

AUDITION PUBLIQUE

« RESTITUTION DE L'EXPERTISE COMPLEMENTAIRE »

Débat public Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique

Lyon, le 18 mars 2013

ESPACE OUEST LYONNAIS
LYON 5

de 14h30 à 17h30

Membres de la CPDP présents en tribune :

- ✓ Philippe MARZOLF
- ✓ Cécile VALVERDE
- ✓ Jean-Paul PUYFAUCHER

Philippe MARZOLF

Bonjour, si vous voulez bien vous installer. On va démarrer la réunion.

Donc bonjour, Philippe MARZOLF, mais depuis maintenant trois mois et demi, on commence par se connaître, président de la commission particulière. Aujourd'hui, je suis accompagné de Cécile VALVERDE et de Jean-Paul PUYFAUCHER, membres de la commission particulière. Aujourd'hui, c'est une réunion particulière, c'est une audition publique. Je vous rappelle le contexte (je peux avoir la diapo). La CNDP, à la demande d'acteurs, a commandité une étude complémentaire, qui est prévue dans la loi de février 2002, financée par la CNDP, dont la CNDP a choisi, après appel à consultation, le bureau d'études qui est TTK qui va vous présenter cette étude complémentaire, en tout cas les résultats.

Je vous rappelle les deux questions précises qui avaient été posées, qui ont été posées au bureau d'études : y a-t-il d'autres hypothèses possibles et réalistes que celles retenues par le maître d'ouvrage pour élaborer son projet, à l'aide du modèle CUBE du Grand Lyon et du Sytral ? Aurait-elle une incidence significative sur le projet ? Première question donc et TTK va y répondre. Et la deuxième question : les trois hypothèses en transports collectifs sans infrastructure routière majeure étudiée par le maître d'ouvrage nécessite-t-elle des études complémentaires, si oui, lesquelles ?

Donc l'après-midi va être séparée en deux. TTK va présenter, 30 min, la première réponse à la première question. Ensuite, bien sûr, il y aura échange avec le public. Et, ensuite, après il passera à la deuxième question. Pareil, 30 min de présentation et échanges avec le public, aussi pour pouvoir avancer sur cette question-là.

Messieurs, je vous laisse vous présenter et démarrer directement l'audition.

Marc PEREZ

Bonjour, Marc PEREZ, responsable France du bureau d'études TTK, qui a réalisé le gros de cette expertise, avec notamment :

Jan GROË BEILAGE

Jan GROË BEILAGE, du bureau d'études TTK.

Marc PEREZ

Je vous propose d'avancer par rapport à notre présentation. La mission de la CNDP, on l'a déjà vue. Qui est TTK ? Peut-être qu'on laissera ça s'il y a des questions, vous avez pu voir sur le site internet, on se présente un peu dans le détail. Je vous propose donc de passer rapidement sur la présentation de notre entreprise qui travaille dans beaucoup de domaines des transports et notamment, on démarre une grosse étude sur Saint-Étienne aujourd'hui.

En ce qui concerne les questions de la CNDP, ce qu'il faut bien intégrer, c'est que notre expertise, ce n'est pas une contribution au débat, sous forme de contre-expertise qui viserait à exprimer un avis sur le projet d'Anneau des Sciences ou TOP. Notre travail s'est concentré sur l'analyse des études qui ont été faites, l'analyse des dossiers, des hypothèses, pour voir si les interrogations qui avaient été posées lors du débat étaient justifiées ou non.

En ce qui concerne le corps de notre présentation, nous allons suivre deux étapes. Dans une première étape, nous allons regarder les hypothèses possibles et réalistes en termes de trafic à l'horizon de l'étude, avec deux sous-présentations : les hypothèses de mobilité 2030, les hypothèses dimensionnantes pour le réseau routier. Nous enchaînerons sur une approche de l'intégration de l'effet structurant des transports sur l'urbanisation. Nous passerons ensuite à une série de questions-réponses à une deuxième partie : l'analyse des hypothèses TC sans infrastructure routière majeure, ce qui nous amènera à regarder les questions d'appréciation générale du maître d'ouvrage sur les TC et puis, un point sur les comparaisons des scénarios tels qu'ils ont été faits, tels qu'on pourrait les faire. Puis nous concluons.

Donc je vous propose tout de suite de passer à la première partie de l'analyse que nous avons pu faire : hypothèse de mobilité 2030, hypothèses dimensionnantes en termes de trafic routier. Nous avons fait, en partant des résultats de l'enquête ménage 1995/2006, des prolongations de tendance pour l'ensemble des modes de transport. Ce qu'on constate, c'est que, et nous avons comparé les hypothèses tendancielle, les hypothèses du maître d'ouvrage. En ce qui concerne la marche à pied, si on prolonge les tendances, tout simplement, on conduit à près de 37 % de marche à pied en 2030, les hypothèses du maître d'ouvrage sont à 30 %, donc en deçà des prolongations des tendances.

Philippe MARZOLF

Peut-être M. PEREZ, juste si vous avez un pointeur peut-être pour pointer là aussi.

Marc PEREZ

Ici la prolongation des tendances, les hypothèses du maître d'ouvrage, prolongation des tendances que nous avons pu faire.

Pour le vélo par contre, donc nous avons une prolongation des tendances, ça démarre tout doucement le vélo dans l'agglomération lyonnaise. On a une hypothèse par rapport aux tendances volontaristes. Cela dit si on regarde les évolutions qui existent dans d'autres agglomérations, Strasbourg est déjà à 8 %. Ils ont des projets très importants : 130 km de pistes cyclables sécurisées avec des ouvrages de séparation par rapport au trafic routier pour monter encore cette part modale dans les 10 prochaines années. Karlsruhe, c'était aussi une des grandes surprises dans l'enquête ménage 2012. On est passé en 10 ans de 15 % à 25 %. Donc on se rend compte, c'est que le vélo a une capacité de développement, que même les défenseurs du vélo avaient sous-estimée puisque, 25 % c'était l'objectif 2020 de Karlsruhe, on l'a déjà atteint en 2012. Donc un potentiel, des tendances certes volontaristes, mais un potentiel de développement qu'on tend à sous-estimer quand le vélo a démarré, on a du mal à croire que le vélo c'est un mode de transport qui peut se développer. 7,5 ça sera peut-être ça en 2030, ça pourrait être beaucoup plus. Donc en tout cas, si on fait le total marche à pied/vélo, donc les hypothèses du maître d'ouvrage, les modes actifs, alternatives à la VP, sont à 37,5 %. Si on prolonge les tendances, on est à 40,5 %. Donc 3 % de plus, sachant que, parenthèse, on est sur l'analyse des déplacements dans le Grand Lyon.

Si on regarde maintenant les déplacements TC. On note chez le maître d'ouvrage une hypothèse plutôt volontariste par rapport aux tendances, donc en prolongation des tendances, 20,6. Le maître d'ouvrage a pris 21,4, parce qu'il a intégré dans le scénario de référence un certain nombre de projets nombreux dans le PDU, dans le SCoT qui conduisent à gagner plus de 5 % dans les 20 prochaines années.

Par contre, si on regarde la part de voitures particulières, elle est de 2,2 % supérieure à la tendance, tendance de 37,8 %, alors qu'on a une part hypothèse de 40 %. Alors certes, le maître d'ouvrage prend une hypothèse de compensation de cette part de VP par une augmentation du taux de remplissage des véhicules. Cela dit, on peut se poser la question : est-ce qu'en 2030, on ne pourrait pas avoir une combinaison de la mobilité VP telle quelle est prolongeable en termes tendanciels, plus une hausse du taux d'occupation des véhicules ?

Donc, en bilan ce qu'on peut dire c'est qu'en ce moment, on est en train de constater dans le monde des transports, des évolutions qu'on n'imaginait pas. Les jeunes ne s'intéressent plus à la voiture comme les générations d'il y a 20, d'il y a 30 ans. Les jeunes sont intéressés à leur téléphone, à leur iPad et compagnie. La voiture n'est plus ce mode de consommation qu'on connaissait il y a 20-30 ans. Ça ne fait plus rêver, enfin moins qu'avant. Donc il y a une chute de la motorisation des jeunes ménages qui est vraiment réelle. Il y a un développement exponentiel de l'auto-partage. Ça commence à démarrer en France. Là où c'est très développé, en Suisse notamment, on n'a pas atteint encore l'asymptote, donc ça continue à se développer. Il y a un retour du vélo, il y a le vélo électrique qui représente une innovation importante. Donc, on a du mal à faire des prévisions à 2030, c'est très difficile. Donc on a du mal à intégrer vraiment ces prévisions, donc ce qu'on pense par rapport à ces prévisions, à minima il faudrait intégrer les tendances, c'est-à-dire environ une centaine de milliers de déplacements VP en moins en 2030. Et puis, il faudrait ouvrir l'avenir à des hypothèses relativement larges par rapport à ces bouleversements dont je viens de parler.

Deuxième point, le dossier présente des pistes de péage urbain pour l'agglomération lyonnaise. Ça peut être un péage cordon (on paye quand on passe un cordon autour du centre-ville), ça peut être un péage de zone (on paye quand on vient à l'intérieur de cette zone) ou ça peut être un péage de carte multimodale (c'est-à-dire à l'échelle du Grand Lyon, on paye un abonnement qui vous permet de circuler en voiture ou en transport en commun). Toute circulation par l'utilisation des voiries, qu'elle soit en mode transport en commun ou en voiture, demande l'utilisation de cette carte multimodale. Le Grand Lyon précise que le péage urbain serait un instrument qui permettrait de réduire l'intensité du trafic automobile et de collecter des nouvelles ressources pour développer les TC. Alors, ce qu'on a envie de poser comme question, c'est : et alors, est-ce que ce ne serait pas intéressant de prendre en compte les impacts d'un péage urbain dans les évolutions de trafic qu'on peut attendre dans les 20 prochaines années ? Par ailleurs, accessoirement, puisque ça peut être aussi un enjeu important du péage urbain, quels seraient les volumes financiers qu'on peut dégager à travers un péage urbain pour financer des investissements de transport, en plus de ce qui est prévu dans les programmes d'investissements ?

Nous avons, en ce qui concerne les hypothèses dimensionnantes, regardé ce qui peut aussi avoir un impact sur les flux routiers qui traversent l'agglomération. En ce qui concerne le contournement autoroutier Nord- Sud, le maître d'ouvrage précise que 100 % du transit circulera sur le futur grand contournement. Or, ce qu'on peut constater, c'est que en fonction des hypothèses d'organisation de ce grand contournement, en fonction de la réalisation ou non du TOP, les parts de transit ne seront pas nécessairement 100 % à l'extérieur. Une partie restera au centre de Lyon. Notamment si vous avez un grand contournement Ouest, qui est le plus court pour le transit, la part de transit dans le Grand Lyon sera inférieure à un contournement du type Givors, Saint-Exupéry, Villefranche qui là, laissera beaucoup de transit au cœur de l'agglomération par ce que ce sera plus court. Ici avec un contournement Est, avec contournement de Vienne, on sera sur une part intermédiaire entre les deux premières solutions. On voit que cette part du transit elle ne sera pas nulle, mais elle sera quelque chose qui est très dépendant des hypothèses du grand contournement. Par ailleurs, le fait de réaliser le TOP ou de ne pas le réaliser, on le voit, fait que le transit sera beaucoup plus important dans une hypothèse de réalisation du TOP, puisque le TOP va représenter un appel, un raccourcissement des distances qui va faire que pour Saint-Étienne par exemple, on va plus facilement rejoindre Villefranche par le TOP que dans une situation sans TOP. Donc, ce sont des hypothèses à compléter, à évaluer, la part du transit ne sera pas la même suivant les configurations futures possibles du grand contournement.

Enfin, en ce qui concerne l'A45, on voit que la réalisation de l'A45 avec l'arrivée de flux importants au Sud-Ouest de Lyon, représente un des grands arguments qui militent en faveur du TOP pour accueillir tous ces trafics. L'A7 ne peut pas accueillir tous les trafics générés par l'A45, d'où l'intérêt du TOP pour, et notamment de la D342 qui est mise à quatre voies pour accueillir des trafics et notamment, leur permettre de rejoindre le Nord de l'agglomération et Villefranche. Donc, ce qu'on constate c'est que l'opération TOP, plus D342 à quatre voies, plus l'A45 Nord, la partie entre Mornant et Brignais, c'est un ensemble cohérent. Et, on aurait envie de dire, dans un scénario sans TOP, il serait intéressant d'enlever carrément cet ensemble cohérent et de tester un scénario sans TOP en ne laissant l'A45 que sur le barreau Sud proposé par le Grand Lyon vers Givors. Alors, je ne sais pas s'il y a des gens de Givors ici. Ils ne seront pas forcément très contents, mais ça voulait quand même dire qu'il faut traiter, dans un scénario comme ça, il faut traiter la traversée de Givors par des moyens lourds de protection, puisqu'effectivement, dans un scénario comme ça, Givors peut à juste titre être perdant, mais on peut, dans ce type de scénario, développer des protections phoniques.

En ce qui concerne maintenant les hypothèses de requalification de l'A6-A7. Là aussi on a une hypothèse du maître d'ouvrage qui est uniforme, mais qui dit : l'aménagement de l'A6-A7, qui est nécessaire pour l'agglomération lyonnaise, c'est 50 % de réduction du trafic sur le tunnel de Fourvière, 50 % de réduction du trafic sur l'A7 au bord du Rhône. Or, si on regarde les études urbaines qui ont été faites dans le cadre de la requalification A6-A7, on se rend compte que, au Nord de Perrache nous avons un tunnel, nous avons un viaduc. Les options de requalification sont très réduites. Alors qu'au Sud de Perrache, nous avons des berges du Rhône et là nous avons des gros enjeux de requalification, donc, est-ce qu'il ne faut pas trai-

ter un peu de façon différenciée le Nord et le Sud ? Et notamment, sachant qu'aujourd'hui, les berges du Rhône dans le centre de Lyon ont un dimensionnement de 2 x 3 voies, un ordre de 80 000 véhicules par jour, je crois. On peut se poser la question, dès lors que l'État a réglé, d'une façon ou d'une autre la question du grand transit, on pourrait s'attaquer à une opération de requalification des berges du Rhône suivant le profil de 2 x 3 voies qui ne serait pas 50 % de trafic en moins, mais dans un premier temps, on pourrait déjà créer un boulevard un peu dans la continuité de l'axe Nord- Sud à -25 % de trafic.

Nous en venons maintenant aux questions d'effet du projet sur l'urbanisme. Quels sont les effets escomptables du projet sur l'urbanisme ? Les études du projet par le maître d'ouvrage ont installé 23 000 habitants nouveaux, 17 500 logements. Donc dans les zones de la modélisation, cette intégration a été faite une seule fois pour tous les scénarios. On a considéré que, quel que soit le scénario, scénario de référence, scénario avec TOP, scénario alternatif TC, la localisation de l'habitat et de l'emploi serait la même. De la même manière, la génération de déplacement n'a été faite qu'une seule fois pour tous les scénarios. Or, est-ce que c'est suffisant ? Donc une seule hypothèse urbaine, une seule génération de déplacement. Les améliorations d'accessibilité du projet TOP ne sont-elles pas si fortes qu'il faudrait prendre des hypothèses d'étalement urbain ? Est-ce que le SCoT et les PLU sont suffisants, pour résister à l'étalement urbain ? Pour répondre à ces questions, je vous propose de revoir un petit peu les effets d'accessibilité que permet le TOP, en prenant des cartes faites par le Grand Lyon. Le Grand Lyon précise qu'il y a une amélioration conséquente, alors si on prend de Hôpitaux-Sud vers l'ensemble de l'agglomération, amélioration conséquente de l'accessibilité Hôpitaux-Sud sur des zones très étendues. La légende on ne la voit pas bien, mais tout ce qui est vert très foncé, c'est 20 minutes de gain de temps. Donc des gains de temps de 20 minutes, mais en profondeur dans le territoire. Ça c'est important, cette notion d'accessibilité voiture qui se fait en profondeur dans le territoire. La même chose, accessibilité depuis la mairie de Bron. Vous avez un emploi à la mairie de Bron - vous allez pouvoir gagner 20 minutes (vous voyez la couleur vert foncée qui correspond à 20 minutes), si vous vous localisez au bout de Craponne. Donc, il y a vraiment un effet de gain d'accessibilité en profondeur sur des gains de temps significatifs. Pareil, depuis l'ENTPE, est-ce que depuis l'Ouest lyonnais vous allez prendre le train, puis le métro pour aller à Vaulx-en-Velin ou est-ce que vous allez prendre la voiture ? Voyez qu'ici vous aviez 20 minutes pour beaucoup de zones de l'Ouest lyonnais, 20 minutes de gains...

Philippe MARZOLF

Vous parlerez tout à l'heure, Monsieur RIVALTA s'il vous plaît, vous aurez le temps de parler.

Marc PEREZ

Merci. Donc, je passe à la suite, c'est l'accessibilité à la zone d'Écully. Ici vous voyez les zones (vert foncé) qui vont gagner 20 minutes de temps pour accéder à ces zones. Ce qu'on peut constater donc c'est que même si on met un péage, donc les hypothèses du maître d'ouvrage c'est 0,2 €/km, en gros par rapport un voyage moyen de 5 km c'est 1€ par voyage, ça correspond à un temps généralisé de 4 minutes. On peut compenser certes les gains

d'accessibilité vers le centre de Lyon, le TOP va permettre de gagner un certain temps, puis on va le reperdre puisqu'il y a requalification. Mais pour tout ce qui est Est-Ouest, les gains de temps sont tellement forts, de l'ordre de 20 minutes nous avons vu, que même un péage à 4 mn, ne permet pas de compenser ces 20 minutes. Donc il y a vraiment des forts gains d'accessibilité et là je cite le Grand Lyon, qui vont conduire à générer des déplacements voitures en Est-Ouest nouveaux. Vous allez avoir des ménages qui vont se localiser à l'Ouest, travailler à l'Est et inversement. En partie, en termes d'accessibilité, au détriment des dépassements d'échange avec le centre. Et puis vous allez avoir, dans toutes ces franges vert foncé vous avez de forts gains de temps, des pressions très fortes d'urbanisation étalée. Alors, si on respecte bien les PLU et le SCoT, on va avoir une urbanisation qui va se faire plutôt sur les franges urbanisables du SCoT. Mais on a vu aussi que l'accessibilité peut aussi s'améliorer au-delà du SCoT et là on peut encourager l'étalement urbain.

Est-ce que les orientations du SCoT et des PLU sont suffisamment claires pour résister à l'étalement urbain lié à ces forts gains d'accessibilité du projet ? Si on regarde la carte du SCoT et les grands pôles que souhaite développer le Grand Lyon, on se rend compte que les zones sont géographiquement suffisamment larges, en gros c'est 2 km autour d'une gare. Or, la concentration urbaine qui peut avoir un effet important sur les parts modales, c'est très fort, de 0 à 500 m de la gare, fort, jusqu'à 1 km, puis au-delà de 1 km, on sait que les habitants, les emplois vont plutôt fonctionner sur l'automobile. Donc on voit que le SCoT est relativement souple et on va le voir aussi en termes d'accueil des entreprises. Est-ce que le Grand Lyon souhaite accueillir des entreprises dans des zones qui sont bien desservies par les transports collectifs, la Part-Dieu, Carré de Soie, Le Confluence ? Ou est-ce que le Grand Lyon souhaite accueillir des entreprises à Saint-Exupéry - ça, c'est du type d'emploi qui fonctionne à 99 % sur la voiture - ou la zone industrielle de Meyzieu ? Historiquement, zone industrielle c'était pour accueillir des industries, maintenant il n'y a plus d'industrie, donc on accueille du tertiaire dans les zones d'activité. Zone industrielle est devenue zone d'activité. Et on accueille beaucoup, beaucoup d'activités dans ces zones d'activité qui pourraient se localiser dans des sites comme la Soie ou la Part-Dieu. Donc on voit à travers ces projets, ici c'est Confluence, ici c'est le Carré de Soie, mais ici c'est Saint-Exupéry et Meyzieu, on voit que le SCoT laisse ouvert un avenir très large entre une poursuite de l'urbanisation plutôt voiture ou plutôt TC. D'ailleurs si on fait la somme des projets qui sont envisagés dans tout le Grand Lyon, on se rend compte que cette somme d'emplois à accueillir, cette somme d'habitants à accueillir, elle dépasse les tendances qui sont programmées.

