

RÉUNION TERRITORIALE

CONSÉQUENCES DU PROJET SUR LE BOULEVARD URBAIN SUD ET LA ROCADE EST

DÉBAT PUBLIC

Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique

BRON, le 20 février 2013

**Auditorium de l'Espace Albert Camus
1 rue Maryse Bastié**

de 19h30 à 22h37

Nombre de Participants : 66

Membres de la CPDP présents en tribune :

- **Philippe MARZOLF**
- **Cécile VALVERDE,**

Philippe MARZOLF

On n'est pas à un concours de beauté ce soir, on est à une réunion de débat public, mais tout le monde a pu voir votre expression. Si vous voulez rester debout, vous pouvez rester debout, mais vous allez peut-être vous fatiguer au bout de trois heures. Tout le monde a pu voir ce que vous vouliez exprimer.

Maintenant, place au débat. Je donne l'accueil républicain à Madame la Maire de Bron qui nous accueille ce soir.

Madame la Maire, Annie GUILLEMOT

Merci Monsieur le Président. Je me réjouis ce soir que la commission de débat public ait accepté qu'une réunion territoriale se tienne dans l'une des communes de l'Est Lyonnais, dans le cadre du débat public sur le projet Anneau des Sciences, de bouclage du tronçon Ouest du périphérique de Lyon. C'était une demande des élus de l'Est Lyonnais, des associations et de nos habitants. Cette réunion porte donc sur les conséquences du projet sur le boulevard Laurent Bonnevey, le Boulevard Urbain Sud et la rocade Est. Et je suis sûre que tous les habitants qui sont dans cette salle auront à cœur d'intervenir ce soir.

Je suis donc très heureuse de vous accueillir et je salue bien sûr tous mes collègues.

Bron est l'une des 58 communes de la communauté urbaine du Grand Lyon, qui a connu une évolution urbaine importante, une mutation de son territoire depuis les quinze dernières années, avec une situation géographique assez stratégique, qui nous permet d'utiliser le potentiel de l'agglomération, en reliant aujourd'hui notre commune en quelques minutes au cœur du centre ville de Lyon, grâce aux tramways T2-T5 - T5 que nous venons d'inaugurer – mais aussi, il faut le dire, parce que les infrastructures ont aussi des atouts sur la mobilité, notre réseau routier.

Forte de 40 000 habitants, Bron accueille aussi de nombreux équipements d'agglomération : les Hôpitaux (Neuro, Cardio, HFME, Le Vinatier), l'université Lyon 2, l'École de santé des armées ; nous accueillons la fête du livre ce week-end ; c'est aussi un poumon vert de l'Est Lyonnais avec près de 300 hectares de verdure et notamment le parc de Parilly ; deux parcs d'activités : le parc Dunon, le parc du Chêne qui accueillent des entreprises de haute technologie, près de l'aéroport de Lyon-Bron qui est aussi l'un des plus importants aéroports d'affaire de France.

Bron s'est développée, offre un nouveau visage, en phase avec notre projet d'agglomération avec le SCoT, le schéma de cohérence et d'organisation territoriale ; un développement maîtrisé et équilibré de notre centre ville, une priorité, parce qu'il nous faut le densifier, densifier aussi le long des voies de transport en commun, les jardins du Fort et puis bientôt le nouveau quartier, suite au départ de la gendarmerie Raby, que nous souhaitons bien sûr, comme les jardins du Fort, de même qualité. Et puis nous avons une politique ambitieuse de

renouvellement urbain avec les copropriétés privées de Terraillon, mais aussi le grand ensemble de Parilly.

Le troisième axe de notre politique urbaine, c'est la conservation de notre tissu pavillonnaire qui fait la renommée et l'identité de Bron et sur lequel nous veillons particulièrement.

Aujourd'hui, nous sommes plus particulièrement sur le problème des autoroutes – je suis sûre que nous allons en parler – 20 000 riverains le long de l'A43, 140.000 véhicules jour ; boulevard Laurent Bonneval, 160 000 véhicules jour, qui font donc l'un des points noirs de France. Mais aussi des réseaux de transport en commun : la ligne D avec l'arrêt Mermoz-Pinel, les tramways T2-T5, qui font que notre ville de Bron accueille aujourd'hui deux lignes de tramways.

