaires.

Je voudrais quand même apporter une précision par rapport à une personne qui disait que le tracé long était moins onéreux... que le tracé long était moins onéreux que le tracé court. Rassurez-vous, il est enterré, parce que sinon il éventre la commune de Saint-Genis-Laval en deux, avec des secteurs urbanisés de plusieurs milliers d'habitants. Donc, je ne sais pas trop bien comment cela peut se faire en aérien. En ce qui concerne... il ne faut pas caricaturer les choses, quand on a dit l'explosion d'Arkema. Mais le tracé long, le tracé rocade, lui, il induit quasiment un passage dans la raffinerie de Feyzin, alors elle, elle peut exploser aussi. On est également dans des PPRT, des zones à risque, des zones SEVESO, que ce soit Arkema ou le site de Feyzin. Donc, je crois qu'il faut savoir raison garder quand on présente ses arguments. Donc, ce que je voulais...

### **Philippe MARZOLF**

Pour conclure.

### **Roland CRIMIER**

Ce que je voulais dire, très rapidement, mais M. BUFFET a eu 6 minutes, donc je peux...

### **Philippe MARZOLF**

Oui, mais ce n'est pas parce que quelqu'un a eu 6 minutes qu'il faut... C'est les arguments qui comptent.

### **Roland CRIMIER**

Oui, d'accord. Mais il y a eu peu d'expression...

### **Philippe MARZOLF**

C'est le principe du débat public.

### **Roland CRIMIER**

Oui, non, d'accord. Il y a eu peu d'expression du territoire de Saint-Genis-Laval...

### **Philippe MARZOLF**



Ce n'est pas l'égalité dans le temps, c'est l'égalité dans les arguments... Allez-y.

### **Roland CRIMIER**

Et bien, j'explique pourquoi le tracé long, effectivement, réactive l'A45 et ne résout aucun des problèmes... et ne résout aucun des problèmes de transport en commun et de maillage. Sur l'échangeur des Hôpitaux, quel est le trafic qui va sur l'échangeur des Hôpitaux ? C'est effectivement peut-être 11 000 par jour sur 24 heures. Il y a tous les salariés... Oui, mais il y a tous les salariés qui travaillent. Il y a les patients. Il y a les visiteurs des patients. C'est aussi un échangeur local.

Je voudrais également dire que... sans préjuger de la position de la ville... que Beaunant, le RD342, bien, bien sûr quand on regarde... malheureusement, il n'y a pas de carte. Quand on regarde, c'est l'itinéraire qui a vocation à recueillir l'ensemble des usagers qui viennent de l'Ouest et du Sud-Ouest de l'agglomération, du plateau mornantais. Et ça leur évite de traverser nos communes. Nous, on les voit. Chemin du Grand Revoyet, qu'est-ce qu'on voit ? On voit aussi des gens qui vont à Lyon et qui passent par là parce que l'avenue Clémenceau est totalement saturée. C'est deux itinéraires parallèles. Qu'est-ce qu'on voit chemin de la Citadelle ? C'est 10 000 véhicules de gens... Monsieur, vous parliez des communes, mais on a déjà toutes les communes qui traboulet par les rues à la fois de Pierre-Bénite, de Saint-Genis-Laval et d'Oullins, pour essayer de rejoindre l'agglomération. Donc, on voit bien qu'on a besoin, d'une manière ou d'une autre, d'avoir une organisation des transports qui libère de la place sur... en surface, pour permettre justement le développement des transports en commun.

Moi, ce que j'ai regardé et ce qui est... et je ne partage pas l'analyse qu'a faite François-Noël BUFFET sur les SCoT. Aujourd'hui, les SCoT... Non, mais attendez, je peux donner un point de vue. Il a donné le sien. Je n'ai pas fait « Ouh ! » quand il a donné le sien. Je veux dire les SCoT de l'Ouest lyonnais aujourd'hui sont limités dans leur développement. Ça, c'est le Grenelle de l'environnement. C'est un certain nombre... Je crois que le SCoT de l'Ouest lyonnais avait été même refusé à un moment donné, a dû être réexaminé parce qu'il y avait trop de développement. Effectivement, on a une analyse différente, c'est-à-dire qu'on n'est pas pour un développement d'agglomération en tache d'huile, mais un développement organisé qui garde ses coupures vertes et qui s'organise autour de ses voies de transport en commun. Donc, je veux dire, c'est ça l'agglomération que nous voulons, moi, que je souhaite développer à 10 ou 15 ans.