Donc tous les projets ne sont pas à réaliser. Il y en a qui seront plus réalisés que d'autres. Et il y a une vraie marge d'orientation possible dans les 20 ans qui viennent. Est-ce qu'on développera plutôt les projets urbains qui sont sur le mode TC ou sur le mode voiture ? Rien n'est écrit et il reste des marges de manœuvre. En ce sens, pour faciliter, pour aider les projets urbains à se faire plutôt sur le TC, les projets TCSP, transport en commun en site propre, sont en ce sens un volet indispensable pour compléter le SCoT. Le SCoT en lui-même, on a vu il est souple. Donc ce qu'il faut c'est des stations qui jouent un peu un rôle de polarisation. On le voit ici, le projet de densification, de renouvellement urbain du centre de Décines. Et on voit que la densification amène de nouveaux habitants qui remplissent le transport collectif en site propre et améliorent sa rentabilité, on peut améliorer le service. Si on améliore le

service, on améliore les fréquences et on aide encore le processus de densification. Je dirais qu'on a un vrai laboratoire sur Lyon avec le projet T3 et tout le renouvellement urbain qui a lieu entre Villeurbanne et Meyzieu. Donc ce qu'on peut dire, pour terminer, c'est qu'il y a vraiment un jeu de rente foncière qui est indispensable pour aider les SCoT à fonctionner, en termes de densification, c'est-à-dire que si vous avez un secteur enclavé, et vous le desservez par un projet de transport en site propre, vous créez autour des stations un effet de rente foncière très forte qui peut aider les maires au choix douloureux de faire du renouvellement urbain ; le renouvellement urbain c'est, certaines expropriations, c'est le cas de Décines, pour transformer tout un quartier d'anciennes villas dans un nouveau centre-ville, il a fallu exproprier les gens. Le maire de Décines, il a pu faire ça, parce qu'il était aidé par le projet T3 qui a créé une rente foncière, un prix du foncier tellement élevé que le renouvellement urbain a pu s'enclencher. Si en parallèle au développement du TC, vous faites en même temps une amélioration d'accessibilité routière, vous étalez la rente foncière un peu partout et donc c'est beaucoup plus difficile à faire de la densification urbaine quand l'accessibilité est bonne partout. Voilà.

Donc, ce qu'on peut dire, c'est que le projet Anneau des Sciences, par rapport au scénario de référence, aura des gains d'accessibilités qui vont se traduire par une évolution de la ville différente qu'il sera intéressant d'estimer, d'évaluer et d'intégrer dans les modèles de trafic 2030. A contrario, un peu une hypothèse d'école, un scénario d'accessibilité TC exclusive, ne renforcerait l'accessibilité que sur certains axes choisis et aurait d'autres effets de densification qu'il serait intéressant d'évaluer et de tester et d'intégrer dans les modélisations. Avec dans ce type d'organisation de réseau de transport, des échanges plutôt favorisés avec le centre de l'agglomération. Donc, effet structurant de l'urbanisme : le transport n'apporte pas du développement économique, il n'y a pas de règle automatique, par contre, des réseaux de transports différents concluent à des opportunités différentes d'organiser la ville. Et ça, quand il s'agit de faire des choix très structurants sur une organisation future d'une métropole, c'est intégrable dans des simulations, et ce serait intéressant donc de simuler ces éléments dans la modélisation des scénarios.

Je propose donc de faire une petite pause pour des questions ?

Philippe MARZOLF

Merci pour votre présentation en tout cas, 25 min. Maintenant, c'est la parole à la salle, des questions de compréhension, des réactions ? Monsieur RIVALTA, vous aviez réagi en cours... vous voulez parler ? Comme vous voulez.

Monsieur. Donc toujours, vous connaissez le principe, se présenter même si tout le monde est connu.

Alain BONNAFOUS

Alain BONNAFOUS, je suis universitaire et je travaille au LET, mais j'interviens à titre évidemment personnel. Pour être complètement clair, je précise que j'avais été consulté pour

le cas échéant, répondre à cette demande d'expertise complémentaire. Je ne l'ai pas fait parce qu'il se trouve que je me serais trouvé en léger conflit d'intérêts dans la mesure où nous avons déjà eu l'occasion de faire des confrontations d'hypothèses entre les modèles du maître d'ouvrage et ceux qui ont été développés au LET, développés d'ailleurs d'une manière totalement indépendante. Il se trouve qu'on rencontre à peu près les mêmes tendances et conclusions. Je voudrais faire deux remarques simplement, je précise cela pour indiquer que je ne suis pas là pour embêter TTK ou autre, simplement pour essayer de mettre un tout petit peu de relativisation dans ce qui a été évoqué. Première remarque quand on parle des perspectives de mobilité, ça a son importance évidemment de ne pas trop se tromper. Ma conviction personnelle est que dans le dossier du maître d'ouvrage il peut y avoir d'énormes erreurs parce qu'on n'a pas vu venir je ne sais quelle catastrophe ou je ne sais quel retour fantastique de la croissance, mais en dehors de ces hypothèses extrêmes, ça me semble raisonnable. Cela dit il faut aussi faire attention que cela est mesuré avec des concepts relativement précis. Ceux qui ont été manipulés ici pour confronter les hypothèses sont des concepts de déplacement. Ce qui charge les réseaux et en particulier les réseaux viaires, sont des concepts de voyageurs/kilomètres.

Alors, je fais une toute petite remarque à ce sujet, quand on confronte les enquêtes ménages successives, il se trouve que les nombres de déplacements évoluent d'une certaine manière, avec des erreurs d'ailleurs souvent énormes sur les déplacements marche à pied pour des raisons techniques que tous les spécialistes connaissent bien, moins d'erreurs sur les TC et les VP, mais que l'évolution forte, la plus forte, c'est une évolution qui tient à l'étalement urbain, à l'allongement des portées et aux voyages/kilomètres. C'est ce qu'il va remplir les voiries et c'est ce qui est évidemment dans cette affaire, fondamental. Alors si on raisonne voyageurs/kilomètres, je pense que les nuances qui ont été apportées par Marc PEREZ demandent à être fortement nuancées.

Deuxième remarque c'est sur l'étalement urbain. Alors là-dessus je crois quand même qu'il faut faire un tout petit peu attention. Nous sommes quelques-uns en France et en Europe à essayer de trouver la manière de formaliser les évolutions relatives des systèmes de transport et de localisation. Et c'est vrai que c'est un vrai problème que de se demander, de savoir si tel projet, configuré d'une telle manière, par exemple cet Anneau des Sciences, avec ou sans péage, va favoriser un étalement urbain qui est aujourd'hui inscrit sur des rayons de 35 km dans ce qu'on appelle l'aire urbaine de Lyon, ou au contraire va favoriser des concentrations plus favorables à l'usage de modes plus respectueux de l'environnement. Et là-dessus on ne peut pas, je suis désolé, Marc, mais quand même, on ne peut pas se contenter de schémas approximatifs comme ceux-là. C'est déjà très difficile, très difficile, de mettre cela en équation. Donc on peut soit traiter ça par le discours et l'intuition, soit essayer de voir comment les choses se sont passées, les calibrer, les mettre en équation et simuler ce qui peut se passer. Quand on choisit la deuxième voie, on peut aussi se tromper, mais au moins a-t-on des modèles et des simulations qui sont calibrées sur ce qu'on a observé pendant 10, 15 ou 20 ans. Et quand on fait cela, et bien un effet comme celui de l'accessibilité, qui se trouve nettement amélioré comme ça a été montré ici, sur les espaces périphériques, n'est pas tout à fait celui qui a été écrit, je suis désolé. L'accessibilité c'est une amélioration relative qui compte. Gagner 20 minutes sur un déplacement de 1 h 30 n'est pas la même

chose que gagner 20 minutes sur un déplacement de 30 minutes. Ce n'est pas la même chose. Et par conséquent, dans les simulations que l'on peut faire là-dessus, si ça intéresse certains d'entre vous, vous pouvez aller voir sur le site du LET vers : /plain Sudd, P.L.A.I.N.S.U.D.D., je suis désolé c'est un acronyme bizarre, vous verrez ce que sont des simulations dans des hypothèses variantes de péages. Et vous verrez comment dans certains cas, on vide le centre et on favorise l'étalement, c'est essentiellement le cas d'un péage de zone, et dans d'autres, péage cordon, au contraire on favorise en renforcement des premières périphéries du centre. Et je soupçonne que le projet global avec un péage de zone soit le plus favorable à la maîtrise d'un étalement urbain lointain. Je dis que je le soupçonne par ce que c'est ce que nous suggère les petites machines qu'on fait tourner dans nos laboratoires.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur BONNAFOUS de votre éclairage. Une réaction ? Non ? De toute façon, vous vous rappelez aussi que l'étude a été commandée par la CNDP, début janvier et qu'on est mi-mars. Monsieur.

Fabien DUPREZ

Bonjour, je suis Fabien DUPREZ, je suis responsable du département Mobilité au sein du CETE Lyon, le CETE étant un service d'études du ministère du Développement durable. On réalise notamment des enquêtes ménages et puis parfois des études de trafics plutôt pour les services de l'État. Donc là sur ces études d'Anneau des Sciences, on n'est pas intervenu et on est bien sûr intéressé par ce travail, puisqu'il s'exprime sur un certain nombre d'outils qu'on manipule au CETE. En lisant le rapport et en voyant la présentation, j'ai un petit gêne parce qu'en fait le rapport est notamment basé au début sur une analyse d'un certain nombre de chiffres tirés d'une enquête ménage et tiré du recensement de la population. Et il se trouve que quand on regarde ces chiffres, je ne suis pas d'accord avec ces chiffres, donc par exemple, quand dans le rapport il est cité un chiffre en disant voilà c'est l'enquête ménage de 95 et qu'on nous dit que la population est de tant, et bien ce chiffre qui est donné, est celui du recensement de l'INSEE de 1999. Quand on nous donne les chiffres du recensement de l'Insee de 2012, c'est celui de 2009, etc. Donc il y a un certain nombre de données chiffrées basiques qu'on peut vérifier, qu'on a fait le petit travail de vérifier au CETE, sur lesquels on n'est pas d'accord, donc du coup, partant de ces chiffres qui sont donnés dès le début du rapport, ce qui en est déduit par la suite, les autres chiffres qui sont présentés, on ne peut pas suivre. On ne peut pas être d'accord, puisqu'on n'arrive pas être d'accord sur les premiers chiffres qui sont présentés. Donc pour moi, il y a des choses à préciser très fortement dès le début sur les données de chiffres de population, je ne vais pas faire tout le débat d'expertise, mais dès le début, sur les premiers chiffres qui sont utilisés, pour analyser l'évolution des mobilités.

Philippe MARZOLF

Merci. Je vous rappelle simplement que le rapport est depuis vendredi midi sur internet. On a ouvert dans la page forum, sur le débat public, un espace spécifique, avec cette étude complémentaire. Donc je vous invite complètement sur le forum à venir dire concrètement,

quels chiffres ne vont pas, qu'est-ce que vous remettez en question ou pas. Monsieur PEREZ, une réaction ?

Marc PEREZ

Je vais faire une réponse. Alain, ce travail, c'est plus, il faut le prendre comme un travail d'ouverture. Je pense qu'on a des phénomènes qui ont lieu aujourd'hui autour de T3 qui dépassent de loin ceux que beaucoup ont pu prévoir, et je pense qu'il y a un grand chantier pour les agences d'urbanisme, pour les instituts de recherche tels que le LET pour approfondir les hypothèses de localisation de projet urbain. Et je pense qu'il y a des hypothèses à développer : chaque réseau de transport qu'on construit à un horizon de 20 ans, on ne peut pas mettre les mêmes projets urbains, les mêmes projets de ZAC, les mêmes projets de zones d'activité, suivant qu'on fait tel projet ou tel projet. Les cartes, telles que je les présente ici ont peut-être un petit côté caricatural qui peut gêner. Cela dit l'idée derrière c'est, il faudrait aller plus loin dans l'évaluation de ces effets. Voilà, j'aimerais que ce soit compris comme ça. Nous avons travaillé moins d'un mois, donc, c'est notre travail, c'est une invitation à ouvrir des pistes. Après, nous on n'est plus là, donc le Grand Lyon fera ce qu'il veut et c'est normal. Ouvrir des pistes, mais pas apporter des conclusions. En ce qui concerne les chiffres, c'est des chiffres que nous avons tirés du dossier du maître d'ouvrage. Alors, je n'exclus pas que nous avons pu ça ou là, sur les populations, prendre une mauvaise date. En tout cas ce qui est important à noter c'est que les évolutions de part modale, là je pense qu'on est assez... je dirais que c'est quelque chose d'assez clair, les évolutions de part modale, il y a quelques pourcentages en moins par rapport à ce qui était prévu par le maître d'ouvrage. Mais effectivement, en véhicules/kilomètres, je suis d'accord, il y a des tendances même si la part des déplacements VP est en tendance de diminution en termes absolus, c'est vrai qu'en véhicules/kilomètres, il peut y avoir une tendance à l'augmentation.

Mais je suis tout à fait ouvert à faire une petite correction, sachant que contrairement à ce que vous dites, l'analyse de l'enquête ménage ne conditionne pas tout le reste de l'analyse, c'est un point qui dit que les tendances, elles sont légèrement moins VP que ce qui est indiqué dans le dossier, et qu'il faut ouvrir l'hypothèse. Il y a des bouleversements aujourd'hui qu'on estime mal, il faut ouvrir le champ des hypothèses. Et là à ce propos, ce n'est pas une éventuelle erreur - que je veux voir avec vous tout à l'heure sur les populations - qui n'y changerait grand-chose.

Philippe MARZOLF

Alors le Grand Lyon, qui parle du Grand Lyon ?

Nicolas PERNAUD

Bonjour, Nicolas PERNAUD du Grand Lyon du service déplacement. J'ai des documents, je vais quand même rester assis parce que sinon ça va être compliqué. Donc trois points de remarques sur ce qu'on vient de voir. Alors premier point, toujours pour reprendre, sur le calcul au début sur l'enquête ménage, le rapport de TTK propose un redressement de la mobilité individuelle sur la base des populations, alors que les populations soient justes ou soient fausses, c'est pas très grave puisque, quand on construit une enquête ménage, on commence par calculer une mobilité, puisqu'on fait un échantillon, on interview les gens, on

voit combien ils font de déplacements, et à partir de cette mobilité, on reconstruit un nombre de déplacements. Donc la mobilité est par définition juste, c'est peut-être si les populations sont fausses, c'est peut-être le nombre de déplacements qui n'est pas bon, mais en tout cas il n'y a pas lieu de redresser la mobilité et quand on sait comment se construit une enquête ménage c'est une évidence.

Deuxième élément, sur les parts modales. Alors certes, quand on regarde en part modale tout déplacement VP, le maître d'ouvrage qui est à... un peu plus élevé que la tendance, puisqu'on est à 40 % contre 37,8. Mais ça peu importe parce que ce qui nous intéresse, c'est le nombre de véhicules sur les réseaux. Quand on sépare véhicules/conducteurs et véhicules/passagers, la tendance, ça serait 29,2 % de véhicules conducteurs, donc de voitures, contre 27,6 % dans les hypothèses du maître d'ouvrage. Donc on a moins en véhicules/conducteurs, on a moins que la tendance et c'est donc ça qui est important pour calculer des projets d'infrastructures, des projets qui intègrent une infrastructure, puisque c'est ça qui joue sur les réseaux. Donc on est volontariste, en termes de positionnement par rapport à la tendance sur ce nombre de véhicules par rapport au projet. Enfin, avant-dernier point, en termes de parts modales, on a évoqué Karlsruhe. Ce qui faut quand même citer sur Karlsruhe c'est que, certes il y a 25 % de déplacement vélo, mais il y a moins de 15 % de déplacements marche à pied, alors qu'à Lyon, pour comparer des choses comparables, à Lyon intra-muros, on est à 41 % de marche à pied, 2,5 % de vélo, donc si on fait la somme on est à 43,5 % de mode doux pour Lyon, alors que pour Karlsruhe on est à 40 %. Et quand on regarde au niveau des VP, on a certes en 2006, 35,3 % de VP à Lyon alors qu'à Karlsruhe, c'est 34 %, et pour les TC on en a davantage à Lyon 20 % contre 17 %.

Donc, il ne faut pas prendre Karlsruhe comme un modèle sur la base uniquement la part modale vélo. Il faut bien regarder l'ensemble des parts et bien comparer des périmètres comparables, c'est-à-dire Karlsruhe d'un côté et Lyon plus Villeurbanne de l'autre.

Et enfin dernière chose, c'est sur les cartes d'accessibilité vertes qui nous ont été montrées. Déjà pour préciser, je pense que c'est un effet d'affichage du PowerPoint, le vert très foncé qu'on voit, qui représente à peu près 20 minutes, ce n'est pas ce qui est dans les cartes, dans les légendes, et vous pourrez les retrouver dans le dossier de débat. On est à un gain qui est compris sur l'ensemble des accès aux pôles entre 0 et 10 minutes. Et quand on voit que le trajet moyen sur l'Anneau des Sciences est à peu près de 7 km, quand on multiplie 7 km par 0,2, ça fait 1,04 € à peu près de coût du péage par rapport à l'ensemble des déplacements, enfin pour la moyenne des déplacements. Et sur 1,04 € ça fait à peu près 6 minutes de temps généralisé. Donc le gain de 10 minutes, quand on enlève 6 minutes, ça fait un temps réel généralisé, gagné par les usagers de 4 minutes. Et ce temps de 4 minutes, ce qu'on a dit dans le rapport et qu'on maintient, c'est que c'est un temps qui est de l'ordre du confort, c'est-à-dire qu'on ne va pas modifier fondamentalement sa stratégie d'implantation résidentielle pour gagner 4 minutes. C'est plutôt un temps qui est à comprendre comme un confort et un temps de gain de fiabilité. Voilà les quelques points de précisions par rapport à ces éléments.

Philippe MARZOLF

J'espère que tout le monde a compris par ce que ça vole haut, mais...

Olivier LAURENT

J'en profite j'ai le micro. On s'excuse pour l'accumulation de chiffres, mais on comprend la posture d'ouverture qui est portée par cette expertise, elle n'exonère pas de la rigueur. Là on vous donne des chiffres qui sont au niveau de l'analyse qui a été faite là. Excusez-moi Olivier Laurent de Grand Lyon. Et j'en profite avant de rendre le micro, on n'a jamais dit que 100 % du transit était exclu de l'Anneau des Sciences. On m'avait posé la question, regardez bien la réponse : on est entre Anse et Ternay, où effectivement on a prévu que le trafic de transit porté par A6-A7 en Nord-Sud était bien porté par un autre élément du contournement qui reste à définir, on n'a jamais parlé de A45 vers le Nord ou de A89 vers le Sud.

Philippe MARZOLF

Alors quelques réactions ? Enfin bon, vous voyez que c'est des querelles un petit peu de... ou des discussions de chiffres, donc il va falloir un petit peu affiner ça et je vous propose que ça soit plus fait sur internet. Monsieur PEREZ, vous voulez réagir ? Vous n'êtes pas mis en accusation, mais bon, si vous avez des éléments complémentaires pour une meilleure compréhension ?

Marc PEREZ

Non, mais, il y a un jeu sur l'accessibilité, il faudrait avoir, sur les couleurs vertes, il y a une certaine marge d'interprétation du gain de temps et de la couleur. Moi je pense que moins que le temps absolu, ce qu'il faut retenir c'est que l'accessibilité routière c'est du gain d'accessibilité en profondeur dans le territoire, c'est du gain d'accessibilité dans un territoire très élargi, alors que dans un transport collectif en site propre, le gain d'accessibilité, il est localisé autour des stations. Ce qu'il faut vraiment retenir par rapport à ça, c'est que, est-ce qu'on fait de l'accessibilité en profondeur dans le territoire pour tous ou on fait de l'accessibilité sur les stations ? Il ne s'agit pas de porter un jugement de valeur, il s'agit de porter des évaluations, de faire des évaluations qui prennent en compte cette nature différente de l'amélioration des TC par rapport à des VP. Après on peut choisir en connaissance de cause, mais l'essentiel de mon propos, ce n'est pas en impression sur Karlsruhe, qu'on veut vendre du Karlsruhe à Lyon, non, non, ce que je voulais juste évoquer c'est que le vélo, on a tendance à le sous-estimer, mais rien de plus. Karlsruhe est une ville toute petite de 300 000 habitants qui n'a rien à voir avec une métropole de 1,3 million, donc il ne s'agit pas du tout de comparer. Mais c'est juste prendre conscience qu'il y a des évolutions qui peuvent être très brutales. J'ai pris Karlsruhe parce que je suis à la base de l'information et j'ai eu cette information. Ça pourrait être une autre ville...

Philippe MARZOLF

Strasbourg, non, vous avez parlé de Strasbourg aussi c'est le cas...

Marc PEREZ

... Strasbourg effectivement, Strasbourg, le vélo donc à 8 % qui évolue très fortement.

Philippe MARZOLF

Même si c'est plus petit que Lyon aussi. Monsieur qui a demandé la parole, et Monsieur là.

Emmanuel GIRAUD

Bonjour, Emmanuel GIRAUD, chargé de mission au SEPAL, donc le syndicat qui a élaboré et qui aujourd'hui met en œuvre le SCoT de l'agglomération lyonnaise. Moi, je voulais revenir quand même sur deux éléments qui ont été avancés, je pense, vraiment un peu rapidement sur le SCoT, qui j'allais dire, pourraient embêter largement l'ensemble des élus qui ont élaboré le SCoT de l'agglomération lyonnaise entre 2004 et 2010, SCoT approuvé fin 2010, sur lequel en fait, il est émis dans ce document que les SCoT ne seraient a fortiori pas ou peu efficaces, en matière de renouvellement urbain, versus extension urbaine...

Philippe MARZOLF

Pas suffisamment...

Emmanuel GIRAUD

... Efficaces

Philippe MARZOLF

Voilà, suffisamment... il y avait le terme que j'ai cru entendre, mais...

Emmanuel GIRAUD

Efficace, oui tout à fait.

Philippe MARZOLF

Pas suffisants pour arriver à l'objectif, c'est ce que j'ai cru entendre, mais bon...

Emmanuel GIRAUD

Exactement, et serait en fait, est-ce que les SCoT peuvent aussi contrer ces questions d'étalement urbain ? Vous avez dû avoir la présentation qui a été faite la première fois à la Sucrière sur les orientations du document. Le SCoT de l'agglomération lyonnaise vise justement à contrecarrer ces notions d'étalement urbain. Le SCoT de l'agglomération lyonnaise a aussi comme objectif de justement maîtriser la question de l'extension au profit du renouvellement urbain. Dans ces généralités, pour ceux qui ont entendu l'allocution, on est sur une base de maintenir 50 % du territoire en territoire vert, 50 % en territoire urbain et c'est toute l'efficacité, j'allais dire de la planification à grande échelle lyonnaise que l'on voit aujourd'hui, que l'on a vue depuis une trentaine d'années, qui font que l'on mord assez peu sur les marches de l'agglomération lyonnaise. Donc tout ceci pourra être vu comme des vœux pieux, c'est-à-dire on conserve le 50/50, on privilégie à 70 % le renouvellement urbain, mais déjà dès aujourd'hui, on a des signes d'efficacité du document, on est dans une phase aujourd'hui de mise en œuvre. Pour votre information, 2011, il s'est construit 9.000 logements sur l'agglomération lyonnaise. Pour 92 % d'entre eux, le développement s'est fait dans les secteurs prioritaires définis dans le SCoT. Un autre chiffre, l'objectif est de faire du renouvellement à 70 %. Sur les 9.000 logements construits en 2011, 89 % des logements se sont fait

sous forme de renouvellement urbain ; 54 % de ces logements se sont construits à moins de 1 km d'une des 40 gares du réseau de transport en commun de l'agglomération lyonnaise. Donc ce n'est pas simplement du vœu pieux aujourd'hui. Alors c'est peut-être une année exceptionnelle 2011, je ne sais pas, on attend les suivantes, mais en tout cas, tant d'un point de vue politique où les élus du SEPAL, ont approuvé fin 2010, un document à l'unanimité, tant aujourd'hui, en tout cas dans une première année de mise en œuvre, il n'y a pas en tout cas aujourd'hui de laisser-aller en matière de consommation d'espace, bien au contraire, on voit les effets sur le renouvellement urbain.

Deuxième point : le SCoT de l'agglomération lyonnaise n'est pas une île. Il y a des SCoT voisins. On peut facilement imaginer qu'au-delà, sur les SCoT type Ouest-lyonnais ou autre SCoT, il y ait ce laisser-aller qui se mette en place. Ce qu'il faut savoir tout simplement sur le SCoT de l'Ouest lyonnais, on a un SCoT qui est encore plus prescriptif j'allais dire que celui de l'agglomération lyonnaise. Les communes ont des limites de développement démographiques qui sont fixées à horizon 20 ans. Ce qu'il faut savoir aussi c'est qu'on travaille de concert avec nos SCoT voisins dans une démarche dite inter SCoT, qui connaît aujourd'hui son efficacité en matière de développement choisi, ce coup-ci à l'échelle de la métropole. Donc moi je vous conseillerai, parce que les éléments qui sont portés ici, on en a eu écho que vendredi. Si vous voulez avoir des éléments un peu plus précis sur les chiffres aujourd'hui de la mise en œuvre du SCoT, on reste à votre disposition pour vous les fournir.

Marc PEREZ

Je vais vous renvoyer la balle. Notre mission s'achève cette semaine, après les choses seront dans les mains du Grand Lyon. Par rapport à votre intervention que je trouve très intéressante, vous dites 54 % des projets ont été faits à moins de 1 km des gares, au total. Ce que j'ai dit c'est que des évolutions différentes des réseaux de transport, fait que ce qui va être construit entre aujourd'hui et 2030 - là vous parlez de ce qui est fait en 2012, moi je parle de ce qui va être fait entre 2012 et 2030 - ça pourrait être plutôt 75 ou plutôt 40 ? Ça, c'est le premier point. Le fait que vous ayez aujourd'hui un bon résultat, c'est bien, mais ça ne vous assure pas que le SCoT sera aussi efficace à l'avenir. Ce qu'il faut voir aussi, c'est que la dernière mise en service d'opérations routières lourdes qui a amélioré l'accessibilité à Lyon, si je me souviens bien c'est l'A45, c'est très ancien. Aujourd'hui il y a l'A89, mais c'est plutôt de l'étalement très lointain. À Lyon, corrigez-moi si je me trompe, mais il me semble que c'est l'A45, la dernière opération ?

Philippe MARZOLF

450 non ? L'A45 n'était pas faite encore. L'A46 ?

Marc PEREZ

Oui le petit bout d'A45 qui vient, ça fait 10 ou 20 ans qu'on n'a pas vraiment d'amélioration forte du réseau routier sur l'agglomération lyonnaise. Si, c'est le tunnel Nord du périphérique, voilà, excusez-moi. Donc, depuis le tunnel Nord du périphérique qui date maintenant d'une vingtaine d'années, si je ne me trompe, on n'a pas eu de nouvelles améliorations d'accessibilité routière. Ce que vous dites aujourd'hui, le SCoT est relativement efficace, on arrive relativement à maîtriser l'urbanisme, sauf que 54 % on pourrait dire..., 80 % ce serait

plus efficace, en termes de déplacement... Oui, mais par rapport aux gares... Et ce qu'on pense nous c'est que le TOP peut avoir des effets par rapport à ces 54 % qui risquent de dégrader votre succès actuel. Ce n'est pas parce que vous êtes sur une tendance très positive aujourd'hui que cette tendance vous pourrez la conserver à l'avenir, si vous créez une amélioration d'accessibilité forte dans l'Ouest lyonnais. C'est un appel à une vigilance et à un approfondissement des études. Nous ne sommes pas là pour conclure, la semaine prochaine, nous ne sommes plus à Lyon, certains s'en réjouiront, Monsieur RIVALTA...

Philippe MARZOLF

Pas du tout, c'est pas ça

Marc PEREZ

Mais le dossier... Nous, nous sommes là pour ouvrir les dossiers pas pour les fermer.

Philippe MARZOLF

Voilà, Monsieur RIVALTA il parlera après, il verra quelle commande il passe à TTK.

Bernard GIRARD

Bonjour, Bernard GIRARD de la coordination Darly. Je reviens un petit peu sur la controverse entre 20 minutes ou 4 minutes d'économisées. Si effectivement, les gens ne gagnent que 4 mn, on peut quand même s'étonner de la façon dont le Grand Lyon à mobiliser tout le secteur économique et la façon dont celui-ci suit. Parce que la plupart des contributions du secteur économique montrent que les gens sont persuadés qu'ils vont gagner un temps fou avec l'Anneau des Sciences. Et vous êtes en train de nous dire que c'est pas vraiment le cas... Fiabilité, mais oui bon... on est sur une communication qui bourre le mou des gens du monde économique, merci.

Philippe MARZOLF

Merci. Alors Monsieur là, et Monsieur derrière. On va prendre encore trois interventions et après on passera à la deuxième partie.

Jean-Charles KHOLAAS

Bonjour, Jean-Charles KHOLAAS, élu de l'Ouest lyonnais. Moi je voulais juste apporter un élément pour relativiser, ayant largement participé à la construction du SCoT de l'Ouest lyonnais. Je voudrais juste rappeler que le Scott, approuvé, doit être traduit dans les PLU en trois ans, donc les PLU ont trois ans pour être compatibles, donc il y a encore sur l'Ouest lyonnais des PLU qui ne sont pas encore compatibles avec le SCoT. Et il y a certaines communes, malheureusement qui ont déjà atteint le niveau de développement démographique qui est prévu par le SCoT pour 2020 et qui l'ont déjà atteint en 2012. Donc j'entends bien que les SCoT et les PLU à venir seront des éléments et des outils effectivement pour maîtriser un petit peu l'étalement urbain et l'urbanisme en général. Il faut quand même se méfier du rôle miraculeux du jour au lendemain de ces outils-là.

Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur.

Pascal BEAUVÉRIE

Bonjour, Pascal BEAUVÉRIE, chambre de commerce et d'industrie de Lyon. Tout d'abord merci d'avoir confirmé que, un ouvrage routier favorisant les déplacements - malgré la querelle, enfin ce n'est pas une querelle, mais une analyse divergente au niveau des chiffres - confirme une accessibilité améliorée. Dans notre analyse et je tiens tout de suite à dire que le rôle des acteurs économiques n'est pas de suivre uniquement les maîtres d'ouvrages, c'est aussi de faire entendre leur voix et ce en quoi nous croyons. En l'occurrence, l'intensité des échanges, et là personne ne le conteste, en matière économique, est une source d'innovation, est une source aussi de production. On ne sait pas encore faire uniquement de la créativité à partir de relations, je dirais, qui passent par le haut débit. C'est un moyen, mais ça n'est pas suffisant. Notamment cela a été démontré dans un certain nombre d'études, et au cours du débat public des réunions précédentes, la question y compris de développement des relations et de l'intensité d'échanges dans des sites de développement urbain, contribue à ce développement économique. Donc maintenant vous avez dit, et c'est le sens de ma question, parce que j'aimerais comprendre, on a parlé du transit, mais il y a aussi toute une série de circulation en échange avec l'Ouest dans votre analyse, qu'est-ce qu'elle devient, dans une préconisation où on serait dans un scénario tout TC ? Parce que dans l'esprit, si vous voulez, d'intensité des échanges, vous avez très bien cité Vaulx-en-Velin, Bron qui seraient en relation avec les secteurs de l'Ouest. Le secteur par exemple du campus qui est situé à Écully, pour nous, peut bénéficier à la fois d'une proximité et donc ça n'est pas du tout contradictoire avec des installations qui se font en périphérie. Nous avons un effet de polarisation sur l'agglomération autour de grands pôles économiques et l'Anneau des Sciences est vu de notre point de vue comme un élément contribuant justement au renforcement de ces secteurs économiques et des échanges entre eux. Certains sont plutôt spécialisés autour des sciences du vivant. On a un défaut de collaboration peut-être entre les sciences du vivant et les sciences de l'ingénieur qui sont plutôt orientées sur l'entrepreneuriat. Ce que propose aussi cette intensité des échanges c'est de créer de l'innovation par de nouvelles formes de collaboration. Donc merci si vous pouvez m'éclairer sur cette question, de comment vous intégrez les déplacements de l'Ouest vers ces centres ?

Marc PEREZ

Nous n'intégrons rien, puisque notre mission ce n'est pas d'apporter des solutions, mais d'ouvrir ce débat. Cela dit votre question est intéressante et j'aimerais justement me servir de cette image pour y apporter quelques réponses. Prenons une des villes européennes qui a le plus fort taux de croissance économique pour les entreprises telles que vous représentez : Hambourg. Hambourg n'a ni ring Nord, ni ring Est, ni ring Ouest. Hambourg est une ville, croissance économique très forte je ne sais plus si c'est entre 5 et 10 % de croissance économique, on peut en rêver en France. Il y a une activité portuaire qui appuie cette croissance, mais il n'y a pas d'accessibilité routière. Comment fonctionnent les échanges dans une ville comme Hambourg ? Je vais me servir de ces images pour expliquer : quand vous avez des réseaux qui fonctionnent en étoile avec des accessibilités renforcées, des pôles densifiés en périphérie, si ce schéma tel que vous l'avez ici vous l'avez aussi au Nord, vous l'avez aussi à l'Est, vous l'avez aussi au Sud, vous faites des déplacements de périphérie à

périphérie qui sont très performants par le centre-ville et par le mode transport collectif. Pour les Parisiens qui sont parmi nous ou ex-Parisiens ou visiteurs de Paris fréquents, le RER qui est un mode de transport lourd permet de faire du transport de la Défense à Orly de façon très rapide, plus rapide qu'en voiture. Donc un mode d'urbanisme densifié autour des axes lourds permet aussi de faire des déplacements de périphérie à périphérie très rapides. Je ne sais pas si ça répond à votre question ?

Philippe MARZOLF

Une réaction et après on prendra deux interventions et après on passera à la deuxième partie, je le rappelle, parce qu'on a une deuxième partie sur les autres études. Oui, allez-y, réagissez par rapport à...

Pascal BEAUVÉRIE

Ecoutez, je crois que partiellement, parce que malgré tout le niveau de densité qu'on a sur nos sites économiques majeurs, il n'est pas égal. Et on ne peut pas comparer le niveau qu'il y a sur Part-Dieu où on a plus de 2.000 emplois à l'hectare et des secteurs qui sont en périphérie, où l'innovation se trouve aussi et où on est sur du 40 à 70 emplois à l'hectare. Donc premier élément d'analyse : le système d'Hambourg n'est pas le système industriel de Lyon. On a 20 % d'emplois industriels à Lyon qui ne sont pas spécialisés autour de l'activité portuaire et de ce qu'il y a, je dirais en en appui qui peut venir effectivement, notamment dans le domaine tertiaire. Notre activité industrielle, elle va aussi se battre dans la compétitivité internationale grâce à des collaborations avec des équipements de recherche, des zones d'activité, où on a des PME-PMI sous-traitantes et donc c'est pour ça que je suis un peu mal à l'aise sur cette partie de comparaison avec un autre système. Sur la question de la densité, je suis un peu mal à l'aise parce qu'effectivement, la situation est très contrastée entre l'hyper centre de Lyon et malgré tout, nos centres économiques qui sont en première périphérie. Ils sont d'une densité bien moindre, et donc un mode lourd, par exemple métro, on sait très bien qu'il n'arrivera jamais dans ces secteurs là. Même le tramway, pour être usager, je prends une autre casquette, du tram-train de l'Ouest lyonnais, je serais peut-être amené à témoigner après sur cet aspect-là, je peux vous assurer que la capacité de ces infrastructures-là ne permet pas de prendre en compte le volume de déplacement qui circule et surtout les différents types de déplacements. C'était pour ça le sens de ma demande aussi, d'éclairage sur, comment vous intégrez la question des déplacements de l'Ouest vers le centre notamment, et là je ne suis pas tout à fait satisfait de la réponse.

Philippe MARZOLF

On reviendra peut-être point par point. Tout le monde ne va pas pouvoir intervenir, il y a une deuxième partie, je vous le rappelle. Monsieur LAURENT, vous vouliez juste réagir ? Sur ce schéma-là ?

Olivier LAURENT

Le schéma étant à l'écran, Monsieur PEREZ, est-ce que ce schéma s'applique aux transports des marchandises ?

Marc PEREZ

C'est un schéma voyageur qui... je ne m'avance pas, mais, sur les marchandises, en partie, oui on pourrait aussi réfléchir à appliquer ce type de... Une organisation économique qui est plus branchée sur le réseau ferroviaire fait qu'on a au final une part modale de marchandises supérieures. Oui, il n'a pas été fait pour ça, mais on peut aussi y réfléchir.

Philippe MARZOLF

Monsieur, là-bas, qui a demandé la parole tout à l'heure.

Yves CROZET

Merci. Yves CROZET, laboratoire d'économie et des transports. Juste une question et pas un commentaire. Et comme Marc a préparé sa thèse il y a un peu moins de 20 ans sous ma direction, je vais le tutoyer. Je n'ai pas bien compris, Marc, dans ton rapport, au tout début, tu nous dis, en gros, le trafic automobile va augmenter moins qu'indiqué par le Grand Lyon. Et juste après, tu nous dis attention, attention, il y a l'A45 qui va nous apporter un gros flux de trafic, il y a le transit. Donc ma question est simple, parce que j'ai pas compris la lecture : que l'on fasse ou que l'on fasse pas le projet Anneau des Sciences, sur les infrastructures routières, mettons de Fourvière ou de l'Anneau des Sciences s'il existe, est-ce que la pression du trafic automobile dans les 20 ans, est-ce qu'elle va augmenter, augmenter fortement ou est-ce qu'elle va diminuer ?

Marc PEREZ

Comme je l'ai précisé dans les hypothèses, Yves, cette pression, elle va plus ou moins augmenter suivant qu'on fera l'A45 ou l'A45 vers le barreau Sud, ou si on fait l'A45 vers Brignais, cette pression sera très fortement différente. Cette pression, elle va aussi être différente suivant les types de performances qu'on aura sur le grand contournement. Après, ce qui est intéressant de noter c'est que, pour faire une requalification plus modérée de l'A7 le long des berges du Rhône, on n'a pas besoin de révolutionner le système de transport et d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise. On est sur des volumes de déplacements qui sont dans la marge déjà d'incertitude que nous avons sur 2030. Donc, il y aura toujours beaucoup de trafic automobile en 2030. Ça sera probablement, si on prend l'échelle du SCoT, le mode dominant. La question, c'est pas donc de savoir s'il y en aura moitié moins ou moitié plus, c'est qu'en fonction qu'on en est 5 % de plus ou 5 % de moins, on a besoin du TOP ou on n'en a pas besoin. On est sur des petites variations qui peuvent nécessiter ou pas le projet.

Philippe MARZOLF

Je vous passerai la parole, j'ai vu qui est-ce qui demandait la parole. Vous pourrez, de toute façon, après la présentation, après la deuxième partie. Donc la deuxième question était y a-t-il d'autres études complémentaires à faire par rapport aux trois hypothèses que le maître d'ouvrage a étudiées ? Et je vous repasserai la parole, et après cette présentation-là, on aura un temps de débat encore plus important. Vous pourrez revenir sur cette première question. M. PEREZ, pour 20 minutes à 25 minutes.

Marc PEREZ

Sur les appréciations du maître d'ouvrage sur les TC dans l'Ouest lyonnais, nous allons voir que, il y a un certain nombre de questions qui sont à approfondir. Et puis nous regarderons aussi les questions d'évaluation des scénarios.

Sur l'Ouest lyonnais. On sait que le tunnel des Deux-Amants, pour ceux qui connaissent bien l'Ouest lyonnais, est un point de blocage sur l'exploitation du tram-train de l'Ouest lyonnais. Alors, j'ai révisé un peu nos anciennes études. Dans notre étude région de 2001, monsieur RIVALTA dit qu'on travaille très mal, on écrivait qu'il fallait doubler ce tunnel des Deux-Amants. Malheureusement, dans une affaire d'économie de budget de dernière minute, le conseil régional, RFF ont finalement retenu une option de voie unique sur le tunnel des Deux Amants. Aujourd'hui c'est un point de congestion pour développer l'exploitation du tram-train. Mais il n'y a aucun problème technique, c'est un investissement à faire. Il y a 50m du tunnel des Deux-Amants qui ont été rétrécis dans une opération de modernisation, ils ont été rétrécis à voie unique. Mais tout le reste du tunnel est à double voie. Ce serait une opération prioritaire pour mieux développer le tram-train. L'impossibilité d'insérer le tram-train sur LEOL : là il y a désaccords d'experts, puisque nous nous avons vérifié que ce serait possible, pas forcément facile puisque c'est une ancienne voie ferrée, qui aujourd'hui tantôt est une rue plus ou moins large, il y aurait des sections peut-être à voie unique, des sections en sites mixtes, mais il n'y a pas d'impossibilité pour développer un tram-train ou un tramway sur Craponne. Enfin, sur l'interconnexion Saint-Paul/Hôtel-de-Ville, dans le dossier on indique, elle est forcément souterraine et en souterrain, elle coûte tellement cher que ça a été abandonné ou c'est reporté aux calendes grecques. En surface c'est une opération que nous pensons possible, mais qui demande une poursuite ou une reprise du programme de piétonisation de la Presqu'île, puisque notamment il y a la rue Grenette, qui aujourd'hui est un axe Est-Ouest important à la Presqu'île qui ne serait plus circulaire pour les voitures.