Donc, on repère quand même dans le SCoT, et j'en aurai fini par là, si vous le permettez, on repère quand même l'ensemble du tram-train qui ira jusqu'à Givors. On aura également l'ensemble de la liaison sur lequel je me suis battu pour avoir une liaison des Hôpitaux jusqu'à la gare de Brignais pour faire de l'intermodalité le long de l'A45 parce que l'A45, quand elle va arriver de la Loire, au départ, elle était prévue à 2x2 voies, maintenant elle sera à 2x3 voies, voire 2x4 voies. Et on viendra greffer l'Anneau des Sciences dessus. Vous m'expliquerez comment on peut sortir de cette quadrature du cercle. Et on pourra donc utiliser l'espace libéré justement pour faire passer les transports en commun. Il y a un projet d'ailleurs qui avait été étudié, qui consistait à mettre 2 voies de transport en commun le long de l'A45. J'en aurai terminé. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Alors, beaucoup de contributions. Il y avait une question précise par contre. C'était l'échangeur de Beaunant et le péage, les 17... barrières de péage. Si vous voulez bien répondre, succinctement s'il vous plaît, parce qu'il y a encore 20 minutes de débat, mais il reste plein de personnes qui demandent la parole.



### Gérard COLLOMB

Je veux dire à Madame qui s'inquiétait, pourquoi on peut, par rapport au projet de TOP, réduire l'espace consommé. Parce qu'aujourd'hui on va être sur une nouvelle technologie, celle qui est utilisée dans les grandes villes et qui est ce qu'on appelle le péage – si ça doit être un péage, c'est encore pas totalement décidé – *free flow*. *Free flow*. Ça veut dire que quand vous passez, on lit... ça peut être un péage. Si c'est ça, je vous le dis. Pourquoi je dis « si » ? On va avoir une étude et une réunion sur les différents scénarios. Et il y a des gens qui militent sur le fait que l'on ait une espèce de péage global dans la ville qui donne accès aux transports en commun, qui donne accès effectivement aux différents boulevards urbains. Et donc, ça, c'est ce qu'un certain nombre de celles et ceux qui pensent à la ville du futur préconisent. Et ça, on laisse les hypothèses ouvertes. Mais supposons que ce soit effectivement un péage urbain. Ce péage, il est *free flow*. Ça veut dire que vous avez plus de caisses où vous vous arrêtez. On lit simplement vos plaques d'immatriculation et c'est à partir de là que, effectivement, le péage est fait. Non, c'est ce qui se fait dans beaucoup de grandes villes européennes. Non, Monsieur. J'en viens...

Je peux aller sur deux, trois questions précises ?

### Philippe MARZOLF

Sur quoi ? Sur Beaunant ? Sur l'échangeur de Beaunant, par exemple ?

### Gérard COLLOMB

Je veux parler par exemple...

### Philippe MARZOLF

Rendre gratuits les transports collectifs ?

### Gérard COLLOMB

Alors, je veux bien, Monsieur. Sur les transports collectifs. Alors, Monsieur, il a une recette, lui. C'est qu'il faut faire 3, 4, 5, 6, 7 métros et que ça soit gratuit. Non, mais... qui paye ? Qu'il me dise qui paye. Qui ? Qui ?

### Philippe MARZOLF

S'il vous plaît, s'il vous plaît !

### Gérard COLLOMB

Qui paye les transports en commun ?

### Philippe MARZOLF



Donnez la parole à Monsieur pour qu'il réponde. Qui va payer, en sachant que les usagers payent, M. RIVALTA, 20 % ? 25 %.

Allez-y, parlez, ça va marcher.

### Jean CHAMBON

Non, non, Monsieur le Président, vous m'interpellez. Qui paye ? Vous venez de donner avec votre gouvernement 20 milliards aux entreprises. Pour quoi faire ? Pour quoi faire ?

### Philippe MARZOLF

Ça, on n'est pas vraiment dans le débat par rapport à l'Anneau des Sciences.

### Jean CHAMBON

Ah oui, mais on pose des questions de financement. Il faut aller jusqu'au bout des financements. Et oui, il faut aller jusqu'au bout, il faut tout mettre à plat. Il y a des choix politiques à faire. C'est des choix de société. Et les 20 milliards, on verra, mais dans un an, le chômage, il aura encore augmenté. Il y en a qui seront gavés. Il y en a qui seront gavés. Alors, ou on s'attaque aux marchés financiers, ou on fait du baratin.

### Philippe MARZOLF

Merci Monsieur.

### Gérard COLLOMB

Bon. Donc, j'attends qu'on s'attaque à tous les marchés. En attendant qu'on se soit attaqué, de manière définitive...

### Philippe MARZOLF

Attendez, attendez.

### Gérard COLLOMB

... aux marchés financiers, je sais que, pendant quelques années encore, on aura à financer, nous, au niveau local, les transports en commun. Comme on vous le dit, il y a trois sources : l'utilisateur, vos impôts à vous et les impôts des entreprises. Et donc, on essaie de faire que l'on trouve un équilibre entre l'ensemble des financements, parce que vous comprenez que... et demain, vous voyez, pour montrer que je vais dans votre sens, on va avoir une discussion sur le SMT, le syndicat métropolitain des transports, et donc un certain nombre de mes collègues. Moi, je suis pour qu'on puisse mettre un péage supplémentaire qui nous est... pour les entreprises. Donc, un certain nombre de mes amis disent : « Gérard, ce n'est quand même pas populaire à une année des élections ». Et je leur dis : « Mes chers amis, il faut savoir ne pas tenir deux discours en même temps. » Soit on dit « on ne fait pas de transport en commun au niveau de la grande métropole », soit il faut trouver des sources de financement. Faire en sorte que ce soit équilibré, mais ne pas fuir les questions. Parce