Enfin, nous terminons juste ce mois-ci une expertise tram-train sur le tram-train de Mulhouse et nous avons pu constater qu'il y a un problème de performance du tram-train en France. Les performances sont de 40 % à 50 % de ce qu'on atteint en Allemagne. Soit que les systèmes sont mal optimisés en exploitation, soit qu'il y a un référentiel SNCF - RFF qui n'est pas adapté au tram-train. En tout, cas ce que nous pensons, c'est qu'il y a de la marge d'amélioration par rapport à l'état de l'art de ce qu'on peut observer en Allemagne sur les vitesses des trams train.

Enfin, deuxième point sur les densités. On note dans plusieurs présentations du maître d'ouvrage qu'il n'y aurait pas assez de densité dans l'Ouest lyonnais pour développer des modes lourds au-delà des projets du SCoT. Si on regarde toutes les communes de l'Est qui sont desservies par tramway et toutes les communes de l'Ouest qui sont plus ou moins concernées par le projet de TOP, on se rend compte que toutes les densités à l'Ouest sont bien supérieures à celles que l'on connaît à l'Est. Donc il n'y a pas de problème de densité qui ferait que le tramway ne serait pas adapté dans l'Ouest lyonnais.

Enfin, si on fait un petit exercice de simulation, par rapport aux ordres de grandeur qu'on obtient quand on remplace une ligne de bus par une ligne de tram. C'est à Lyon, on rem-

place la ligne 39 par la ligne T2, on remplace la ligne 26 par la ligne T1. Ce qu'on constate, en moyenne sur les agglomérations en France, c'est qu'on a un facteur de 2,5, c'est-à-dire +150 % de trafic. Il y a un effet gain de trafic, un effet rabattement d'itinéraire qui fait qu'on va plus utiliser cet itinéraire par rapport à un autre. Donc si on regarde des lignes potentielles dans l'Ouest lyonnais, C7+C10, Bellecour, Saint-Genis-Laval, c'est un potentiel virtuel de 55.000 voyageurs par jour, c'est un potentiel typique pour un mode tramway ; C20+C19, la ligne A2 en mode tramway, c'est purement virtuel parce que A2, techniquement en mode tramway c'est impossible, en tout cas très très compliqué, on n'a pas regardé, 42.000 voyageurs par jour. Et puis, LEOL en mode tramway, si on prend la somme des lignes C24 et C73 on est à 25.000 voyageurs jour. C'est le trafic où on ne doit pas être loin sur la ligne T3 qui va en direction de Décines et Meyzieu. Donc là encore, on vérifie encore qu'il n'y a pas de spécificité dans l'Ouest lyonnais qui ferait qu'on ne pourrait pas développer le tramway comme on l'a fait dans l'Est lyonnais. Il y a peut-être eu des demandes politiques qui étaient moins virulentes dans l'Ouest qu'à l'Est. Il faut reconnaître aux maires de Meyzieu et Décines, c'est un combat de 20 ou 30 ans pour avoir pu avoir le tramway T3... Villeurbanne aussi.

Philippe MARZOLF

Allez-y, Monsieur PEREZ. Après Monsieur RIVALTA prendra la parole, certainement. Allez-y, Monsieur PEREZ.

Marc PEREZ

En ce qui concerne les équilibres financiers des services TC périurbains. Si on regarde un peu les comparaisons internationales, le fait de développer les TC dans le périurbain n'est pas forcément une source de déséquilibre financière, c'est plus l'étalement urbain qui peut conduire à des systèmes TC qui deviennent trop chers pour la collectivité.

Enfin, il y a des contraintes spécifiquement françaises sur le développement du TC périurbain qui sont liées à des choix d'organisation, mais qui ne sont pas forcément une fatalité. On accepte ou on choisit en France d'avoir un tarif plat pour tous. C'est le grand combat en Île-de-France de Mme DUFLOT, c'est d'avoir une zone unique pour la carte orange, pour Navigo aujourd'hui. Quand on met en place ce type de système tarifaire, ça veut dire on paye le même prix suivant qu'on fait deux stations de transport collectif ou suivant qu'on fait 20 km. On ne peut pas nécessairement avoir des équilibres économiques, des systèmes de transport lourd qui aient un bon équilibre économique.

Deuxième point, on fait en France le choix d'un monopole de la SNCF sur le TER, c'est une acceptation d'un transport ferroviaire cher. Il faut voir que le tramway sur le Sytral, c'est entre 8 et 9 € du kilomètre infrastructure comprise. Le train en Allemagne, on est à 12, à 15 € du kilomètre infrastructure comprise. Sur le TER, on est autour de 20 et ce qui est pire encore c'est que très peu de gens, je ne sais pas si quelqu'un peut dire combien ça coûte, donc il y a une opacité des coûts et en tout cas c'est très cher.

Troisième point qui fait qu'on a des systèmes qui ne sont pas performants. On n'a pas d'intégration tarifaire et quand on n'a pas d'intégration tarifaire, ça veut dire qu'on n'a pas d'organisation optimisée des réseaux en synergie. On est obligé toujours de faire des bus en

parallèle au train puisque c'est un tarif différent, on ne peut pas obliger les gens à prendre le train si le train n'a pas la tarification du Sytral. Et on a des trains, et ça je l'ai vu lors de mes visites de terrain que j'ai pu faire pour faire ce travail, dans l'Ouest lyonnais, un tram-train qui venait de Brignais, il y avait une personne dedans le dimanche. Mais bien sûr parce que le dimanche vous avez un réseau qui par rapport au réseau du Sytral ne sert pas à grand-chose. Le fait d'avoir un tarif différent fait que le train n'est utilisé qu'aux heures de pointe, en plus grande partie pour les domiciles - travail. Voilà sur ce point sur les équilibres financiers. Je suis donc amené à nuancer les appréciations du dossier qui dit, si on développe du transport dans le périurbain, on va dégrader les équilibres financiers. Pas forcément, ça dépend comment le fait.

Enfin, le dossier alternatif TC considère qu'il y a une fatalité qu'on ne peut pas développer les TC sur le l'Ouest lyonnais au-delà des projets qui sont intégrés dans le SCoT et dans le PDU. On a fait un petit travail de diagnostic qui nous amène à penser qu'au contraire, il y aurait des pistes intéressantes à développer, notamment, si on commence par le Nord : aujourd'hui vous avez une ligne D qui n'est pas saturée puisqu'on a réaménagé les rames, et puis on a encore de la marge pour étendre la capacité, le nombre de wagons dans le métro. Cela dit on a en parallèle un système qui ne sert pas du tout au réseau urbain puisqu'il débouche à Saint-Paul sur juste la Presqu'île, mais il n'y a pas de maillage avec l'Hôtel-de-ville, avec une intégration tarifaire et un maillage à Hôtel-de-Ville, un maillon tram train qui serait exploité toutes les 5 minutes, jouerait un rôle très important pour le réseau urbain du Sytral et notamment jouerait un rôle de renfort de capacités pour la ligne D, deuxième entrée sur Lyon depuis Vaise vers Hôtel-de-Ville. Donc on ne serait plus obligé de passer par Bellecour et par la ligne D qui a des problèmes de saturation.

Deuxième point, on voit avec la mise en place de la ligne B en 2013, fin de l'année, on va avoir un système très performant d'accès au centre-ville, mais ce sera le seul, alors il sera au contraire de la ligne D, celui-là il ne sera pas encore saturé dès la mise en service, cela dit on voit qu'on a un seul accès sur le Sud-Ouest au centre-ville. On voit l'intérêt de développer des maillons complémentaires pour multiplier les accès parce que tout le monde ne va pas travailler à la Part-Dieu, qui travaille dans le Sud-Ouest, il y en a qui vont travailler à Confluence, quartier qui se développe. Donc enjeu aussi, de multiplier les relations d'accès au centre-ville sans forcément passer par les lignes fortes lourdes du réseau. Nous avons un autre problème c'est que le tram-train de l'Ouest lyonnais, on ne peut pas rabattre du bus dessus parce qu'on a un système de tarification différente. Ce qu'il faut savoir, c'est que si vous vous rabattez sur le train depuis un bus du Sytral, vous devez payer plus cher que si vous restez dans votre bus jusqu'à Perrache. Donc vous restez dans votre bus jusqu'à Perrache et faute d'intégration tarifaire, le rabattement n'est pas intéressant. Par ailleurs, ce qu'il faut voir aussi c'est qu'au Sud de Tassin, la voie ferrée qui va vers Brignais est relativement à l'écart de l'urbanisation. Enfin, par rapport à ces enjeux de structuration urbaine, qu'on avait mis en relief dans notre première présentation et que vous voyez aujourd'hui, je pense que c'est un vrai laboratoire, le développement urbain autour de T3, avec des lignes de bus améliorées sur A2, sur LEOL, on n'aura pas un potentiel de renouvellement urbain de développement urbain aussi important qu'avec un mode ferré.

Enfin dernier point, sur Oullins, envisagé pour 2030 en mode lourd sur tout ce territoire, simplement deux nouvelles stations, si j'ai bien compris, Oullins centre et Hôpitaux-Sud (donc c'est ce trait jaune), ça veut dire concentrer l'investissement lourd juste sur une commune, sur deux stations, alors qu'on a un territoire beaucoup plus étendu.

Philippe MARZOLF

Monsieur RIVALTA, vous réagirez après. Laissez le finir, c'est comme toujours, il y a une intervention, il fait son intervention et après il y a les questions. Allez-y. Lisez le rapport d'abord... Monsieur RIVALTA, s'il vous plaît, je vous donne la parole tout de suite après. Monsieur PEREZ, allez-y. Non, Monsieur RIVALTA vous arrêtez un petit peu, s'il vous plaît. Non vous ne faites pas ce que vous voulez. Vous êtes en débat public, c'est moi le chef là ici, c'est moi le président de la commission, donc pour l'instant vous vous taisez. Quand vous serez dans vos réunions, vous faites ce que vous voulez, ici c'est moi le patron. Monsieur PEREZ, vous continuez... oui et bien on a l'impression que vous voulez être le maître, vous. Monsieur PEREZ allez-y, allez-y, continuez, il ne faut pas vous faire perturber par Monsieur, c'est pas grave. On a l'habitude.

Marc PEREZ

Par rapport à ce diagnostic, nous avons imaginé une vision de ce qui peut se faire sur l'Ouest lyonnais, on n'a pas l'ambition d'apporter une solution, notre ambition c'est d'apporter des pistes, on sent qu'il y a des pistes à ouvrir, comprenez donc notre travail comme ça pas comme un travail abouti, mais comme des pistes qui nous semblent intéressantes d'approfondir. Est-ce que par rapport à ces deux stations de métro Hôpitaux-Sud, il n'y a pas un réseau plus étendu peut-être moins performant, en termes de vitesse pour Hôpitaux-Sud, mais qui desserviraient plus de monde en termes de mode tramway en surface ? (voyez les traits jaunes ici). Est-ce qu'il n'y a pas matière à créer des axes tramway ? Avec du renouvellement urbain le long de la D342 en direction de Pierre-Bénite, en direction de Saint-Genis-Laval, en direction de Craponne.

On va voir les projets l'un après l'autre. Maillage tram-train Hôtel-de-Ville, donc c'est permettre au tram-train de délester la ligne D. Tant que le tram-train sera un terminus à Saint-Paul, la plupart des voyageurs vont descendre à Gorge de Loup et vont charger la ligne D. Si un jour on a un maillage au moins à Hôtel-de-Ville, non seulement les gens vont rester dans le tram-train, mais on va voir aussi l'autre effet, et s'il y a intégration tarifaire, des gens qui viennent en bus au pôle échange de Gorge de Loup, ils vont peut-être prendre le tram train pour aller à Hôtel-de-Ville, s'ils n'ont pas envie d'aller à Bellecour. Donc on a un gain de capacités dès qu'on crée ce maillon, un gain de capacités très intéressant pour le développement du réseau. Et accessoirement, par rapport aux questions de relations entre l'est et l'Ouest, si vous avez ce maillon jusqu'à Hôtel-de-Ville, ça veut dire que vous n'avez plus qu'une seule correspondance quand vous allez d'une gare de Francheville, une gare de Charbonnières, une gare de La Tour-de-Salvagny, et vous vous rendez par exemple sur un emploi au Carré de soie, vous n'avez plus qu'une seule correspondance. Et on sait que le transport collectif avec une seule correspondance peut être très performant. Donc c'est un enjeu de maillage. Ici Craponne, il y a un vrai enjeu de tram-train, quatrième branche de

tram-train ou alors de tramway, ça peut être aussi une option tramway. Enfin, sur Hôpitaux-Sud, ici ce que vous voyez dessiné ce n'est rien d'autre qu'une ligne qui est au PDU. Et bien sûr il y a des difficultés d'insertion dans Oullins, mais il n'y a pas d'impossibilité, en tout cas nous n'en avons pas identifiée. Il y a des difficultés réelles, mais ce n'est pas impossible de faire cette ligne donc entre Perrache voire Bellecour et Saint-Genis-Laval, Brignais si Brignais voulait bien entrer dans Sytral. Donc on aurait une ligne qui serait intéressante à étudier en alternative à une prolongation du métro juste sur ces deux stations Oullins, Hôpitaux-Sud.

Enfin par rapport à une densification de l'urbanisme dans l'Ouest lyonnais, aujourd'hui l'Ouest lyonnais manque un peu de structuration urbaine. Ce qu'on voit c'est que la D342 pourrait représenter potentiellement un nouvel axe de centralité. Alors, pourquoi ne pas imaginer, sans aller jusqu'à une conception, je dirais « haussmannienne » de la ville, ici pourquoi ne pas imaginer un nouveau front bâti autour d'un projet de tramway entre Gorge de Loup et Pierre-Bénite sur la D342.

Enfin, à plus long terme puisqu'on voit que c'est plus compliqué, il y a des tunnels, la ligne de desserte de Sainte-Foy-lès-Lyon, Francheville, c'est la ligne A2 en mode tramway, est impossible. Par contre on voit ici qu'on a un quartier qui se développe, qui est une priorité de développement de l'agglomération, Confluence ; on a ici Vaise qui se développe aussi beaucoup. On peut imaginer de desservir tout le secteur Sainte-Foy et Lyon V^e par une ligne de maillage qui ferait à la fois de la rocade, mais aussi de la radiale. Je peux aller facilement, si c'est une extension de la ligne T2, je peux aller rapidement rive gauche, je peux aussi me rabattre à Gorge de Loup pour prendre la ligne D ou le tram train vers Hôtel-de-Ville. Donc je le cite ici parce qu'on affirme souvent que certains projets sont impossibles et puis 20 ans plus tard on se rend compte que certains projets fonctionnent très bien. Moi je l'ai entendu, le tramway sur Lyon ce sera impossible, le tramway sur le CFAL, pour le coût on était d'accord avec M. RIVALTA, mais j'ai beaucoup entendu que c'était impossible. Le Rhône Express, quand certains dont on a fait partie, ont émis l'idée d'avoir une mixité entre un tramway urbain et un tramway express vers l'aéroport, combien de fois on a entendu, mais ce n'est pas possible. Aujourd'hui on peut dire que ces projets fonctionnent relativement bien.

Enfin, dans le dossier nous n'avons pas trouvé d'hypothèse TC qu'on a pu développer à coût équivalent ou proche à l'Anneau des Sciences. Et je l'évoque ici, parce que c'est un travail que nous avons fait dans le cadre de l'enquête publique pour l'A45 Lyon-Saint-Étienne, nous avons été chargés d'étudier l'alternative ferroviaire. Et dans un scénario avec la direction régionale de l'équipement, nous avons développé un scénario ferroviaire un peu maximaliste. On avait vu sur Lyon-Saint-Étienne que le problème, on était obligé de distribuer la moitié des trains sur Perrache, la moitié des trains sur Part-Dieu, ce qui est à la fois un facteur de coût et à la fois un facteur de pertes de fréquence, et donc on avait introduit cette idée de mise en ligne de Perrache et Part-Dieu. Ce qui permet de mettre tous les trains Lyon-Saint-Étienne sur un seul itinéraire, et soit de faire des économies d'exploitation, soit d'avoir une fréquence doublée. Bien sûr c'est un investissement très lourd. Cela dit par rapport au choix qui se présente pour une agglomération sur l'Anneau des Sciences, ce serait tout à fait intéressant de comparer à un horizon de 20 ans quels seraient les effets sur l'urbanisme, notamment quels seraient les gains de développement urbain qu'on pourrait avoir sur les

pôles Confluences, sur le pôle Part-Dieu, d'un tel projet par rapport au scénario Anneau des Sciences.

Pour une agglomération qui a une ambition de métropole européenne, ce n'est pas inintéressant de voir, de s'inspirer un peu, de regarder quels sont les modèles de métropoles qui ont bouclé leur rocade et les autres villes qui n'ont pas bouclé leur rocade, mais ont mis la priorité sur le transport ferroviaire avec des modes lourds et des tunnels. Les résultats en termes d'urbanisme et de déplacement sont carrément différents entre Zürich ou Ljubljana par exemple.

Enfin, quand on développe un scénario TC, avec tel ou tel projet TC, ce qui est très important, c'est d'étudier, de faire des hypothèses urbaines. On voit le développement qui a lieu aujourd'hui autour de T3. Si on choisissait de requalifier la D342 en boulevard urbain avec du tram, quels seraient les potentiels d'accueil de nouveaux habitants, nouveaux emplois, quelle serait leur mobilité ? Si on choisissait, plutôt que de faire deux stations de métro, de faire plusieurs dizaines de kilomètres de tramway dans le secteur Oullins, Saint-Genis-Laval, Brignais, quels seraient les potentiels de densification possibles autour du tramway par rapport aux deux stations de métro ? 10 km de tramway, c'est environ une vingtaine de stations, c'est autant de surface potentielle pour faire du renouvellement urbain, densification.

Enfin, le potentiel de développement immobilier dense des secteurs Confluence et Part-Dieu, ne serait pas forcément le même avec ou sans desserte RER, avec ou sans TOP, là ce n'est pas une conclusion, c'est une invitation à y réfléchir.

Nous passons maintenant aux analyses qui ont été faites par le maître d'ouvrage sur les différents scénarios. Alors je passe rapidement sur l'hypothèse 1, l'hypothèse 1 est très proche du scénario de référence, mais l'hypothèse 2, ce qu'on note quand on lit bien le dossier c'est qu'on choisit de développer les TC et au final on augmente le trafic routier et les TC baissent ou augmentent très peu. Pourquoi, parce que dans ce scénario, les TC ne sont pas en site propre. Alors bien évidemment, quand on réduit, et c'était l'esprit du scénario 2, on force à réduire les capacités de l'A6 et de l'A7 à 50 %, mais on ne fait pas le TOP, et on regarde ce qui se passe. Et effectivement quand on ne met pas de transport commun en site propre dans l'Ouest lyonnais, tout est thrombosé et les TC perdent plus puisque dans un système congestionné, les TC perdent souvent plus que les voitures. Donc, ce qui serait intéressant, au contraire c'est de tester un scénario où on congestionne, tel que c'est l'esprit du scénario 2, on réduit de 50 % des capacités à Lyon, mais on fait une hypothèse, ça peut être celle-ci ou ça peut être une autre, mais des systèmes de transport en site propre et on regarde comment ils peuvent se charger dans un tel scénario. Donc, enjeu de refaire le travail avec du transport en site propre qui soit tramway d'ailleurs ou BHNS, l'enjeu c'est d'avoir un site propre prioritaire, site propre intégral qui n'est pas dépendant du trafic routier.

Enfin, dans le chapitre 3, le maître d'ouvrage essaie de regarder, et si on essaie de faire le maximum en termes de TC, qu'est-ce ce qu'on peut atteindre ? Et il regarde parmi le trafic qui circule sur le tunnel de Fourvière et sur l'A7, qu'est-ce ce qu'il serait reportable sur les TC ? Il évalue ce chiffre à 25 % en 2030. Or ce qu'on peut noter par rapport à ce calcul : trois limites.

Un, il n'y a pas d'évaporation de trafic. Alors l'évaporation de trafic, ça peut se discuter à court terme, mais sur 20 ans, par le jeu des générations de trafic et des nouveaux choix de localisation des populations et des emplois, nous avons bien, si on crée, on dégrade une relation entre points, les déplacements vont s'organiser différemment, donc il y a un minimum de taux d'évaporation de trafic à considérer. Il n'y a pas de considération dans ce calcul de dynamique de réseau global. Or si on fait du report modal pour réduire le trafic A6-A7, c'est pas seulement dans l'Ouest lyonnais qu'il faut faire une action, il faut faire une action partout dans l'agglomération. Et si j'investis par exemple à Bron dans une politique, mettons vélo volontariste, je vais pouvoir dégager des capacités routières pour des trafics qui utilisaient l'A6-l'A7, et qui vont se reporter sur le boulevard Laurent Bonnevey. Donc il y a tout un jeu de chaises musicales possibles et ce jeu de calcul de l'hypothèse 3, il est à faire vraiment à l'échelle de l'agglomération avec des reports itinéraires et des reports modaux qui ne sont pas à regarder uniquement sur l'Ouest, mais à l'échelle de l'agglomération.

Enfin, il n'y a pas de considération et ça c'est le problème récurrent qu'on avait noté dans notre première partie d'analyse, des jeux de dépendance entre réseau de transport et urbanisation future induite, et par des usagers futurs empruntant l'axe A6-A7. Si vous faites un Anneau des Sciences et une urbanisation qui fonctionne bien avec l'Anneau des Sciences ou si vous ne faites pas l'Anneau des Sciences avec une urbanisation tendancielle, ou si vous faites une politique qui sera accentuée sur le développement de mode TCSP, l'urbanisation ne se structurera pas pareil. Vous aurez dans une politique de transports collectifs plus de densification et donc plus de gens qui potentiellement peuvent faire du report modal. Donc la part des gens qui en 2030 pourront utiliser les TC n'est pas indépendante des scénarios de transport qu'on va développer. Et si on fait le calcul un peu différemment, on note qu'on pourrait avoir 50 % du trafic A6 qui serait reportable, 10 % d'évaporation, 15 % de report d'itinéraire - quand on a dégagé des nouvelles capacités sur le boulevard Laurent Bonnevey par ce qu'on avait fait une politique x de TC ou de vélo ou autre dans l'Est lyonnais - on peut accueillir sur le boulevard Laurent Bonnevey des trafics de report qui viennent de l'A6-A7, et puis on peut augmenter le report modal puisqu'on aura mieux structuré, on aura augmenté les parts des ménages qui habitent à moins de 500 m d'une station de tramway.

Donc ce travail nous dit qu'il sera intéressant de recalculer cette hypothèse 3 en intégrant un facteur d'évaporation du trafic, en étendant les possibilités de report modal et d'itinéraire à l'échelle de l'agglomération et en intégrant les interactions transports-urbanisme. Enfin, en ce qui concerne les bilans, il serait intéressant dans un dossier alternatif TC d'avoir un bilan coût d'investissement, besoin annuel de subventions d'exploitation du système de transport collectif, trafic VP, trafic TC et là je rejoins tout à fait Alain BONNAFOUS, c'est qu'il faudrait avoir les indications en déplacement, mais aussi en véhicules/kilomètres et en déplacement/kilomètres aussi pour les TC, puisqu'on se rend compte aussi, c'est que faire une politique de transports collectifs dans le périurbain, on peut gagner 5 à 10 000 déplacements. Mais si vous gagnez 5 à 10 000 déplacements sur Lyon/L'Arbresle, en voyageurs/kilomètres, en déplacement/kilomètres, ça peut être trois ou quatre fois plus que 10 000 déplacements gagnés à l'intérieur du Grand Lyon. Donc cette approche en véhicules/kilomètres et en déplacement/kilomètres est tout à fait importante et c'est d'ailleurs par rapport aux véhicules/kilomètres qu'on peut calculer les bilans de gaz à effet de serre d'un scénario. Donc ça

serait un bilan à faire. Nous avons quand même essayé, en tirant des informations que nous avons pu trouver dans le dossier, tiré un bilan pour les hypothèses TC1 et TC2 et puis pour les hypothèses TC3. Alors ici, nous avons le trafic total A6-A7, que vous voyez dans le scénario Anneau des Sciences : référence TC1, il n'y a pas grand-chose de différent avec la référence, mais TC2, c'est le scénario où on thrombose tout sans TCSP volontariste. Ici vous avez le trafic flux A6 en coupure, le flux A7 en coupure Confluence, le trafic total du TOP, donc le TOP : 150 000 véhicules en moyenne et 210 000 déplacements. La baisse du trafic A6-A7 en déplacement avec l'Anneau des Sciences, 180 000 déplacements, et les parts modales. Et ce qui est intéressant si on regarde les parts modales c'est que, quoi qu'on fasse on est toujours à 21,4, plus 0,2 ; 0,3 ; on est à 21,4 ; 21,64 ; 21,46 ; 21,58, on est très proche. On a l'impression que quand on regarde ce tableau tout est écrit, quoi qu'on fasse, les parts modales que l'on pourrait obtenir en 2030 sont programmées. Or, si on regarde l'étude de cas contrastée de politique d'agglomération contrastée sur 20 ans, ce qu'on dit c'est que sur un plan de mandat, c'est très difficile de gagner 1 ou 2 % de parts modales TC, mais sur 20 ans où on est sur trois ou quatre mandats, on peut facilement gagner plus à 5 % par rapport à des tendances. Et donc les 21,4 % du scénario tendanciel, on fera peut-être moins, si tous les projets qui sont inscrits dans le scénario de référence ne sont pas réalisés. Mais on pourra aussi faire plus s'il y a une politique de vélo qui est plus volontariste, s'il y a une politique TC qui est plus volontariste notamment dans l'Ouest lyonnais.

Enfin, on a regardé l'hypothèse TC3. Alors l'hypothèse TC3, on regarde ce qui serait nécessaire à reporter sur les TC pour amener 50 % de trafic en moins sur l'axe A6-A7. Nous avons regardé quand même, nous avons essayé de nuancer cette hypothèse de 50 % partout en regardant...

Philippe MARZOLF

30 minutes, Monsieur PEREZ

Marc PEREZ

30 minutes ? J'arrive au bout là. On va se concentrer sur celle-là. Si on voulait requalifier uniquement l'axe A7 : 100 000 véhicules par jour sur l'A6, donc sous le tout tunnel de Fourvière, 75 000 véhicules par jour sur l'A7. Ces baisses de trafic nécessaires ce ne sont pas des baisses de trafic nécessaires par rapport à aujourd'hui, ce sont des baisses de trafic nécessaires par rapport aux simulations de trafic qui sont prévues en 2030. Donc on a regardé ce que ça représentait en termes de parts modales. On n'a pas considéré, parce qu'on a repris les calculs du maître d'ouvrage, on n'a pas considéré, ni report d'itinéraire, ni évaporation de trafic, ni report sur les modes actifs. Donc on considère que tout ce qui baisse sur l'A6-A7 doit passer sur les TC. En fait ça peut passer à plein d'autres endroits aussi. Et on arrive à des pourcentages d'évolution qui sont relativement, tout à fait faisables dans la fourchette des + ou -5 % par rapport à la tendance puisque le scénario maximaliste, on requalifie à 50 % sur A6, 50 % A7, il faut gagner 4 % de parts modales par rapport à la tendance 2030. Un scénario, je dirais, qui consisterait à réduire simplement un peu le trafic sur A7 et un peu sur Fourvière, il faudrait gagner juste 2 % de parts modales. Ce qui veut dire que, une opération de

requalification de A6-A7, c'est tout à fait possible sans attendre l'Anneau des Sciences. La condition étant plutôt que l'État ait réglé son problème de contournement Nord- Sud.

Voilà. Je laisse un peu de place pour les questions.

Philippe MARZOLF

Monsieur RIVALTA vous avez la parole, vous aviez une question au cours de... vous pouvez passer le micro à Monsieur RIVALTA, il avait une question... ah, vous ne parlez pas, d'accord. Vous parlez pendant le débat, d'accord. À Monsieur BOSSUET, alors.

Philippe BOSSUET

Philippe BOSSUET du Sytral. Je vais reprendre un certain nombre de points de votre présentation. Je vais essayer d'être assez rapide. Je commencerai par quelque chose de concret. Vous nous dites A2 qui est une ligne forte effectivement prévue au PDU mériterait d'être fait en tramway, mais c'est pas possible, parce qu'il y a des considérations physiques et sur le même slide, vous nous indiquez qu'il n'y a pas de spécificité particulière à l'Ouest lyonnais. Donc je me demande quand même si ça, ce n'est pas un peu tout et son contraire sur le même slide. On le sait bien sûr qu'il y a des spécificités particulières à l'Ouest lyonnais. Ce qui le montre aussi c'est votre erreur sur les densités. Sur ce que vous annoncez sur les densités quand vous comparez les communes de l'Ouest et de l'Est lyonnais, ce que vous dites est faux. Donc c'est faux soit parce que vous vous êtes trompés soit parce que c'est intentionnel, mais le sujet est un peu...

Réactions inaudibles dans la salle

Oui, mais il y a forcément... parce que dans la mesure où nous on a annoncé l'inverse donc il y a forcément...

Philippe MARZOLF

Une erreur quelque part, c'est sûr.

Philippe BOSSUET

... un expert qui se trompe. Donc nous on a proposé de regarder les populations, le nombre de personnes et les emplois par kilomètre de ligne, ce qui en matière de transport semble être quelque chose de relativement clair pour apprécier l'efficacité d'un moyen de transport. Quand on regarde les densités, on prend la peine en général dans ce cas-là à regarder la densité sur la tache urbaine, c'est-à-dire sur la partie des communes qui sont construites, parce qu'il y a des très grands parcs ou de très grandes zones vertes protégées dans une commune, on ne la prend pas en compte, en général dans la surface de la commune pour en déduire la densité. Après très rapidement, par rapport aux quelques dessins que vous avez montrés, notamment en Presqu'île ou sur d'autres aspects de vos propositions de transport en commun et de desserte tram-train de l'agglomération lyonnaise, ce que vous montrez en Presqu'île, ça pose quand même un certain nombre de problèmes d'insertion ou de contraintes, c'est-à-dire faire des stations de tram-train sur des ponts sur la Saône ou sur un parking souterrain à l'Hôtel-de-Ville ou sur une station de métro, ça dans des périmètres protégés, ce n'est quand même pas aussi simple. Je suis d'accord que rien n'est impossible

puisqu'on a quand même participé effectivement depuis une quinzaine d'années sur cette agglomération, à faire un certain nombre de choses. Mais à un moment il y a des limites, passer dans des voiries de 9 m pour insérer un tramway, il ne reste quasiment plus de place pour les piétons. Je prendrai deux, trois autres exemples, par rapport à ce que vous proposez. Par exemple sur le Cours Charlemagne, faire passer trois lignes de tramway T1, T2, T8 à des fréquences de 2 minutes, ça semble extrêmement difficile par rapport à ce qu'on connaît sachant que, en matière d'exploitation, nous avons, je dirais des objectifs de régularité, d'efficacité que nous souhaitons tenir, donc ça ne semble pas très, très possible.

Un autre élément pour aborder les deux derniers points de mon intervention. Par rapport au SCoT et à l'horizon 2030, 90 % de la population et de l'agglomération telles qu'elles seront en 2030, on les connaît aujourd'hui et les populations sont là. Donc bien souvent dans votre discours qui est très intéressant, je pense que ça n'est pas pris en compte, c'est-à-dire la marge de manœuvre ou la marge de modification de l'agglomération à cette période-là, est quand même relativement faible par rapport à ce qui existe et à ce qui est en place. Pour compléter aussi ce qui se disait tout à l'heure sur les SCoT et les dessertes de transport en commun, si effectivement 54 % des permis de construire déposés, l'ont été à moins de 1 km des gares, il y a un réseau transport en commun, il y a dans le SCoT et ce sera transformé dans le plan local d'urbanisme qui est en cours de révision, une très forte volonté des élus de redensifier la ville ou de l'intensifier, de renouvellement urbain avec je crois 40 à 60 % des logements sur Lyon Villeurbanne, là où on a un réseau de transport en commun aujourd'hui existant et très performant. Donc on a une autre volonté complémentaire aussi qui est de renforcer la capacité de ce réseau et par rapport aux 90 % de population et d'emplois qui sont déjà en place, d'améliorer leur desserte en transport en commun, en utilisant le réseau déjà existant et un certain nombre d'extensions telles qu'elles sont décrites d'ailleurs au SCoT ou au PDU.

Pour finir, vous avez évoqué ou posé la question, je ne sais pas si c'est à vous-même ou à nous, de comment imaginer effectivement une vision pour l'avenir ou des pistes à ouvrir. Moi par rapport à votre démonstration, j'aurais tendance à vous demander quelle méthode vous avez employée pour imaginer effectivement cette vision sur les transports en commun ? À partir de quelle analyse des flux, quelle analyse de l'enquête ménage, quelle analyse des fréquentations actuelles du réseau TC, quelle analyse des projets urbains ou de grands équipements qui sont prévus dans le cadre du SCoT ou des PLU ? Pour ce qui nous concerne, à l'occasion du débat public on a pu le montrer, avant même ce débat public on a pris la précaution d'aller voir un petit peu sur les sites d'associations ou je dirais de la société civile tous les projets ou les idées qui avaient pu naître depuis quelques années, donc on a recensé au moins une douzaine de projets que nous avons analysés et par rapport justement à ces questions de densité, de faisabilité, ils ne nous ont pas semblé du tout concluants. Dans le cadre du projet Anneau des Sciences et même auparavant nous avons beaucoup travaillé sur le SCoT, donc il y a un plan qui a été défini, nous avons vérifié que ces lignes de transport telles qu'elles étaient prévues à l'horizon 2030, étaient tout à fait en mesure de prendre en charge et d'améliorer la part modale des transports en commun par rapport aux populations qui s'y trouveront. Et enfin, dans le cadre d'un atelier sur les alternatives au projet Anneau des Sciences, nous avons analysé à peu près une trentaine de projets proposés

par les associations, il y a quelques semaines. Il n'est pas ressorti de tout ça des choses extrêmement convaincantes, même si effectivement il y a de très bonnes idées. Donc peut-être avez-vous en base, je dirais, par rapport à votre méthode, des éléments complémentaires par rapport à ça et que vous pourriez nous expliquer. Enfin un dernier point, par rapport au bilan effectivement, dans votre offre ou dans votre réponse d'ailleurs, vous nous proposez une comparaison avec un travail fait à Annecy par exemple, là encore je trouve que l'échelle des agglomérations, la taille n'est pas tout à fait comparable. Ce qui se fait à Annecy n'est pas tout à fait la même chose, et les enjeux financiers ne sont pas tout à fait la même chose, compte tenu même de la nature des réseaux et des modes qui sont employés.

Un dernier point, l'ensemble des points que vous avez développés dans votre réponse et à priori dans votre offre, même avant, grosso modo on l'a estimé entre 1,6 et 2 milliards en plus des projets de transport en commun tel qu'ils sont déjà prévus dans le SCoT. En dehors de l'aspect d'investissement que cela représente, ça pose évidemment un gros questionnement par rapport aux questions d'exploitation dont on a parlé dans une commission financière dans ce même débat.

Philippe MARZOLF

N'hésitez pas Monsieur BOSSUET, sur le site internet, dans le forum à reposer ces questions et à les analyser un peu plus en profondeur, pour justement qu'il y ait un véritable débat sur internet. Monsieur PEREZ ?

Marc PEREZ

Je me réjouis que le Sytral ait mesuré les populations + emplois desservis par des propositions telles qu'on a pu faire, mais j'ai je n'ai pas trouvé d'indications de populations + emplois desservis par un site propre qui soit BHNS d'ailleurs ou en tramway, le long de la D342 en rocade entre Pierre-Bénite et Gorge de Loup. Donc je n'ai pas d'indications, je n'ai pas trouvé dans le dossier ni dans le site du Sytral ni dans le site du dossier Top, de dossier qui calcule un taux de population + emplois desservis sur une ligne donc Gorge de Loup/Pierre-Bénite. Je n'ai pas trouvé dans le dossier de taux de population + emplois desservis par kilomètre de la ligne du PDU et là je dis qu'on a repris simplement la ligne du PDU entre Bellecour ou Perrache et Saint-Genis-Laval. Là, si le PDU a proposé cette ligne forte c'est bien qu'il y avait quand même du potentiel. Il me semble qu'il y en a effectivement. Je n'ai pas trouvé d'indication de population + emplois desservis par le projet LEOL. Et le projet LEOL, il me semble qu'il a une qualité, un niveau de population desservie par kilomètre tout à fait comparable à ce qu'on connaît sur l'Est lyonnais. Il se trouve que j'ai habité à Meyzieu pendant 10 ans, j'ai habité à Décines pendant 10 ans également, donc je connais bien les densités de ces communes. C'est des communes qui sont très faiblement denses et c'est aujourd'hui qu'elles sont en train de se densifier. Si vous regardez l'évolution de l'urbanisme à Décines et à Meyzieu, il y a un processus de densification qui est postérieur à T3. Quand T3 est arrivé, ce sont des communes qui à la limite justifiaient à peine le mode tramway. D'ailleurs c'est pour ça qu'il était en discussion au moment où il a été mis en service. Sur Vaulx-en-Velin, T3 ne desservait que des ferralleries, donc il n'y avait aucune densité. Donc je connais très bien les densités qui sont desservies sur l'Est lyonnais. Sur l'extension de T5 jusqu'à Chassieu, les

densités en nombre de population + emplois par kilomètre desservi sur le secteur d'Eurexpo, elles sont faciles à calculer, puisqu'elles sont très très faibles. Donc, je pense que vous n'avez pas été au bout de l'analyse et comme je vous dis, vous, vous allez faire ce que vous voulez de notre étude, nous, la semaine prochaine on n'est plus là, Monsieur RIVALTA va la jeter dans sa plus belle poubelle, mais ce n'est plus notre question. Nous notre propos c'est d'ouvrir. Il nous semble que vous n'avez pas suffisamment ouvert les questions d'études tramway sur l'Ouest lyonnais. Vous dites qu'il n'y a pas de potentiel, mais vous n'avez pas de projet évalué qui le montre, donc moi je pense qu'il y a matière à étude pour démontrer ce que vous dites, et je pense qu'au contraire qu'il y a du potentiel sur ses lignes. Le chantier est à ouvrir il n'y a pas matière à conclure aujourd'hui.

Fabien BAGNON

Bonjour, Fabien BAGNON, association les Coquelicots, collectif VALVE, venir à vélo à Lyon. Je vais reposer la même question que j'avais posée au Grand Lyon concernant les hypothèses prises dans vos études concernant l'évolution du prix du pétrole. C'est un paramètre qui me semble important donc ça, c'est ma question. Et également sur les hypothèses, on se base malheureusement sur la dernière étude ménages-déplacements qui date de 2006, donc qui date un petit peu maintenant. Je pense qu'on a sous-estimé une évolution de tendance qui s'est déjà produite et la prochaine étude le confirmera, je pense, à voir. Et par rapport à l'évolution du coût du pétrole, je pense que dans vos études, enfin celles du Grand Lyon tout du moins, la prise en compte de l'évolution du pétrole n'est pas suffisamment prise en compte et ça va produire une deuxième évolution très forte des parts modales. Donc partir sur des prolongations de tendance, même celles qui sont faites par TTK, risque d'être contredites par un principe de réalité concernant les ressources de pétrole qui diminuent, comme on le sait. Je vous remercie de votre réponse.

Marc PEREZ

Sur le pétrole, j'ai cru qu'il y aurait un Peak Oil qui allait bientôt arriver. Je constate – qu'on s'en réjouisse, certains s'en réjouissent d'autre pas – l'arrivée du nouveau mode d'extraction du gaz aux États-Unis montre qu'il y a des réserves énormes d'énergie fossile, qu'on n'avait pas estimées il y a à peine cinq ans et que c'est très difficile d'estimer que la demande de déplacement va baisser à cause d'une augmentation du prix du pétrole. Tout le monde est d'accord pour dire que ça arriverait un jour, mais on pensait que ce serait horizon 2020, aujourd'hui on sent que c'est plutôt un horizon 2080 ou 2100. C'est une très grande difficulté de savoir quand sera le Peak Oil.

Michel JOUARD

Merci. Bon, je pense qu'on a entendu beaucoup de spécialistes et d'institutionnels.