que vous voyez, la réalité, elle est terriblement concrète. Et si vous êtes simplement dans des discours un peu théoriques, et bien vous êtes rattrapés par la réalité. Et la réalité, Monsieur, c'est aujourd'hui la désindustrialisation de la France. Et nous, aujourd'hui, on a la chance, mais parce qu'on s'en est un peu occupé, que dans l'agglomération lyonnaise il y ait moins de désindustrialisation qu'il y en a dans un certain nombre de contrées, qui à mon avis ne se posent pas les problèmes que nous nous posons ce soir, parce que, eux, c'est tragique. Ça les prend à la gorge. Il y a des taux de chômage qui sont extraordinaires. Alors, vous voyez, moi je ne fais pas la distinction que vous faites entre les habitants et puis les entreprises. Parce que les habitants, s'ils peuvent vivre là, c'est parce qu'il y a des entreprises. Et si demain, il n'y avait plus d'entreprises, et en attendant qu'elles puissent effectivement... qu'on ait fait la grande révolution mondiale, elles peuvent aller où elles veulent. Et moi, j'aime mieux qu'elles aillent dans notre agglomération.

### **Philippe MARZOLF**

Il y avait le Monsieur là-bas au fond, qui avait demandé la parole depuis longtemps. Et puis, Monsieur ici, après.

### **Michel DUTARTRE**

Michel DUTARTRE, simple citoyen. Je voudrais revenir sur les faits que vous nous avez annoncés, sur les nécessités de faire ce TOP- Anneau des Sciences, pour venir dire que le circuit... enfin, le trajet court ou le trajet long, c'est pas la seule chose à examiner. Parce qu'à chaque porte, si les voitures viennent stationner pour prendre les transports en commun, il va falloir rajouter de la surface, c'est-à-dire faire des parkings en hauteur ou souterrain, les deux même, pour arriver à prendre toutes les voitures. D'autre part, la requalification de l'A7 étant annoncée, les 40 000 véhicules par jour qui passent par l'autoroute vont passer par l'Anneau des Sciences. À moins que... à moins que vous imposiez à l'État de faire d'abord le contournement pour les... pour l'autoroute.

### **Philippe MARZOLF**

En transit.

### **Michel DUTARTRE**

Imposer ceci à l'État, mais sachant qu'il faut aussi imposer aux transporteurs routiers de ne pas prendre systématiquement les trajets les plus courts. En parlant des transports routiers, la Suisse, qui est un pays plein de vallons, a réussi à supprimer les transports routiers et à les mettre sur des trains. Il faut imposer à l'État de faire la même chose.

Voilà. C'est les propositions que je fais. Et après ceci, après ceci, l'Anneau des Sciences pourra être le top modèle du circuit, mais une fois que les choses seront faites.

### **Philippe MARZOLF**

Merci Monsieur. Madame devant avait demandé la parole. Ici, en rouge. Et après, Monsieur, là. Mais attendez, d'abord Madame.



### Marie-José VUILLERMET-CORTOT

Bonsoir tout le monde.

### Philippe MARZOLF

Allez-y, parlez, ça marche.

### Marie-José VUILLERMET-CORTOT

Marie-José VUILLERMET-CORTOT. Je suis une habitante de Chaponost et aussi une élue à Chaponost. Moi, bien que la dominante ce soir est d'être très mécontent de la présentation, moi, je suis très heureuse un jour qu'il y ait aussi un bouclage du périphérique sur notre secteur où j'habite. Moi, j'habite à Chaponost, je travaille à Lyon dans le quartier de l'Industrie. Je peux témoigner de l'évolution. Et je mets souvent trois quarts d'heure pour aller de chez moi jusqu'au quartier de l'Industrie. Et lorsque je suis au quartier de l'Industrie et que j'ai quelque chose à aller faire à Bron par exemple, il m'est arrivé d'aller de là à Bron en 10 minutes. Donc, il faut qu'on arrête de tergiverser. On ne peut pas avoir une partie de la ville dans laquelle on circule bien et une autre dans laquelle on est totalement en embouteillages. Alors, chacun de nous, individuellement, peut être gêné. Moi aussi, je suis gênée par certaines choses. Mais cela dit, il y a quand même un minimum de sens civique ou de sens de l'intérêt général. Et on peut pas non plus toujours ne raisonner que par rapport à ce qui est devant sa porte.

### Philippe MARZOLF

Merci de votre contribution. Monsieur ? Parlez, ça va venir.

### Claude MOUCHIKHINE

Oui, bonjour. Claude MOUCHIKHINE, Stop au TOP. En premier lieu, je tiens à vous remercier, Monsieur le Maire, Monsieur le Président, pour votre fervente défense de la laïcité en introduction. Nos arguments, c'est pas de la foi, vous l'aurez bien compris. Ils sont aussi étayés.