Philippe MARZOLF

Toujours se présenter, même si vous êtes un citoyen comme vous dites.

Michel JOUARD

Oui, mais je vais me présenter et je souhaiterais faire entendre aussi la voix d'un citoyen parce qu'il n'y en a pas beaucoup qui ont pu s'exprimer jusqu'à présent, ce n'est pas votre faute, mais c'est la réalité peut-être de la salle.

Je m'appelle Michel JOUARD, je suis militant associatif et de conseil de quartier de Perrache-Confluence. Pour nous, les habitants de ce quartier, c'est valable aussi sans doute pour ceux qui habitent Cours de Verdun et Place Carnot, il y a un impératif qui est absolu, c'est de déclasser l'autoroute A6-A7 dans le meilleur délai. Nous l'avons déjà réaffirmé, on nous a dit non, non, non, il faut attendre 15 ans. Ça fait 45 ans que ça existe. 45 ans qu'il y a des nuisances. Donc nous voulons absolument que ce soit fait plus vite. Le scénario qui a été présenté par nos amis montre que c'est possible. Donc nous appuyons dans ce sens. Deuxième chose, si je parle ici que du quartier de la Confluence, c'est évoqué aussi, actuellement déjà il y a un manque de transports en commun. Je suis désolé, Monsieur RIVALTA, si vous n'êtes pas d'accord. Le tram T1 est déjà quasiment saturé. Il va y avoir bientôt 14 000 habitants de plus, 15 000 salariés. Il est impératif de prévoir dès maintenant des transports en commun, parce que ce ne sont pas les voitures qui vont se bousculer encore plus dans ce quartier qui est le centre-ville et qui est enclavé. Voilà quelles étaient les choses que je voulais dire.

Jean-Claude DESSEIGNE

Jean-Claude DESSEIGNE. Je ne vais pas m'exprimer en tant que représentant ou élu du maître d'ouvrage, mais tout simplement en tant que maire de Tassin-la-Demi-Lune et président de Techlid. Vous dites qu'il s'agit d'un chantier qui est à ouvrir, qu'il s'agit de pistes de réflexion et qu'après tout la semaine prochaine vous ne serez plus là, donc vous nous laisserez vaquer aux réflexions sur ce que vous présentez. Il faut être un petit peu plus pragmatique. Je partage un certain nombre de constats qui sont faits. Pour des raisons diverses que l'on dise que dans l'Ouest lyonnais il y a une insuffisance de transports en commun, ce n'est pas faute pour les élus de s'être battus, mais il y a peut-être quelques difficultés qu'il faut appréhender, lorsque l'on connaît bien le secteur. Moi, 45 000 véhicules à l'Horloge, 35 000 au Carrefour de la Libération tous axes confondus, 35 000 au niveau du parc piscine d'Aquavert à la limite de Francheville, de Craponne, de Tassin-la-Demi-Lune et de Lyon V^e. Ce ne sont pas des pistes de réflexion, ce ne sont pas des chantiers ouvrir, moi, élu maire je n'en veux plus de ce trafic d'agglomération. Ce que j'attends donc, ce sont des résultats concrets par rapport au projet de l'Anneau des Sciences. Lorsque l'on évoque les relations économiques, le territoire de Techlid, ce sont sept communes de l'Ouest lyonnais, 6 000 entreprises, dont quelques-unes d'envergure nationale et 40 000 salariés. Il faut répondre à un certain nombre d'attentes des acteurs économiques. Qu'est-ce qu'on ferait dans le cadre de l'agglomération, et je raisonne uniquement à l'échelle de l'agglomération, pour favoriser les échanges entre ce deuxième pôle économique après la Part-Dieu avec celui qui se trouve à l'Est lyonnais, celui qui se trouve à Gerland, celui qui se trouve au Sud-Est de l'agglomération lyonnaise ? Ça, ce sont des réalités. Et puis, lorsque je disais il y a quelques instants, il y a un certain nombre de contraintes. On ne pourra jamais effacer le fait que l'Ouest lyonnais est une série de vallons. Il y a des montées, il y a des descentes. Alors moi, je veux bien qu'on fasse passer le tram-train un peu partout. D'abord il faudra demander à la

région si elle est prête à investir, et à faire ce qui est du domaine de sa compétence, en coopération avec la SNCF et avec RFF. Mais vous savez, le tram-train, je ne sais pas si on l'amènera jusqu'à Saint-Martin-en-Haut. Tout simplement si l'on prend le tram, il ne va pas aller au-delà de certaines limites. Et puis l'infrastructure elle est ce qu'elle est aujourd'hui par rapport aux voiries existantes. Si l'on veut désengorger du trafic d'agglomération, nos voiries actuelles, et je ne parle pas uniquement pour Tassin-la-Demi-Lune, mais pour Craponne, pour Francheville, pour Marcy-l'Étoile qui est quand même une commune qui a la caractéristique d'avoir plus de salariés par rapport aux grandes entreprises qui sont sur son territoire que d'habitants, si on veut désengorger nos voiries existantes aujourd'hui parce qu'elles sont des voiries anciennes et par ce qu'il y a un certain nombre de contraintes qui sont des contraintes fortes, c'est justement pour favoriser un nouvel essor des transports en commun, mais qui viendra renforcer ce qui existe et qui viendra apporter un plus par rapport aux habitants. Enfin, je ne partage absolument pas un avis que vous avez émis, mais ça je l'exprime en tant que maire, lorsque vous dites, mais si l'on envisage des lignes de tram-train, si l'on envisage des lignes de tram tout court, cela permettra le long de ces lignes une urbanisation. Moi, attendez, j'ai rien demandé et je n'en veux surtout pas.

Philippe MARZOLF

Pas de réaction Monsieur PEREZ ? Monsieur au fond.

Pierre MENARD

Bonjour monsieur MARZOLF, merci de me donner la parole, je suis Pierre MÉNARD, le maire de Chaponost. D'abord un regret que je réexprime, c'est que le débat public n'ait pas voulu aller sur le terrain de l'Ouest lyonnais, comme on lui a demandé, parce que notre territoire est quand même largement concerné par les impacts du projet, même si nous pensons que c'est un projet d'agglomération et qui se justifie essentiellement dans les propos du maître d'ouvrage, par l'agglomération. Mais les impacts sur les 110 000 habitants de l'Ouest, ils existent et il aurait été intéressant de les entendre en direct. Je regrette que vous n'ayez pas voulu vous déplacer sur ce territoire. Mais j'en viens au propos d'aujourd'hui pour être un peu surpris par l'argumentaire développé sur l'urbanisation, je ne sais plus quel est le qualificatif qui a été donné, mais des communes insatisfaisantes, des communes de l'Ouest et un projet de ré-urbanisation le long de la CD42. Alors le long de la CD42, il y a un peu moins d'emplois qu'à Techlid, mais il y a à peu près 5 000 emplois, il y a 300 entreprises à peu près, nous créons de nouvelles zones industrielles sur ce secteur et je ne vois pas très bien comment, et surtout pourquoi, nous déplacerions nos communes pour les mettre le long de cet axe, comme cela a été proposé un peu par Monsieur PEREZ. Voilà c'est une question je vous remercie d'y répondre.

Philippe MARZOLF

Juste une réaction M. le maire, on n'a pas refusé d'aller dans l'Ouest. Je vous rappelle que toutes les collectivités qui le souhaitent, avaient la possibilité en plus des réunions organisées par la commission particulière, on en a organisé 15 quand même nous-mêmes, d'organiser une réunion d'information à laquelle nous participions si nécessaire et nous tirions les enseignements. Nous sommes allés jusqu'à... Pas du tout jamais, on est allé jusqu'à

Beauvoir-de-Marc, etc. qui est très très loin de Lyon. Donc si vous nous aviez dit, on veut organiser une réunion d'information, on l'aurait fait, on aurait participé, comme on a participé à quatre ou cinq autres réunions...

Pierre MENARD

Je vous ai écrit dans ce sens-là... *(la suite de la réponse est inaudible)*

Philippe MARZOLF

Tout à fait... et après on vous a redit que vous pouviez organiser vous-même. On a limité à 15 réunions organisées par la commission particulière, c'était pour limiter aussi le budget financé par le Grand Lyon et que les autres collectivités pouvaient organiser des réunions d'information auxquelles nous sommes venues. Et quatre ou cinq communes en ont organisé d'autres. Une réaction par rapport à la D342 ?

Marc PEREZ

Effectivement, mais ça ne concerne pas votre commune, c'est un projet d'urbanisation qui concernerait plutôt Sainte-Foy et Francheville, c'est à dire c'est des centralités qui existent déjà, qui pourraient être renforcées : un grand centre commercial...

Philippe MARZOLF

Vous montrez un peu la carte juste pour être plus précis... C'est pas celle-là, il y avait une autre carte...

Marc PEREZ

Si, il y a le vieux Francheville ici et puis il y a un début d'urbanisation qui peut être mieux structuré, mieux densifié et qui serait relié de façon très rapide avec le centre-ville, à la fois par le Sud et par le Nord.

Cyril KRETZJELMAN

Cyril KRETZJELMAN, élu dans l'Ouest lyonnais. Moi, je remercie la commission du débat public de cette séance de travail et donc on remercie aussi le Grand Lyon qui est le financeur de cette séance de travail par voie de conséquence. Les thèses de TTK sont tout à fait intéressantes, elles sont discutables, donc je crois que Marc PEREZ a bien expliqué quelles étaient les limites de son propos, mais je trouve qu'elles illustrent très très bien les priorités politiques au bout du compte qu'on peut se donner sur ce dossier. Est-ce que par rapport aux déplacements, on privilégie notamment comme dans un certain nombre de pays de l'Est de l'Europe, donc les transports en commun, des solutions collectives ou est-ce qu'on privilégie les solutions individuelles ? Je crois que l'étude de TTK montre qu'il est possible de résoudre les problèmes d'engorgement, de thrombose par des solutions prioritaires, clairement les transports collectifs. C'est tout l'intérêt. Elle montre aussi que l'ensemble des études n'ont pas été suffisamment abouties sur ce sujet et qu'il y a des pistes qui restent complètement à explorer, par rapport à un scénario qui nous amène au moins à 2030 ou à 2040. Je pense qu'on peut prendre le temps pour les semaines ou les mois qui viennent de faire cette exploration par ces différentes pistes. Quand le Sytral considère que les propositions qui sont faites par la société civile ne sont pas intéressantes, je m'interroge sur la capacité que nous

avons à vraiment travailler sur l'avenir et de définir des priorités qui soient portées véritablement par l'intérêt général et pas par les convenances en matière de solutions qu'on a actuellement aujourd'hui dans une perception de déplacement qui reste à mon avis largement datée. Je voulais que Marc PEREZ nous éclaire de deux points. Je fais écho à la question de Pierre MÉNARD sur l'urbanisation en bordure du CD42. Un certain nombre de mes concitoyens s'inquiète sur une hypothèse comme celle-là qui viserait pensent-ils à finalement faire un para-TOP à la place du TOP sur le CD42. Donc ça peut être le risque avec un axe de transport qui soit privilégié, si effectivement les emprises d'un tram-train possible ne viennent pas directement, et on voit qu'un certain nombre de réticences sont à l'œuvre aujourd'hui là-dessus. Est-ce que le CD42 ne risque pas de devenir, ce qu'il est peu ou prou déjà aujourd'hui, un TOP sans le TOP ? Deuxième question, vous n'avez pas du tout évoqué la question des transports par câble qui est évoquée notamment par cette fameuse société civile si irresponsable aux yeux de certains. Merci.

Philippe MARZOLF

Alors, cette urbanisation ?

Marc PEREZ

Effectivement, la D342 c'est un potentiel, mais qui n'est pas forcément facile partout. Il y a des enjeux de reconfiguration d'un front bâti, mais c'est du renouvellement urbain, c'est de la densification, ça veut dire du remplacement aujourd'hui de maison avec jardin par un front bâti, c'est un modèle qui n'est pas forcément facile politiquement, qui n'est pas forcément celui des communes. Si on reste aujourd'hui par rapport à une configuration de la D342 qui a 7 à 8-9 m de large, on est vraiment sur une urbanisation presque rurale avec des bouts de ville, des bouts de rural. Effectivement si on ne veut rien changer à cette urbanisation, on est obligé de créer une nouvelle infrastructure en parallèle, c'est le projet TOP qui est en tunnel, mais ne pas faire le TOP et urbaniser, c'est... mais ceci dit, cette urbanisation peut se faire aussi avec le TOP. Urbaniser la D342, c'est un projet de densification des vallons du l'Yzeron qui, en termes de transport, serait très intéressant puisqu'on aurait un axe qui serait facilement captable sur les transports collectifs. Plus facilement que si on développe les coteaux de Craponne ou les coteaux de Francheville sur le haut ou les coteaux de Marcy-l'Étoile. Sur la D342, on a une linéarité, on peut bien connecter à la ligne D au Nord, à la ligne B au Sud. Et on peut, potentiellement, avoir des futurs habitants, des futurs emplois, qui fonctionnent beaucoup sur les transports collectifs. Mais c'est un projet aussi politique de réaménagement de cet axe, puisqu'il y a beaucoup d'expropriations. Ceci dit, physiquement aujourd'hui, il n'y a pas d'impossibilité.

Philippe MARZOLF

Transports collectifs, câble...

Jan GROÛE BEILAGE

Donc le type d'aménagement qu'on puisse imaginer c'est ce qu'on connaît aujourd'hui. Donc, par exemple à Francheville, c'est l'axe de l'Ouest lyonnais. Donc, ce n'est pas étrange au territoire déjà. On ne propose rien de nouveau, on va dire, donc c'est juste de profiter

déjà des éléments qu'on connaît déjà et utiliser au bon endroit pour renforcer effectivement le développement du secteur.

Philippe MARZOLF

Transport collectif par câble ?

Marc PEREZ

Sur le câble, je pense qu'il y a des bons endroits pour faire du câble. On ne l'a pas indiqué dans notre dossier, parce qu'il y a des problèmes juridiques que je ne maîtrise pas, sur lesquels j'ai souhaité être prudent. Mais si vous regardez les alentours de Gorge de Loup, vous voyez qu'il y a des quartiers collectifs, qui sont à distance très faible de la gare de Gorge de Loup, de la gare de métro et du train, mais qui sont inaccessibles à pied puisqu'il y a l'A7, il y a la colline à monter. Et le câble, s'il était faisable, ça j'en sais rien, pourrait tout à fait amener des quartiers très denses, les amener directement à la station de métro Gorge de Loup. On a la même configuration à la Mulatière ou à Sainte-Foy, où s'il y avait un tramway au pont de la Mulatière, il y aurait matière à développer soit un transport par câble, soit un ascenseur pour amener ce quartier dense qui est sur la colline, l'amener auprès du transport.

Mais comme je l'ai dit, nous notre travail, ouvre des pistes, mais ne les ouvre pas forcément toutes. Le câble sous réserve qu'il soit juridiquement possible par rapport aux franchissements de terrain, il y a des potentiels effectivement tout à fait intéressants sur l'Ouest lyonnais.

Philippe MARZOLF

Monsieur qui avait une question, M. MURARD et puis après vous pourrez parler M. OLIVIER.

Jean-Yves POTEL

Mon nom est POTEL, je ne suis pas du quartier, mais je m'intéresse à la question et je souhaiterais revenir en deux points peut-être sur la question du tram-train. Dans un premier temps, je crois penser que le tram-train, tel qu'il existe, ne peut pas atteindre toutes ses potentialités, pour la simple raison que les voies restent propriété de RFF et donc ça pose beaucoup de problèmes au plan tarifaire. Ce serait intéressant peut-être que la SNCF, RFF et la Région ou le Département ou Sytral, naturellement, puissent devenir maîtres de ces infrastructures, qui sont peu utilisées par la SNCF pour ses besoins propres. Ça permettrait déjà de dégager un problème, de dégager quelque chose au plan tarifaire, notamment les problèmes de cartes Orange, ou cartes collectives, chemin de fer, train, tramway, métro.

Et le deuxième point que j'aimerais souligner, ce que l'on appelle tram-train, pour l'instant c'est très impropre. Il s'agit seulement d'un matériel de type plus léger que le chemin de fer normal et qui n'est pas utilisé du tout pour l'instant sur les réseaux de transports en commun lyonnais. Un vrai tram-train, le tramway sort et va sur le réseau normal, urbain. Comme il y a le seul tram-train français qui existe actuellement, celui de Mulhouse, où là ça se mélange vraiment. Il y a une unification tarifaire pour la partie urbaine et donc ça fonctionne aussi très bien à Karlsruhe. On va même très loin en tram-train, on va même, de Lyon ce serait pratiquement pour aller de Bellecour jusqu'à Villefranche-sur-Saône, Bourg-en-Bresse...

enfin à des distances très importantes. Par ailleurs, le tram-train, évidemment, est un peu difficile d'insertion en centre-ville, j'en suis conscient. Par contre, si les décideurs se renseignaient beaucoup, ça pourrait peut-être être adapté, parce que je ne sais pas si certains d'entre vous connaissent la ville d'Amsterdam, je suppose que oui, c'est une ville qui a une structure avec des canaux extrêmement concentriques et les rues transversales en étoile, traversent ces canaux sur des ponts. Et il y a également dans ce centre-ville, un grand nombre de lignes de tramways qui circulent dans des rues très étroites, à peu près comme la rue Grenette, et ils circulent en voie unique sur ces rues, sur toutes les sections en question et ils se croisent sur les ponts, à savoir qu'un certain nombre de ces rues sont aussi à double sens, c'est-à-dire trois voies en tout : une seule voie de tramway au milieu et une voie dans chaque sens de part et d'autre. Et c'est techniquement faisable. Bon, il faut se donner la peine, c'est peut-être un peu complexe...

Philippe MARZOLF

Mais on ne peut pas se stationner, on me dit...

Jean-Yves POTEL

Non, sur certaines zones, là ce sont des zones piétonnes, il faut le savoir...

Philippe MARZOLF

D'accord, ce sont des zones piétonnes.

Jean-Yves POTEL

Merci aux décideurs de calculer tout ça.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur de votre contribution. Monsieur là-bas.

Jean MURARD

Jean MURARD, association Déplacements citoyens. Je voudrais un petit peu réagir aux propos de Monsieur DESSEIGNES, qui nous dit, et nous sommes compatriotes avec Monsieur DESSEIGNES, par le hasard des choses. Monsieur DESSEIGNES nous dit, il y a plein de bagnoles dans ma commune, il faut absolument qu'on fasse le TOP. Seulement manque de chance, le TOP ce n'est pas dans trois ans, dans cinq ans ou dans huit ans, c'est à l'horizon 2025-2030. Donc je crois que face à, je dirais cette difficulté qu'il y a à Tassin, qu'il y a ailleurs, parce qu'effectivement les voitures ne vont pas disparaître du paysage avant longtemps, il faudrait qu'en termes de transports en commun, on fasse preuve de beaucoup plus d'optimisme, et là je crois qu'on peut remercier Monsieur PEREZ, même s'il ne prétend pas avoir trouvé les solutions en un mois ou deux mois de travail, on peut le remercier de nous faire voir l'avenir des transports en commun de façon un petit peu plus optimiste, un petit peu plus imaginative qu'on l'a fait jusqu'à présent. Et je voudrais revenir sur deux points, des points positifs : quand on regarde l'enquête ménage de 2006 par rapport à 1995, on voit déjà que la part des transports en commun a augmenté de façon assez forte et que la part des déplacements en voiture a diminué, si ma mémoire est bonne, de 15 %, donc le déplacement en voiture a diminué de 15 % et le nombre de voyage/kilomètres, correspondant à

ces déplacements, si j'ai bien retenu ce qu'il y a dans le dossier du maître d'ouvrage, aurait également diminué, pas de 15 %, je crois, de 9 % si ma mémoire est bonne. Donc, soyons optimistes. Et puis soyons optimistes aussi, quand on regarde non pas entre 1995 et 2006, mais quand on regarde en valeur absolue, ce qui s'est passé au TCL entre 2001 et 2011. Entre 2001 et 2011, le nombre de voyages, de source Keolis, source Sytral, le nombre de voyages est passé de 262 millions à 404 millions, à 1 million près, par an, ce qui est une augmentation de 54 % si ma mémoire est bonne, mais j'ai une bonne mémoire des chiffres. Et bien sûr, ça s'est accompagné d'une augmentation des recettes, provenant des usagers en transport, de 80 %. Grosso modo, on a un coefficient de 1,5 de fréquentation et un coefficient d'un petit peu moins de 1,2 pour l'inflation, donc on retombe bien les recettes à 84 %. Donc je dirais soyons optimistes. Contrairement à Monsieur PEREZ, je pense qu'il ne faut pas avoir forcément un à priori sur la CD42, sur un tramway. Il se trouve qu'à proximité de CD42, on a déjà un tram-train. Un quai sur une partie importante de son trajet entre Chaponost, Francheville, Alaï, etc. et puis Gorge de Loup, Saint-Paul, on a déjà un tram-train avec des inters stations relativement longues. Mais, si on a non pas un tramway sur la CD42, mais un bus à haut niveau de service en BHNS, comme on en a dans d'autres endroits de l'agglomération : je pense à Rillieux, je pense à Caluire, je pense même en centre-ville avec la ligne C3, on a certainement beaucoup de choses à faire. Et puis la débrouillardise face aux difficultés d'insertion. Je vais prendre un exemple, c'est le pont Lafayette. Moi, j'ai souvent parcouru le pont Lafayette en bus, il y a quelques années, et le bus, il était en concurrence avec les voitures. On n'avait pas de site protégé, et puis on était coincé par le goulot d'étranglement du début du pont Lafayette. Et bien, je ne dis pas facilement, mais on a trouvé des solutions qui permettent aujourd'hui, quand on traverse le pont Lafayette en bus, de s'apercevoir qu'on va vite, alors que les files de voitures, surtout en heure de pointe, vont très lentement, et ça doit être une incitation à trouver des solutions. Je pourrais citer d'autres exemples, la Montée des Soldats, par exemple, on a été imaginatif, alors je ne vois pas pourquoi dans le futur on ne serait pas imaginatif dans ce domaine-là. Excusez-moi, j'ai peut-être été un petit peu long.

Philippe MARZOLF

Merci. Il y a Monsieur qui m'a demandé la parole depuis longtemps. Je lui donne enfin. Et après il y a Monsieur LAURENT et Monsieur RIVALTA.

Jean CHAMBON

Jean CHAMBON de Pierre-Bénite. Je remercie la commission départementale et nationale d'avoir répondu...

Philippe MARZOLF

Particulière, c'est pas départementale,

Jean CHAMBON

... Particulière, pardon, à la demande qu'on avait faite de poursuivre les études et de ce point de vue, ça nous donne raison. Moi, je me rappelle du maire de Pierre-Bénite, Serge TARASSIOUX, il mettait en avant, le besoin d'avoir des études beaucoup plus complètes et

qui examinent l'ensemble des alternatives. Et je crois qu'aujourd'hui, on peut toujours discuter sur tel ou tel point de vue. Moi, ce que je retiens, c'est qu'il y a une ouverture et le débat prend une autre dimension. Ce qu'il y a de malheureux, c'est qu'on est à quatre de la fermeture du débat, de la clôture du débat, puisque c'est jeudi soir.

Philippe MARZOLF

Le projet, il a encore peut-être quelques années...

Jean CHAMBON

Ceci dit, maintenant comment le projet on va le faire évoluer ? Puisqu'il doit évoluer, il ne peut plus rester dans l'état où il est. C'est-à-dire, on a une offre de déplacement qui est faite avec le TOP, l'Anneau des Sciences, qui répond à un certain nombre de critères, tout à fait discutables ou non discutables, suivant de quel point de vue on se place. Et maintenant, on voit bien que pour répondre à des objectifs similaires, on a la possibilité d'une autre organisation des déplacements, qui prend en compte les questions d'urbanisation et il faudrait examiner les problèmes de coûts. Je ne sais pas si aujourd'hui, en fonction de ce qui a été ouvert, moi ce que je retiens, c'est que c'est ouvert. Donc, il y a la possibilité de prolonger des études, de continuer à faire des projets sur un certain nombre de questions qui sont très pertinentes, enfin que je trouve très pertinentes et très en cohérence avec l'ensemble, la question des déplacements de l'Ouest lyonnais, la question aussi des déplacements de l'Ouest vers l'Est, la question du centre-ville. Moi, il me semble qu'on a besoin de poursuivre cette question-là. Et je me pose une question, et ça, on verra dans les enseignements du débat public, comment ça viendra. Mais moi, j'ai une grande question qui ressort aujourd'hui, que je ne pouvais pas affirmer avant, mais que je peux poser plus tranquillement aujourd'hui : est-ce qu'il y a une égalité – c'est pas juste, une égalité, une équivalence – entre un projet avec le TOP et un projet sans TOP ?

Si on a des projets équivalents, il me semble que le Grenelle de l'environnement avait fait un choix, il avait fait un choix politique, qui était celui de choisir, toujours le projet équivalent qui faisait l'économie et de la voiture. Et moi, il me semble qu'il faut qu'on réfléchisse à ça ou du moins que le maître d'ouvrage, il réfléchisse à ces questions là. Ça veut dire que le débat n'est pas épuisé. Je pense qu'il prend une nouvelle dimension aujourd'hui. Et nous, pour ce qui nous concerne, Pierre-Bénite, ça nous satisfait et on va s'investir beaucoup plus loin encore dans les propositions et les alternatives.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre contribution, Monsieur. Il y avait Madame qui avait demandé la parole. Et après Monsieur LAURENT et Monsieur RIVALTA.

Corinne TOURASSE

Bonjour, Corinne TOURASSE, directrice générale adjointe à la Région Rhône-Alpes. Je voudrais revenir sur deux points. D'abord sur la question du RER et de la mise en ligne des lignes des gares de Part-Dieu et de Perrache. Cette question qui est assez séduisante sur le papier, a été réétudiée par l'État, qui est quand même le premier concerné parce que c'est quand même une opération extrêmement structurante au niveau national, a été étudiée dans le

cadre de la désaturation du ferroviaire Lyonnais. Ce qu'on a constaté, et l'État l'a constaté, et nous les partenaires locaux aussi, que c'est une opération qui coûtait extrêmement cher, sur laquelle on ne savait même pas nous dire si elle était faisable, qui n'était pas phasable, et pour lesquels il existait d'autres scénarios qui remplissaient les mêmes objectifs et qui étaient nettement moins chers. Donc c'est quand même une question qui a été réexaminée et d'une certaine façon, on pourrait dire écartée de nouveau par l'État.

Deux mots aussi sur l'Ouest lyonnais, sur le tram-train. Sur le tram-train, c'est vrai qu'on pourrait dire que si on sortait du système ferroviaire, peut-être que ça irait mieux, peut-être. Encore faudrait-il, qu'il y ait une réforme du ferroviaire et que cette réforme du ferroviaire – elle arrive petit à petit, on a une loi de décentralisation qui arrive, il y aura probablement une deuxième loi. Pour autant, aujourd'hui, on est dans un système ferroviaire qui a ses contraintes, qui est c'est vrai un petit peu opaque en termes de coûts. Pour autant, quelle que soit l'opacité des coûts, il faut les payer, donc, on les paye. On pense qu'on pourrait probablement améliorer vraisemblablement l'attractivité du tram-train avec une intégration tarifaire. C'est vrai, probablement, on y travaille, c'est difficile aussi et ce n'est pas Monsieur RIVALTA qui me dira le contraire, parce que derrière il y a aussi des questions de gros sous. Mais on peut espérer y arriver. On peut continuer à faire des investissements. On a déjà mis 300 millions d'euros dans cette affaire, on peut continuer à en mettre, dans le tunnel des Deux-Amants, on peut augmenter les fréquences, on peut faire le raccordement à la presqu'île... Encore faut-il que la Région, vous l'avez dit, veuille bien investir, continuer à investir là alors qu'elle a d'autres projets ailleurs en Rhône-Alpes. Il n'y a pas que l'agglomération lyonnaise dans la région Rhône-Alpes. Et quand on aura fait tout ça, on sait qu'on est sur des niveaux de fréquences qui restent de l'ordre de 30.000, peut-être 35.000, je ne sais pas, voyages/jour. Et ça renvoie à la question qui a été posée, je pense dans le dossier du débat : est-ce que c'est à la hauteur des besoins en déplacements des futures années ? C'est quand même à regarder de près. Et pour finir, j'avoue que votre schéma des futurs projets de desserte me perturbe un petit peu, je rejoins Monsieur MURARD, je trouve que sur le dessin en tout cas, il faudrait le regarder de près, mais la proposition de rocade en tram qui est sur le RD42, paraît plus concurrentielle du tram-train que complémentaire. Donc, ça pose quand même un problème, vu le niveau d'investissement qu'on a déjà fait sur le tram-train. Je pense que si on devait développer les transports, il faudrait qu'ils soient infiniment plus complémentaires et dans une logique d'optimisation des investissements déjà faits, que dans une logique qui me paraît comme ça a priori, sans l'avoir regardée de près, quand même un petit peu sujette à discussion. Merci.

Philippe MARZOLF

Monsieur PEREZ, une réaction ou pas ?

Marc PEREZ

Effectivement, vous avez un projet de tramway parallèle à un tram-train. Cela dit les questions de dessertes sont différentes, les fonctionnalités sont différentes. Le tram-train vise à s'orienter à terme vers Givors, à faire des relations entre Givors et Vaise, le plus rapidement possible. Dans un premier temps, on avait réfléchi vraiment à orienter beaucoup le schéma

sur le tram-train, mais quand on regarde vraiment ce qui se passe en termes d'urbanisme sur Francheville, on se rend compte que la gare de tram-train de Francheville est à l'écart de tout ce qu'il se passe en termes de densité, d'activité commerciale. Tout le pôle historique, central, à la croisée de la ligne Perrache-Francheville et la D342, il est vraiment sur D342... Pour dire en toute franchise, initialement, vu de loin, on avait pensé que le tram-train, ça devait être l'axe principal d'investissement sur cet axe, après y avoir regardé de plus près, on pense que la D342, il peut y avoir un potentiel beaucoup plus important, sachant que ce sont des fonctionnalités différentes, des fréquences différentes. Le tram-train vers Brignais, c'est 30 mn aux heures creuses, 15 mn aux heures de pointe. Une ligne forte, quelle soit BHNS ou tramway, entre Pierre-Bénite et Gorge de Loup, c'est plus de la fréquence urbaine, 6 à 7 mn, donc il faut qu'il y ait des études approfondies qui dimensionnent le mode, que ce soit un BHNS ou un tram, mais c'est plus de la fréquence urbaine, c'est pas le même type de service et pas le même type de desserte que ce qui se passe sur le tram-train de l'Ouest lyonnais. Et pour répondre dans votre sens, peut-être qu'une formule BHNS serait plus en complémentarité par rapport à l'existence du tram-train, justement, à très grande proximité. Donc, comme je vous l'ai dit, notre travail, il ouvre des pistes, il ne vise pas à conclure sur le mode idéal. En tout cas il me semble très important de rechercher des études sur des projets en site propre intégral.

Philippe MARZOLF

Monsieur LAURENT, vous voulez réagir ? Après Monsieur RIVALTA et Monsieur CLAISSE.

Olivier LAURENT

Rapidement, un propos de technicien, par rapport à ce qu'il se dit là. Monsieur est parti, dommage, le riverain de la Confluence, mais il a dit, Monsieur PEREZ nous montre que c'est possible. Enfin, en tant que technicien, je suis ouvert à d'autres perspectives, mais il y a quand même des grosses limites à cette approche, c'est que Monsieur PEREZ ne montre rien et il démontre encore moins, c'est-à-dire, on va pas vous assommer de chiffres, mais les tableaux sur la requalification d'A6-A7, c'est des raccourcis méthodologiques, et des erreurs. Quelques exemples : vous prenez l'idée de l'évaporation de trafic, donc l'étude – je pose en référence CAIRNS et ATKINS de 2002, qui montre qu'effectivement la médiane est de 10 % d'évaporation. Sauf que l'évaporation, elle prend en compte le report modal et d'un seul coup je rajoute en plus 29 % de report modal. Donc, on a une évaporation à 40 %. On veut bien, mais méthodologiquement, il y a un problème ; 15 % de report d'itinéraire – oui, vous ne l'avez pas redit là, vous l'avez indiqué dans votre offre – c'est 15 % de plus sur Laurent Bonnevey. Ok, mais Laurent Bonnevey, il ne peut plus, on nous a dit qu'on augmentait de quelques % côté Sud, que c'était difficile, si on rajoute 15 % sur l'itinéraire Laurent Bonnevey, il y a quelque chose qui ne marche pas. Donc, voilà ce que je voulais dire, il faut faire attention à ce qui peut être des pistes de travail et ce qui relève de problèmes méthodologiques. Corinne TOURASSE l'a dit, on vous citera exactement les conclusions d'étude NFL. On peut ouvrir des portes, mais quand elles ont été étudiées et refermées à double tour, il ne faut pas faire rêver le simple citoyen sur des choses qui sont physiquement, financièrement pas possibles.

Philippe MARZOLF

Monsieur RIVALTA.

Bernard RIVALTA

Merci, Monsieur le président de me donner la parole au bon moment.

Philippe MARZOLF

C'est le terme, au bon moment.

Bernard RIVALTA

Comme on arrive à la fin de votre intervention, ça tombait bien. Le transport, moi ce qui m'a le plus gêné, Monsieur PEREZ dans votre intervention, je l'ai noté et j'ai demandé à mes collègues de vérifier que j'avais bien entendu : le transport n'apporte pas de dynamique économique. Qu'est ce que vous voulez, déjà là-dessus, il ne peut pas y avoir le même type de raisonnement entre vous et nous. Certainement pas. Le transport en commun, pour nous, c'est une couture du tissu social, c'est effectivement la lutte pour la protection de l'environnement, mais c'est surtout aussi le développement économique. Et si cette agglomération un jour ne prend pas en main son développement économique à travers les transports en communs et à travers les transports routiers, et bien ce n'est pas la peine de faire un discours sur les villes européennes. À un moment donné aussi, vous dites, nous on fait des propositions, il y a des études à faire, bien sûr qu'il y a des études à faire, on le sait bien, parce que sur un projet tel qu'il est aujourd'hui, notamment dans l'affinement d'un certain nombre de perceptions, il y a des études à faire. Il y a des choix à faire, notamment, il y a le choix à faire sur le Sud, de l'Anneau des Sciences, est-ce qu'on le fait à Oullins ? est-ce qu'on le fait arriver un peu plus bas ? ça fait partie des choses qui sont en discussion et qui seront en discussion au niveau des élus, au moment du vote du mois de juin.

Philippe MARZOLF

Il y a une ouverture Monsieur BUFFET là !

Bernard RIVALTA

Et donc... Non, mais il n'y a pas de problème d'ouverture avec Monsieur BUFFET, parce qu'aujourd'hui je pense que, si jamais on lui appliquait ce schéma-là, je serais très triste pour lui. D'abord, parce qu'il aurait perdu le métro pour aller jusqu'à Saint-Genis-Laval, et qu'il aurait gagné un tramway sur la Grande Rue d'Oullins. Et bien je lui souhaite bonne chance pour les prochaines élections. Donc je veux dire, voilà, par rapport à ça, il n'y a pas de problème...

Philippe MARZOLF

Monsieur BUFFET est d'accord avec vous, il vient de le dire. Je ne sais pas si vous l'avez entendu.

Bernard RIVALTA

Je suppose, parce que quand le métro est arrivé là-bas, en bas, le long de la Grande Rue d'Oullins, on a essayé tous les deux pour faire le maximum, pour empêcher que la circulation ne soit pas partie sur la Grande Rue d'Oullins, parce que c'est un axe commercial et que c'est un axe de développement relativement fort. Si vos mettez un tramway Grande Rue d'Oullins, il n'y a plus de voiture, il n'y a plus que dalle, et vous allez voir un peu les réactions que vous allez avoir. Parce que c'est un peu ce que je reproche à la proposition qui est faite, c'est qu'elle ne tient pas compte d'un aspect démocratique des choses par rapport à nos concitoyens, c'est-à-dire qu'on trace des trucs, on dit voilà, ça, on supprime des maisons avec des jardins, on fait ci, on fait ça... Sauf que nous les élus, on est obligé de prendre en compte les deux, c'est-à-dire, le développement des transports en commun, c'est-à-dire le développement de la circulation, mais aussi la protection de ce qui existe dans certains types d'environnements, et notamment de préservation des sites en matière d'équilibre rural. Donc, là-dessus, moi j'ai l'expérience de LEOL : on fait une voie de bus sur l'Ouest Lyonnais, on n'a pas moins de quatre recours au tribunal administratif. Alors, j'imagine que quand on va faire ce qui est proposé, bonjour les dégâts, on met cent cinquante ans pour le faire. Donc là aussi, il y a des contradictions qui sont faites, entre le schéma sur un plan et la réalité de ces choses-là. Et puis, il y a quelque chose aussi qui n'est pas dit, mais que je répète en permanence, l'Anneau des Sciences, il s'amortira en partie avec le péage, alors que les transports en communs, Monsieur PEREZ, plus on va, plus on développe les transports en commun, plus on développe le déficit des transports en commun. Moi, je vous rappelle que le prix du ticket, le prix de l'abonnement, c'est 41,50 € maintenant, la moitié pour les étudiants, que le prix du ticket est à 1,60 €. Mais le vrai prix du ticket, vous l'avez dans l'agglomération, le vrai prix du ticket, c'est le prix du ticket de Rhône Express, c'est un PPP, ça veut dire qu'il y a des investissements qui ont été faits, qu'il y a du fonctionnement qui est pris en compte, qu'il y a un équilibre financier qui doit être réalisé parce que l'entreprise n'a pas fait ça pour ses beaux yeux, ni pour les nôtres. Et quand on est à 14 €, même si vous les mettez à 10 ou 12 €, ça, c'est le vrai prix du ticket. Le reste après, il faut le payer, par le versement transport des entreprises. Alors quand vous leur dites aux entreprises, si je me pointe avec eux en disant, le transport n'apporte pas de dynamique économique, ce n'est même pas la peine que j'aie plaider la cause du Verdon Transport qui est mis en cause par la présidence du Medef d'ailleurs. De ce point de vue là, nous on essaie d'avoir des cohérences d'ensemble.

Et puis surtout, la cohérence qu'on essaie d'avoir, c'est une cohérence multi modale. C'est-à-dire, il y a ce qu'il faut faire rouler, y compris en transport en commun dans l'Anneau des Sciences, parce que le maire de Tassin l'a rappelé, les ondulations. Et puis la surface des voiries. Les voiries, les tramways et les bus, ça vole pas. Et quand il faut les faire circuler, c'est là où plus personne n'est d'accord avec la façon dont on supprime la circulation ou dont on la réduit de façon importante, sans avoir la possibilité de passer ailleurs. Donc, vous avez pris une démarche, qui est une démarche de tracé des lignes, mais qui n'est pas celle que l'on utilise depuis 10 ans ou 11 ans au niveau de l'agglomération qui est celle du maillage. Ça a été rappelé par MURARD, moi j'apprécie qu'il me félicite, je veux dire, c'est pas un problème. J'ai pris le Sytral avec 260 et quelques millions de voyages par an, on en est à plus de

400, parce qu'on a essayé de développer de façon cohérente. Quand on a fait le plan, Atout Bus, pour la réorganisation du réseau de surface – parce que ça aussi, vous TTK, votre boîte, elle a été créée pour faire essentiellement du tram-train ou pour développer le tram-train – très bien, moi je suis opposé à rien du tout, mais à un moment donné, il faut que tout ça soit cohérent avec les différents moyens de transport.

Et donc, voilà ce que je voulais vous dire. Quand vous allez passer dans la ligne D42, si vous dites, il faut effectivement qu'on fasse du transport en commun, faudra prendre la place, faudra limiter la circulation des voitures et des camions quand c'est des zones industrielles, et bien si vous savez le faire, moi je ne sais pas le faire, et je ne sais pas le présenter à mes concitoyens.

Philippe MARZOLF

Allez-y Monsieur CLAISSE. Faudra leur passer une commande si vous voulez qu'ils étudient ça ?