J'ai entendu M. RIVALTA disserter sur un certain nombre de solutions de transport en commun. Oui. Dans tout ce qu'il nous a dit, il ne pense qu'à des solutions traditionnelles. Effectivement, un bus a du mal à monter de très fortes pentes. Et c'est très difficile de lui prévoir des arrêts sur ces pentes. Il existe des solutions qui ont été mises en œuvre dans d'autres villes, qui sont les transports filaires, qui marchaient très bien dans de très grandes agglomérations. Et des solutions de ce type-là, on peut en trouver.

Alors, à l'aune de ce qui s'est dit ce soir, moi, j'ai une grande inquiétude. J'étais persuadé, suite à ce que j'avais entendu dans les autres réunions publiques, que le Top était réellement sous conditions du COL. Ce n'est pas le cas apparemment. M. BUFFET présente un projet en prévoyant qu'on se passera du COL. Et les techniciens du Grand Lyon, quand ils parlent du TOP, ça leur échappe de dire que le trajet de transit qui passera sur le TOP, il faut le prendre en compte aussi.

Alors, le fait que ce soit enterré. Le fait que ce soit enterré, c'est joli, c'est moins moche. Certes. Mais pour des écosystèmes sensibles comme ceux qui existent dans le vallon de Charbonnières à Francheville, et bien je ne crois pas que ce soit simplement en mettant de la belle peinture qu'on les préservera. Ces écosystèmes, y





compris les vibrations en provenance du sol, on peut les perturber. Ce sont des choses très fragiles qu'il faut prendre en considération.

Ensuite, et peut-être en conclusion... non... Sur Sanofi. Sanofi, si c'est réellement pour ses employés, ses employés seront bien mieux transportés par les transports en commun. Ils seront plus frais, plus reposés et plus dispos en arrivant à leur boulot qu'en prenant leur voiture et en étant dans des embouteillages.

Un point. Un point. Le TOP, prétendu Anneau des Sciences, est à péage. Vous le savez très bien. On ne pourra pas faire autrement. D'ailleurs, dans votre balance budgétaire, le péage est prévu.

### **Gérard COLLOMB**

Moi, je vais vous dire mon opinion à moi, mais ce n'est que la mienne.

### **Philippe MARZOLF**

M. COLLOMB, on peut laisser finir.

### **Gérard COLLOMB**

Je suis pour, moi. Mais tout le monde n'est pas pour.

### **Philippe MARZOLF**

Finissez, Monsieur.

### **Claude MOUCHIKHINE**

Le péage, on nous a dit que ce n'était pas un élément discriminatoire. Je suis désolé. Discriminant, pardon. Je suis désolé, tout le monde n'aura pas les moyens de prendre l'Anneau des Sciences.

Enfin, et pour terminer, M. RIVALTA avait une très bonne démarche en parlant des transports en commun, certes. Mais il habite dans une ville où le temps de marche pour acquérir le transport en commun est très court. C'est un des éléments qui est à prendre en compte, qu'il y ait des études pour savoir le temps de marche pour aller aux arrêts des transports en commun, dans le cœur de l'agglomération et dans la périphérie de l'agglomération. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Alors, des questions donc sur les parkings relais, question du COL et question du transport collectif filaire notamment. On peut avoir un micro devant.

### **Gérard COLLOMB**

On peut commencer à... vas-y.

### **Bernard RIVALTA**

Actuellement, c'est la grande mode, on met des téléphériques partout. Bon...



### **Gérard COLLOMB**

Je veux bien répondre... je vais répondre, moi, sur les téléphériques, si tu me permets, Bernard.

### **Bernard RIVALTA**

Oui, oui.

### **Gérard COLLOMB**

Je vais répondre parce que... je vais dire à Monsieur. Je suis prêt à faire étudier par les services - comme aujourd'hui on étudie les différents scénarios - un projet effectivement de téléphérique. Mais Monsieur, votre projet, je vais le faire étudier. Il ne faut pas me faire simplement un trait. Il faut dire au-dessus de quelles maisons il passe. Et on ira voir ensemble les riverains de la maison pour voir s'ils applaudissent et s'ils disent « Youpi ! Monsieur le Maire, mettez-nous des téléphériques partout ! » Vous allez voir. Ça va être légèrement plus compliqué que ce que vous pensez.

### **Philippe MARZOLF**

M. RIVALTA, vous voulez compléter ?

### **Bernard RIVALTA**

Oui, surtout que moi, j'ai eu l'expérience de quelqu'un qui proposait un téléphérique à Givors, là. Il paraît du plateau. Il allait jusqu'à la gare de Givors pour prendre le TER. Et puis, il s'est aperçu quand même, les gens du plateau là-haut, que, évidemment pour faire cet équipement et pour le rentabiliser, il y aurait un certain nombre de gens tout autour qui viendraient et qui viendraient au pied du téléphérique. Alors, du coup... du départ, là-haut. Et puis, du coup, donc il a quand même un peu compris que ça allait chauffer pour lui, il l'a reculé de 500 m à 1 km. Et là, il n'y avait plus personne. Donc, il n'y avait plus que ceux qui venaient en bagnole pour prendre le téléphérique. Et ceux du plateau, ils continuaient comme avant à descendre en bus. La deuxième chose, c'est qu'il y a en France... on a des législations, je veux dire. Donc, aujourd'hui, si vous arrivez à obtenir une autorisation des services de l'État pour passer au-dessus des maisons et au-dessus des propriétés privées, et bien vous avez de la chance. Mais moi, je ne sais pas le faire. Donc...

### **Claude MOUCHIKHINE**

Ça se fait à la montagne.

### **Bernard RIVALTA**

Non. Ça se fait à la montagne, parce qu'il n'y a pas de maisons dessous. Et ouais ! Permettez-moi, j'ai fait quand même beaucoup de ski dans ma vie, donc... les téléphériques, j'en ai pris. Donc, c'est... c'est... Et à Grenoble, c'est la côte... c'est le seul périphérique où il y a personne dessous, de cette partie-là de l'agglomération de Grenoble. C'est pas au-dessus des maisons. Et moi, j'attends qu'effectivement les gens, comme dit Gérard,



voient passer le téléphérique au-dessus de leur maison, à 10 m, à 20 m ou à 30 m, et on verra un peu ce que ça donne.

### **Philippe MARZOLF**

Il y avait des questions sur les parkings relais également.

### **Bernard RIVALTA**

Sur les parcs relais, c'est la politique du SYTRAL depuis maintenant plus de 10 ans. Donc, notre objectif chaque fois, quand j'ai parlé des capacités de trafic, c'est de ramener un certain nombre de clients, parce que moi je veux bien que ça soit gratuit, mais à un moment donné il faut quand même savoir où on va chercher l'argent pour faire fonctionner tout ça. Et les seules villes qui ont fait gratuit, c'est quand elles ont 10 bus ou 20 bus, mais certainement pas pour payer les 4 500 employés de Keolis qui gèrent les transports en commun de 5 h du matin à minuit tous les jours. Et donc, de ce point de vue-là, faire effectivement des transports gratuits, c'est une aberration. Moi j'y suis opposé pour deux choses. D'abord, en capacité de coûts. Et deuxièmement, on a constaté dans les opérations où le péage... enfin, le péage... où on a fait gratuit dans les transports en commun, une inflation de la délinquance, une inflation effectivement... ouais, ouais, ouais. Moi, j'ai les études statistiques de ça. Si vous ne les avez pas, moi je les ai. Et donc, de ce point de vue là, la gratuité aussi à un moment donné pose un problème psychologique qui consiste à dire que tout ce qui est gratuit n'a plus de valeur. Et puis, on monte, on descend. D'abord, en plus, je ne sais pas qui me parlait de la distance à pied. Sur les transports gratuits, ça incite les gens à ne plus marcher à pied. Parce qu'ils montent dans un bus, ils font 100 m, ils roulent 500 m, ils redescendent, etc. Donc, vous voyez que même de ce point de vue-là, c'est pas très... pas très satisfaisant.

### **Philippe MARZOLF**

Merci M. RIVALTA

### **Bernard RIVALTA**

Sur les parkings, eh bien, nous continuerons à faire des parkings, des parcs relais. Et sur les Hôpitaux, l'objectif est aussi de faire un parc relais. Aujourd'hui, on a plus de 7 000 places de parc relais gratuites pour ceux qui prennent les transports en commun.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Alors, il y avait un Monsieur, là, qui a demandé la parole depuis longtemps, avec le pull marron clair.

### **Gérard COLLOMB**

On va conclure, comme on l'avait prévu.

### **Philippe MARZOLF**



Et oui, mais c'est moi qui anime. Donc, c'est moi qui conclus la fin. Et Monsieur, et Monsieur.

**Gérard COLLOMB**

Oui, mais on a des horaires, M. MARZOLF.

**Philippe MARZOLF**

Oui, mais on a commencé 10 minutes en retard. Donc, on peut en finir...

**Gérard COLLOMB**

Mais j'étais là à l'heure, M. MARZOLF.

**Philippe MARZOLF**

Si vous voulez, M. COLLOMB... Si vous voulez partir, vous pouvez partir. Nous, on continue jusqu'à la fin de la réunion.

**Gérard COLLOMB**

Non, mais quand on dit quelque chose, on le fait.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur. Allez-y.