Gérard CLAISSE

Quelques remarques à la fin pratiquement de ce débat, mais c'est vous qui jugerez de la fin. Vous nous dites, vous souhaitez ouvrir des pistes et vous ouvrez des pistes. On a pour autant le sentiment en lisant le cahier – je crois qu'il sera partagé des deux cotés, c'est-à-dire aussi bien les pro-Anneau des Sciences que les pro-scénario tout TC – que votre expertise est à cheval entre une expertise et un cahier d'acteurs, c'est-à-dire que dès le départ, malgré tout, vous défendez une posture qui est un scénario tout tram ou tram-train, voilà, qui a la posture que vous défendez régulièrement. Et quelque part, vous argumentez dans ce sens-là, en tout cas la manière dont vont se saisir les uns et les autres, de votre expertise, va bien évidemment être utilisée dans ce sens. Conviction que je porte, là je m'exprime à titre personnel, c'est qu'après avoir conçu la ville pour et autour de la voiture particulière, je crois que changer de logiciel et construire la ville pour et autour d'un réseau de tram-train, ce n'est pas notre culture, ce n'est pas l'histoire de nos agglomérations et donc il faut probablement, en tout cas c'est la posture que l'on porte, avoir une approche beaucoup plus multi modale qui s'appuie à la fois bien sûr sur l'ensemble des modes de transports, leur complémentarité, leur intégration. On a des accords, des accords avec un certain nombre de propositions que vous faites, bien évidemment, mais je voulais les reprendre. Sur le transit, vous nous dites il faut intégrer la question du transit dans les études, oui on l'intégrera. D'autant mieux, lorsque nous aurons une réponse de l'État sur ce qu'il compte faire en matière de contournement. Ne nous demandez pas de l'intégrer en amont, alors qu'on ignore complètement quelles sont les pistes que donnera l'État. Sur le péage urbain, bien sûr qu'il va falloir ouvrir le débat, le président COLLOMB l'a indiqué. Mais on ne peut pas instruire ce débat-là trop tôt non plus. Parce que pour qu'il y ait un péage, quelque soit la forme de péage, il y a deux conditions : il faut que les gens puissent éviter le centre pour ceux qui n'ont pas à passer dans le centre et puis il faut que les gens qui veulent aller dans le centre aient des alternatives en matière de transports publics, leur permettant d'aller dans le centre, pour l'instant, ni l'une, ni l'autre de ces conditions ne sont remplies. Et le projet Anneau des Sciences vise à remplir ces deux conditions-là, c'est-à-dire, à la fois éviter le centre pour ceux qui n'ont rien

à y faire et développer l'accès au centre en transports publics. Sur le doublement du tunnel des Deux Amants, on partage votre analyse ; sur la nécessité de l'intégration tarifaire, bien évidemment ; de même, sur ce que vous dites, peut-être moins dans votre rapport, mais vous l'avez souligné plusieurs fois oralement, le laboratoire T3 est bien évidemment tout à fait intéressant. Le laboratoire T3, pour moi, il va de la Part-Dieu, du projet Part-Dieu en passant par Gratte-Ciel Nord, Carré de Soie, ZAC de la Fraternité, Meyzieu. Il y a là un véritable axe structurant en matière d'urbanisation, mais je ne fais pas non plus l'impasse sur le fait qu'on attire sur le Parc-relais de Meyzieu, de plus en plus de monde qui vient de l'Isère, et qu'il va falloir développer les capacités de ce parc. Ça veut dire quoi, ça veut dire qu'un axe lourd de transport public de type tramway, il porte aussi une périurbanisation et il porte aussi un facteur d'étalement urbain et on s'en rend bien compte avec la clientèle qui vient sur notre axe.

Voilà pour les accords. Sur les désaccords, ils sont bien évidemment, je l'ai exprimé des désaccords politiques ici. Vous proposez, parce que c'est une manière pour vous de le traiter dans le temps un déclassement progressif de l'autoroute A6-A7 et rapide. Rapide, vous l'avez dit oralement, moins dans votre rapport, oralement vous l'avez dit. Non, il ne peut pas être rapide, il dépend de la décision de l'Etat de déclasser ou pas A6-A7 pour pouvoir le transformer en boulevard urbain à 2x3 voies. Et le positionnement de l'Etat sur cette question-là ne sera fait que dès lors qu'il aura une continuité autoroutière qui sera assurée éventuellement par un grand contournement de l'agglomération. La réalisation du grand contournement de l'agglomération, elle n'est pas avant 2030 ou alors l'Etat va nous surprendre fortement. Donc, nous on fait l'hypothèse que nous n'aurons pas de grand contournement de l'agglomération avant 2030, mais que nous souhaitons engager, dès la livraison du TOP, la requalification d' A6-A7 et non pas 2x3 voies, mais bien à 2x2 voies. Et pourquoi deux fois deux voies, là aussi c'est une divergence d'analyse politique. On estime que sur cette partie de notre ville, et tant mieux si on peut le faire remonter ensuite, en tout cas là, on aura l'opportunité d'avoir un boulevard urbain apaisé, un trafic très sensiblement réduit qui reste encore important, avec des sites propres, avec des pistes cyclables, avec une reconquête des berges. On va pouvoir retricoter le lien entre nos berges et le quartier de Perrache, face à une population qui subit depuis 30 ans des niveaux de pollution, des niveaux de bruits et de nuisances qui sont insupportables et on va ne pas leur tenir le discours que dans 20 ans, on le passera à 2x3 de circulation avec 85 000 véhicules jour et non pas 75.000, mais même, on peut admettre 75 000, ça reste considérable. Donc ce n'est pas le choix que nous faisons, de même que celui qui va être de mettre en l'air l'auto-pont de la Mulatière. Donc ça, c'est sur l'A46, l'A47. J'ai encore deux points, des points de désaccord également sur la conception qu'on a de la ville, c'est-à-dire que nous on ne pense pas la ville autour exclusivement d'une politique de déplacement et de transport. On pense la ville, bien sûr autour d'aménagements, de cadre de vie, de qualité de vie. Les transports en sont un élément important, mais pas le seul. Je pense, sauf à ce qu'une analyse contraire nous prouve le contraire, mais qu'on ne peut pas aujourd'hui, ni demain, se passer de la rue Grenette comme axe de franchissement de notre Presqu'île, pour ce qui arrive de l'Ouest du côté de Saint Just, etc. qui descend, qui arrive de la Saône et, mise en relation avec la rive gauche du Rhône, c'est le seul point de passage. Quand le tunnel de la Croix Rouse s'est fermé et il est

fermé pour cause d'incidents, etc., forcément ça passe tout par là. On ne peut pas supprimer, se contenter dans notre Presqu'île d'avoir une relation Saône-Rhône, en gros, Ouest-est, exclusivement par la place Bellecour ou Perrache, ça n'est pas possible et le futur tunnel de la Croix Rousse.

Les propositions que vous faites posent des questions d'insertion urbaine fortes. On a parlé de la Grande Rue d'Oullins, Bernard RIVALTA vient d'en parler. À Confluence, je n'imagine pas un tramway qui vienne se poser sur la Darse. Le projet de la Confluence n'a pas été pensé en ce sens. Et encore une fois, il y a là une qualité urbaine, qu'on ne va pas repenser complètement, parce qu'on ne peut pas, le projet vient d'être livré, pour insérer par exemple une piste. Vous dites les axes lourds, et vous avez raison, sont facteurs d'intensification urbaine le long. La RD342, je souhaiterais qu'on puisse en échanger, qui est d'ailleurs la seule proposition d'axe lourd sur lesquels des capacités fortes d'intensifications urbaines existent, je ne pense pas que ce soit aujourd'hui un territoire sur lequel, demain, une intensification urbaine importante soit menée. Laissez nous terminer la Confluence, on en a encore pour quelques 15 - 20 ans. Laissez nous terminer le Carré de Soie, on en a encore pour 15 - 20 ans. Laissez-nous terminer Gerland qui là aussi s'inscrit dans une densification menée sur un quartier avec une bonne desserte de TC, on en a encore pour 15 - 20 ans. Laissez-nous engager et terminer la ZAC de Villeurbanne... voyez, on a des opérations majeures. Sachez simplement que sur cette question de l'étalement urbain et de la maîtrise urbaine par le Grand Lyon à horizon 2030, parce que c'est à cet horizon-là qu'on se situe, il y a sur les 150 000 logements qui sont réalisés au Grand Lyon, la moitié sont d'ores et déjà localisés, localisés à proximité des axes lourds de transports publics. Nous en avons 25 % qui seront dans le diffus et ça c'est la ville qui se refait, et la ville et les immeubles qui se refont les uns sur les autres, et 25 % nouveaux à localiser. Et les hypothèses qui ont été prises par l'Anneau des Sciences ont, sur cette question-là, fait l'hypothèse qu'on localisait tout à 100 % de ces nouveaux logements dans les zones d'intensification urbaine à proximité des axes lourds. Donc notre SCoT porte cette priorité d'intensification urbaine à proximité des axes lourds. Voilà, donc nous continuons à porter un projet, encore une fois je le redis, qui est multimodal, qui est aussi un projet urbain, ce n'est pas qu'un projet de déclassement. Et voilà, je voulais rappeler ces quelques éléments.

Philippe MARZOLF

Juste Monsieur CLAISSE, une petite précision, j'ai cru entendre que vous aviez dit au niveau phasage, le contournement transit de l'État c'est pas avant 30 ans.

Gérard CLAISSE

Non, avant 2030

Philippe MARZOLF

Ah, 2030, j'avais compris trente ans ; enfin, ça fait vingt ans, ça fait dix-huit ans. Alors, il y avait deux interventions et puis après on demandera au cabinet TTK de conclure, un bilan.

Jean SARRAILLON

Jean SARRAILLON, on a parlé de Francheville, je suis président de la Sauvegarde de la vallée de Francheville et je ne vais pas en fait mettre l'accent sur la question qui a été posée concernant la RD342, c'est effectivement un problème à regarder. En préalable, je voulais rappeler qu'on a fait, la Sauvegarde un cahier. Ça ne parle pas que de transports en communs. Son titre lui-même c'est : Priorité au mode alternatif à la voiture sans l'Anneau des Sciences. Donc si on préconise effectivement de ne pas faire l'Anneau des Sciences, on ne préconise pas d'abandonner la voiture, mais de mettre une priorité sur les modes alternatifs. Je voudrais simplement dire quelques mots sur le fait que le problème principal ou les deux problèmes principaux qui justifient au départ le dossier du TOP-Anneau des Sciences, c'est l'accès à Lyon, on l'a un peu oublié – enfin on a parlé de plein de choses – qui a une incidence sur l'utilisation d'A6-A7 et donc sa requalification. Ce que je voudrais dire c'est que, en conséquence, le problème c'est la liaison de l'Ouest avec Lyon. D'abord les communes les plus proches, mais aussi les communes les plus éloignées bien sûr. Ce sont des solutions difficiles, on l'a dit, je ne vais pas y revenir. Simplement, évoquer que le PLU actuel indique que les radiales Joliot-Curie, ainsi que Charcot peuvent être alignées, le sont souvent alignées à 16m dans certains cas à 20m. La question : est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir un certain nombre d'études – je ne vais pas dire non plus que je vais mettre l'A2 sur tout le parcours du C20 – ce que je veux dire c'est qu'on peut peut-être étudier un axe lourd sur ces lignes BHNS, tramway éventuellement... mais ces études, reconnaissons-le, elles n'ont pas été faites. J'ai été moi-même étonné quand j'ai regardé la densité de Lyon V^e, elle est équivalente à la densité de Lyon IX^e. Bien sûr le Sytral va me dire que c'est un chiffre global, et je suis d'accord, c'est un chiffre global, mais qu'on me donne les chiffres exacts de population et d'emploi sur 1 km, de 500 m de part et d'autre. On ne les a jamais vu, il n'y a pas eu d'études. Ce que je pense, en conclusion, c'est un exemple : il y a des études à poursuivre pour tenir compte de ce problème de l'accès à Lyon qui induit partiellement la solution pour la requalification d'A6-A7.

Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur CROZET, dernier intervenant et après on demandera à Monsieur PEREZ.

Yves CROZET

J'ai une question très courte en forme de clin d'œil. Sur le tout tram-train, tu te souviens Marc, quand on a fait un footing fin mai l'année dernière à Karlsruhe, un très bon footing derrière le château, je vous le conseille d'ailleurs, tu nous as montré un gros chantier. Donc les mêmes élus de Karlsruhe qui ont été suffisamment malins pour développer le tram-train sont en train de faire un tunnel sous la ville. Est-ce qu'ils sont devenus fous ?

Philippe MARZOLF

On ne sait pas. Monsieur PEREZ, est-ce que vous pouvez répondre aux différentes interventions et puis faire un bilan récapitulatif ?

Marc PEREZ

Je vais répondre à quelques questions et puis essayer de faire un bilan. Par rapport à la question, il y a une orientation politique effectivement, en tant qu'élu vous avez à mener une politique vis-à-vis de vos électeurs et c'est votre rôle. La mission qui nous a été donnée, c'est de voir s'il n'y avait aucune alternative technique. Le travail qu'on a fait nous, ce n'est pas de défendre une autre politique possible, ça donne peut-être cette impression, c'est de regarder si techniquement, l'alternative TC avait été poussée jusqu'au bout. Je pense que oui, vous avez raison, Monsieur RIVALTA l'a clairement mis en avant. L'insertion de tramway dans l'Ouest lyonnais et à Oullins notamment, c'est très compliqué, mais ça n'est pas impossible, c'est-à-dire que ça n'a pas été étudié, ça n'a pas été poussé. On pourrait très bien mener les études et dire l'insertion du tramway à Oullins, ça rapporte tant de voyageurs, en insertion, c'est très compliqué, donc on décide finalement de faire autre chose. Mais pour faire ce travail, nous n'avons pas mission de porter un avis politique sur la question, nous avons pour mission de regarder si les alternatives TC, techniquement, avaient été regardées. Et nous n'avons pas eu dans les mains de dossiers techniques qui nous permettaient de vérifier que cette alternative avait techniquement été vérifiée. Mais laissons le travail des techniciens aux techniciens, le travail des élus aux élus. Nous n'avons pas de vision politique à porter. Nous avons une mission qui portait sur l'alternative TC, nous n'avons pas eu de mission – et pour autant, j'ai ou j'aurais un certain nombre d'idées– sur le projet de déserte routière. S'il y a des solutions optimisées, ce n'est pas notre mission, ce n'est pas notre mission de définir la bonne solution. C'est de regarder vraiment, techniquement ce qui serait possible. Rue de Grenette, vous dites que c'est impossible, je dis c'est une question politique. Et quelle soit traitée au niveau politique c'est très bien, c'est la légitimité démocratique. Je dis que techniquement, il pourrait y avoir des choix politiques et des agglomérations ont fait ce type de choix qui pour ce qui concerne le cœur de ville, choisissent de privilégier les TC, les modes actifs, etc.

Je fais une petite parenthèse aussi sur l'exploitation, qui ne serait pas possible, l'exploitation – je ne sais plus qui a présenté ça – une exploitation d'un tramway ne serait pas possible à moins de 2 minutes – oui c'était vous monsieur BOSSUET, trois lignes de tramways. En Allemagne en général, à Karlsruhe en particulier, on exploite des troncs communs, alors bien sûr pas sur des longueurs énormes, de dix lignes, avec des fréquences cumulées qui peuvent aller jusqu'à la minute. Et d'ailleurs, nous sommes en France, un des spécialistes de la modélisation simulation d'exploitation. Nous travaillons actuellement sur l'extension du projet T1 en Île-de-France. Nous avons simulé l'exploitation du réseau tramway, très ambitieuse, sur Montpellier en 2020, avec des troncs communs qui sont avec des fréquences de 2 minutes. Si vous connaissez Montpellier, vous avez un nœud au niveau de la gare de Montpellier qui est très très contraint, mais qui fonctionne.

Et puis par rapport à ta question, Yves, moi je fais partie de ceux qui pensent que les élus de Karlsruhe sont un peu fous, mais bon, s'ils ont le budget fédéral qui leur paye leur tunnel, pourquoi pas, ça va faire moins de tramways en surface dans le centre-ville. C'est vrai que Karlsruhe a été victime de son succès, il y avait de plus en plus de tramways dans la zone piétonne et politiquement, il y a eu un choix d'enterrer les tramways. Là aussi, c'est un choix

politique. Techniquement, il y aurait eu d'autres choix qui auraient été beaucoup moins chers, mais respectons les décisions politiques, il y a eu un référendum qui a voté ce tunnel. Et maintenant, espérons que ce tunnel sera fait en temps et en heure et qu'on n'aura plus de travaux dans 7- 8 ans.

Voilà, je voudrais donc faire un petit bilan sur l'expertise qu'on a menée. Je pense qu'on a des bouleversements en cours sur la mobilité. Il faut les observer, il faut les prendre en compte dans les simulations. Nous avons donc des hypothèses, j'ai vu, sur la plus grande partie, on pourrait, tu es d'accord qu'il est nécessaire de les prendre en considération, donc je passe aux points suivants.

Sur les effets structurants des scénarios sur l'urbanisme, je sais qu'il y a des débats d'experts, on l'a vu par l'intervention d'Alain BONNAFOUS qui est une vision un peu différente de celle qu'on peut avoir, mais je pense que, même si on n'est pas très au point sur les méthodes ou du moins complètement d'accord dans le milieu scientifique sur les méthodes, comment intégrer l'effet structurant des projets sur l'urbanisation, il vaut mieux essayer de construire des hypothèses que ne rien faire, puisque ma conviction c'est que ne rien faire parce qu'on ne sait pas faire, ça peut nous amener à faire des prévisions de trafic qui sont complètement à côté de ce qui va se passer 20 ans plus tard. Donc le projet T3, c'est un véritable laboratoire qui peut aider à faire de la prospective à 20 ans sur la densification. Et je pense qu'il y a une divergence de vues, vous nous dites tout est bien calé sur les projets urbains futurs en 2030, je pense que des scénarios de transport très différents conduiront, même si on a une politique urbaine très très forte, à des phénomènes d'urbanisation différents.

Enfin, sur les TC, je pense qu'on est loin, en tout cas dans le dossier TC, d'avoir exploré toutes les possibilités. On dit, TTK, c'est le bureau du tram-train, je dois dire qu'en ce moment, on fait 95 % de notre chiffre d'affaires sur des études routières, BHNS, tarifaires, etc. Le tram-train c'est effectivement très très compliqué en France et donc il n'y en a pas beaucoup et les gros enjeux, d'ailleurs la plupart des projets sur lesquels nous invitons le Grand Lyon à réfléchir, ce sont plutôt des projets tramways ou BHNS d'ailleurs, en fonction des potentiels. Et puis enfin, si les projets que nous avons identifiés, nous pensons que leur étude peut être faite – d'ailleurs que le TOP soit décidé ou pas – sachant que, et c'est notre conviction, l'échéancier des projets fait que le résultat dans 20 ans ne serait pas le même si on commence par étaler relativement la ville par le TOP, les projets TC lourds qu'on pourra faire après seront moins performants. Si on commence par structurer l'urbanisme autour de projets TC lourds, un projet de contournement tel que le TOP sera d'autant plus performant, avec moins d'effets induits sur l'urbanisme.

Enfin, donc enjeux de refaire un test de modélisation sur cette hypothèse 2, donc hypothèse tout TC en pinçant Fourvière et les berges du Rhône à 50 % et en mettant des projets un peu volontaristes, vraiment en un site propre intégral. Ce se serait extrêmement intéressant d'avoir les résultats de modélisation d'une telle hypothèse. Et puis arriver, refaire un bilan complet de ces scénarios qui identifient bien les coûts d'investissement par mode.

Et effectivement, un investissement routier à péage, on peut espérer en récupérer 1/3 ou 1/2 par les recettes de péage, un investissement TC, il n'y a pas de recettes directement, de retour sur investissement. Sauf que si en fait l'étalement urbain, aller chercher l'étalement urbain après avec des lignes de bus qui doivent se multiplier dans le territoire, c'est aussi des coûts d'exploitation supplémentaires pour le Sytral. Donc il y a un besoin de faire un bilan sur les besoins de subventions en exploitation, sur les trafics VP, TC, en déplacement, en déplacement/kilomètres et puis un bilan des gaz à effet de serre de ces scénarios. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Merci, Messieurs, en tout cas, de cette ouverture, sur ce qu'on a entendu nous aujourd'hui, en même pas en un mois et demi. Juste pour vous rappeler, vous pouvez bien sûr, je vous l'ai dit, sur le site internet de la commission, réagir, faire des commentaires, donner des avis par rapport à cette étude. Je vous rappelle le prochain rendez-vous, c'est la réunion de clôture, jeudi prochain, à la Sucrière, 19h30. Je vous rappelle que ce n'est plus la peine, jeudi prochain d'apporter des arguments, on a fait le tour des arguments. Ce qu'on cherche maintenant c'est quel enseignement vous tirez du débat et nous présenterons les enseignements que nous tirons du débat, qui structureront notre compte rendu. Également autre élément, le système questions-réponses s'arrête le 22 mars pour que le maître d'ouvrage ait le temps de répondre quand même aux questions d'ici la clôture du débat qui est le 5 avril. Merci de votre participation et j'espère à jeudi prochain. Bonne soirée.