**Jean-Loup ROSSI**

Bonsoir Messieurs Dames. Je suis Jean-Loup ROSSI. J'habite à 100 m d'ici au Petit Revoyet. Donc, on voit ce soir, puisqu'on remet le débat à chaque fois de ce TOP, l'Anneau des Sciences maintenant, que, pour moi, ça ne tient toujours pas la route. On a rajouté des belles images, avec des beaux arbres en 3D. Il m'aurait manqué mes lunettes 3D pour voir cela de près. Et des arbres qu'on a enlevés peut-être du coin, par-ci, par-là. Bon, en tout cas, pour moi, ça ne tient toujours pas la route. On a vu qu'il y avait des solutions alternatives. Il y a un jeune, un autre jeune qui parlait des transports en commun, des vélos. On est, tous ces jeunes, à se dire que finalement on n'a pas besoin d'une bagnole d'une tonne pour... bien sûr, pour déplacer 70 kg ou plus. M. COLLOMB, tout ça pour dire... Voilà, je vais sur les berges du Rhône régulièrement, été comme hiver. J'apprécie beaucoup. Bien sûr, je ne suis pas d'accord sur votre projet d'Anneau des Sciences. L'équipe présente, également, je ne suis pas d'accord avec vous. Et donc, tout ça pour dire que...

**Gérard COLLOMB**

On ne fait pas tout mal, quoi...

**Philippe MARZOLF**



Merci.

### **Jean-Loup ROSSI**

Non, je continue. M. COLLOMB, il vous manque pas un quart de votre couronne, en tant que maire de Lyon, en tant que président du Grand Lyon. Vous êtes déjà un grand homme à mes yeux et aux yeux de beaucoup. S'il vous plaît, au nom des riverains du Petit Revoyet, du Grand Revoyet, de Saint-Genis-Laval, de Pierre-Bénite, de Daniel qui va voir sa maison écroulée, à cause de cet Anneau des Sciences, s'il vous plaît, renoncez à votre projet. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Alors, encore deux interventions. Et après, on arrêtera les échanges avec la salle. Monsieur ? Il y avait un Monsieur derrière, aussi.

### **Pierre BONNIER**

M. BONNIER Pierre de Francheville. Moi, ce que je voulais dire, c'est d'abord un grand bravo aux associations qui se battent contre ce projet. Ça fait plus de 30 ans que les associations se battent contre ce projet. Et ce projet a déjà pas mal évolué, on peut dire en bien. Maintenant, ma question, ma question... sur 14 km enterrés, combien de cheminées pour évacuer les gaz et où sont-elles situées ?

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Il y a juste Monsieur derrière, aussi, le dernier qui intervient de la salle. Et après, vous répondez.

### **Dominique ROUX**

Dominique ROUX, Pierre-Bénite. J'emprunte tous les jours le trajet Est-Ouest pour aller travailler et évidemment je fais le retour. Et je constate que le moindre incident qui se déclenche à Villeurbanne provoque instantanément un bouchon jusqu'à Saint-Fons. Et l'inverse, donc, évidemment. Ce qui me prêche à penser qu'on est très près de la saturation sur le boulevard périphérique. Et ma question porte sur votre étude des flux. Comment ça se fait que vous envisagez d'une façon indolore la connexion d'un Anneau et donc d'un flux important qui vienne s'ajouter donc, sans douleur, donc au trafic quotidien ?

Et je voudrais quand même rajouter une chose, à laquelle j'ajouterai une question subsidiaire. C'est que quand on parle de véhicules/jour, pour les Lyonnais, ça concerne essentiellement 2h le matin et 2h l'après-midi, le soir, quand on va au travail ou quand on va à l'école et inversement. Donc, sur ces moments-là, ce sont des moments sensibles. Effectivement, je constate qu'il y a beaucoup de fragilités. Donc, je ne comprends pas effectivement quel est le mode de calcul et comment il s'applique, parce que je ne vois pas un apport supplémentaire sans créer de saturation.

La deuxième question, elle est très personnelle. C'est... elle est subsidiaire. Sachant qu'effectivement je pars au plus tard à 7h15 pour pouvoir arriver à une heure raisonnable à mon travail...

### **Gérard COLLOMB**



Vous y allez comment ?

**Dominique ROUX**

En voiture, pour l'instant. J'y vais en vélo aussi. Mais... merci, on pourra en reparler. La question, c'est : à votre avis, lorsque vous aurez connecté l'Anneau, à quelle heure faudra-t-il que je parte de chez moi pour arriver à une heure raisonnable à mon travail ?

**Philippe MARZOLF**

Merci. Alors, des réponses, sur les chemins notamment ? Sur... ces questions-là. Puis, après, comme ça, vous pourrez conclure.

**Gérard LABRIT**

La réglementation nous autorise aujourd'hui, dans ce type de tunnel, à faire ce qu'on appelle une ventilation longitudinale, c'est-à-dire en fait évacuer l'air par les têtes de tunnel... Donc, je répète. La réglementation nous autorise, dans ce type de tunnel, de faire ce qu'on appelle une ventilation longitudinale, c'est-à-dire d'évacuer l'air par les têtes de tunnel. Ça, c'est le premier point.

Le deuxième point, c'est que, comme les experts ont pu l'expliquer, il y a deux choses qui sont importantes. La première, c'est qu'il y a un effet de dilution important par rapport à ce rejet d'air. D'autre part, on a prévu de mettre en place dans les tunnels un système de ce qu'on appelle une ventilation sanitaire, c'est-à-dire pour apporter de l'air frais, pour diluer le plus possible l'air avant qu'elle s'évacue par les têtes.

Troisième point important, on peut penser, et on le sait, qu'à l'horizon 2030, le parc automobile va quand même beaucoup s'améliorer, donc on aura des rejets d'air qui seront moins importants. Et puis, dernièrement, les experts ont aussi expliqué qu'il y avait donc cet effet de dilution qui était très, très important. Et aujourd'hui, on va faire en sorte, au niveau des portes, qu'il n'y ait pas, je dirais, d'habitations importantes dans cette fameuse distance de 100... dans une distance de 100 à 150 m par rapport à l'endroit où on rejette l'air.

**Philippe MARZOLF**

S'il vous plaît, merci.

**Gérard COLLOMB**

Mais bien sûr. Si vous voulez... alors, vous voyez... tout à l'heure, je vais répondre... on termine ? On clôt ?

**Philippe MARZOLF**

Vous pouvez clôturer, comme je l'ai dit, oui.

**Gérard COLLOMB**



Avant de répondre à mon ami, là, je veux quand même qu'on fasse... parce qu'on ne serait pas totalement exact, si on ne donnait pas quelques éléments déjà de réponse sur le tracé que propose mon ami François-Noël BUFFET et qu'on mesure en termes d'impact : est-ce que le tracé qu'on propose ici est plus impactant ou moins impactant ? Je donne la parole à M. LAURENT. Ensuite, je répondrai à mon ami, ici, de Non au TOP, de Stop au TOP.

### **Olivier LAURENT**

Voilà. Je vais aller très vite, je vous rassure. Mais je pense qu'il faut concrètement, et pas uniquement dans le discours, essayer de régler cette ambiguïté entre la protection des tissus urbains existants et la volonté de reliance que tout le monde partage, y compris les élus d'Oullins, avec un projet qui réponde correctement aux enjeux. Avec le tracé qui est proposé par la commune d'Oullins, vous n'avez pas de desserte multimodale du quartier de la Saulaie, site de développement majeur. Donc, les gens passeront... voudront y aller, passeront par ailleurs, par les voiries locales. Dans le tracé qui est proposé, vous n'avez pas de desserte directe des Hôpitaux. Les gens qui voudront accéder au site des Hôpitaux qu'on va développer, ils passeront par les voiries locales, à travers les communes existantes. Vous avez, dans cette proposition, un barreau d'accès uniquement par le Sud. L'aire de chalandise des Hôpitaux, on l'a analysée, elle est majoritairement depuis le Nord. Donc, il faut pouvoir drainer les gens vers ce secteur. Bon, l'intermodalité, avec le ring, elle n'existe pas dans ce dispositif.

On a parlé de sensibilité autour des échangeurs. On ne la nie pas. Il faudra étudier finement un certain nombre de choses qui ont été citées aujourd'hui, dans le raccordement qui est proposé. C'est pour ça qu'on met un peu de temps. On ne sait pas raccorder le projet tel qu'il est proposé à l'A450, sans un impact fort sur le bâti existant. Donc, c'est pour ça qu'on est en train d'affiner ces analyses. Bon, il va falloir reprendre l'intégralité de l'axe A45, Pierre Sépard, peu importe. Il va falloir reconfigurer très largement et en surface l'autoroute A450. Vous avez ici déjà le plat de nouilles existant. Dans ce projet-là, il faut au minimum passer à 2 fois 5 voies à cause des difficultés d'entrecroisement, pour être capable d'accéder à Saint-Fons, de l'autre côté, en conservant le pont de Pierre-Bénite vers le Sud.

### **Philippe MARZOLF**

S'il vous plaît, s'il vous plaît, laissez...

### **Olivier LAURENT**

Alors, l'expert dira si nos modèles sont truqués ou pas. En tout cas...

### **Philippe MARZOLF**

L'expert, il ne donne pas un avis sur le modèle, je vous rappelle. C'est sur les hypothèses et les tenants qui sont rentrés dans le modèle.

### **Olivier LAURENT**

Oui, mais je pense qu'il se permettra aussi de parler du modèle. On a ici les comparaisons – je l'ai indiqué tout à l'heure – entre ce qui va se passer avec l'Anneau des Sciences, toutes choses égales par ailleurs, les mêmes



hypothèses de développement. On développe la ville de la même façon dans les deux scénarios. Il y en a un qui permet de soulager, à l'exception près des quelques centaines de mètres aux abords immédiats des échangeurs, permet de soulager l'ensemble des territoires du Sud-Ouest. Alors que le tracé tel qu'il est proposé là, parce qu'il est plus long et moins attractif, protège moins l'ensemble du quart Sud-Ouest de l'agglomération.

### **Philippe MARZOLF**

Ce que je vous propose, c'est d'attendre fin janvier que vous ayez fini toutes vos études, et à ce moment-là, ce sera une présentation complète des éléments.

M. COLLOMB, pour répondre à Stop au TOP, et pour conclure.

### **Gérard COLLOMB**

Bien, si vous voulez, Stop au TOP, il me dit... quand même quelques fois, je veux bien qu'on pousse certaines formes, j'allais dire de mauvaise foi, non, jusqu'au paroxysme. Vous me permettez. Vous me dites, tout à l'heure : « Oui, d'accord, vous allez tout protéger. Mais quand même, ça va vibrer. Et dans le même temps, vous voyez ce qui est en sous-sol, ça va vibrer et ça va détruire l'écosystème. » Et dans le même temps, vous me dites : « Il faut mettre plus de drains. » Mais les drains, ça vibre. Ça vibre même tellement qu'aujourd'hui sur les lignes de l'Ouest lyonnais, comme vous le savez, il y a quelques problèmes. Parce que comme sur une des lignes, on n'avait pas consolidé le ballast... et, bien aujourd'hui... non, mais je vous dis... ils sont obligés de refaire un certain nombre de choses, parce qu'un drain, ça vibre énormément. Ça vibre évidemment sur sa voirie, sur les rails, mais ça vibre également autour. Donc, en matière de vibrations, à mon avis, il y a plus de vibrations sur effectivement des transports du type ferrés que ceux qu'on fait.

Sur le reste, je dis... Non, c'est l'avis des techniciens, pas mon avis. Mais écoutez, si vous ne croyez personne, on vous amène des études techniques. Si vous ne croyez aucune étude technique, à ce moment-là, c'est simplement... Vous savez, je me permets de citer, c'est pour la laïcité, Saint Augustin. Il disait : « *Credo quia absurdum* ». Ça veut dire en latin : « Je crois parce que c'est absurde ». Alors, si on est là, je peux rien vous prouver, parce que si c'est une question de foi, où tout ce qu'on va vous amener comme preuve, comme étude scientifique, vous allez dire : « C'est nul, parce que nous, on est sur un autre modèle ». Évidemment que je ne peux pas vous convaincre. Mais ce qu'on va essayer de faire, c'est que ce que l'on va réaliser, ça soit effectivement quelque chose qui marche. Et je tiens à rassurer. Je ne lancerai pas l'Anneau des Sciences tant que ne sera pas lancé un contournement de Lyon. Et mon combat aujourd'hui...

### **Philippe MARZOLF**

Non, Monsieur...

### **Gérard COLLOMB**

C'est clair. Pour moi, c'est clair.

### **Philippe MARZOLF**





M. COLLOMB, c'est lancé ou une décision de l'État ?

**Gérard COLLOMB**

Comment ?

**Philippe MARZOLF**

C'est une décision de l'État de réaliser un contournement ou c'est de lancer le contournement ?

**Gérard COLLOMB**

C'est de prendre la décision et ensuite d'inscrire dans les projets qui, évidemment seront inscrits au SNIT, c'est-à-dire dans les enveloppes qui sont dans les prochaines années possibles, de pouvoir effectivement... enfin, de lancer les études, le processus, etc. Donc, on fera voter l'Anneau des Sciences. Mais on ne commencera à réaliser que le jour où on nous dira OK. Et si aujourd'hui, si je vais sur l'A89 voir le ministre des Transports pour inaugurer avec lui, c'est en particulier – mais je le lui ai déjà tenu – pour lui tenir ce type de discours.

Et vous voyez, Monsieur qui disait : « Mais comment, sur l'Est lyonnais, ça... pourquoi on va surcharger ? » Monsieur, aujourd'hui, beaucoup de gens qui aujourd'hui viennent de l'Ouest lyonnais, quand ils veulent aller sur l'Est, ils passent par 2 voies possibles. Soit effectivement, par A7 et après ils prennent Gerland et ils vont essayer de retrouver Bonneville. Et donc pour les gens là, c'est pas terrible. Soit ils essaient de regagner le tronçon Nord du périphérique en passant effectivement par Tassin, par Ménéval et compagnie, pour faire le tour par de l'autre côté. Ça veut dire qu'on divise les circulations aussi, Monsieur. Et que le fait de mettre...

Qui ? Ah, bien, non... non. Si vous êtes évidemment de l'autre côté, à Pierre-Bénite, c'est clair, mais dès que vous êtes un peu plus au Nord et que vous venez par exemple de Craonne et compagnie, vous avez plus vite fait de faire l'autre côté que de faire effectivement par Pierre-Bénite où vous tombez sur le bouchon qui existe aujourd'hui déjà sur un secteur totalement saturé.

**Philippe MARZOLF**

Merci. C'était votre conclusion ? Merci Messieurs.

**Gérard COLLOMB**

C'est ma conclusion. Donc, moi, « *Credo quia absurdum* », non ! On va essayer de vous le prouver chaque jour un peu plus.

**Philippe MARZOLF**

Merci d'être venus si nombreux ce soir. La semaine prochaine, entrée Sud, la requalification de l'autoroute A6/A7 à Lyon Confluence. Merci et bonne soirée. Et je vous rappelle que vous pouvez toujours vous faire enregistrer en vidéo. Pour vous exprimer également en vidéo, vous allez sur notre site internet. Bonne fin de soirée.