Bron sait donc quelles peuvent être les contraintes liées à la présence de grandes infrastructures routières et autoroutières. Mais nous avons aussi pu démontrer, et nous pouvons en témoigner à Bron, qu'avec les efforts communs de l'État, de la Communauté urbaine, le Grand-Lyon et le Sytral, nous avons pu transformer une autoroute et un autopont en aménagements urbains de qualité. Je veux bien sûr parler de l'autopont Mermoz-Pinel, qui avait créé une rupture entre les quartiers des Charmilles, des Essarts et de Mermoz et qui aujourd'hui – je le sais, puisque les habitants cet après-midi étaient encore en réunion avec nos services – reconnaissent la qualité de l'aménagement. Et si je m'écoutais ce soir je dirais, continuons ce beau boulevard que nous avons fait à Mermoz et aux Essarts, le long de Parilly, parce que Parilly avait avant cette autoroute A43 un beau boulevard.

Je ferais bien aussi le rêve que dans les futures années, nous pourrions enfouir ce périphérique qui nous cause tellement de nuisances à Bron et sur d'autres communes riveraines.

Nous pouvons également témoigner à Bron, combien nos projets de transport en commun dans l'agglomération, nourrissent des projets de requalification urbaine, je parle de l'arrivée de T5 jusqu'à Eurexpo, en n'opposant pas les transports en commun, mais en les combinant, au mieux, en fonction des caractéristiques de nos territoires. Je sais que c'est dans cet esprit que le Grand-Lyon, le conseil et le Département ont conçu le projet Anneau des Sciences et l'ont soumis au débat public. C'est un projet d'agglomération qui doit permettre d'améliorer la mobilité sur l'ensemble du territoire et entre les communes, et constituer un levier de développement économique et urbain.

Je remercie bien sûr Jean-Claude DESSEIGNE et Gérard CLAISSE, vice-présidents du Grand-Lyon et leurs équipes de nous présenter ce projet dans quelques minutes.

Je regrette que l'État ne soit pas représenté en tribune, compte-tenu des discussions à venir qui dépasseront bien évidemment, le strict périmètre du projet d'Anneau des Sciences, étant donné le thème de la réunion. Mais il est nécessaire et bon pour la démocratie que tous les avis puissent s'exprimer dans le calme et le respect. Je vous remercie donc et je vous souhaite une bonne réunion.

Philippe MARZOLF

Merci Madame la Maire. C'était un accueil complet.

Ce soir, c'est une réunion territoriale. Je suis accompagné de Cécile VALVERDE, membre de la commission particulière. Nous allons vous dérouler l'accueil, cela a été fait. Enseignement à mi débat par la CPDP, je vais vous le présenter. Cela ne tient pas compte des différentes réunions territoriales, début janvier. Ensuite, il y aura la présentation du projet, et après nous aurons tout le temps d'échanger, presque deux heures, pour donner votre avis, poser vos questions, faire vos propositions, comme vous le sentez. On débatera la position de la commission particulière par rapport à la question du transit et des futurs débats.

Le débat public, je le répète, c'est important, on pense toujours qu'il faut mettre le cadre en place, même ceux qui viennent souvent, ceux qu'on appelle la caravane du débat, vous connaissez par cœur notre présentation.

Le débat public porte sur l'opportunité du débat - faut-il le faire ou pas ? sur ses objectifs et ses principales caractéristiques. Cela permet de s'informer sur le projet, d'obtenir des réponses à ses questions, donner son avis et faire des propositions. Un compte rendu et un bilan sont faits deux mois après le débat public qui dure en moyenne quatre mois, donc après fin avril. Le maître d'ouvrage doit prendre sa décision après, dans les trois mois. Et la décision doit être précise. Elle doit dire, comment elle prend en compte les mesures, pour répondre aux enseignements du débat.

Les principes du débat : d'abord transparence, on essaie de tout mettre et on fait le maximum pour tout mettre sur la place publique : toutes les études qui ont été faites par le Grand Lyon sont sur le site Internet ; les synthèses sont disponibles chez la commission particulière, il y a un verbatim, une synthèse, tout ce que vous dites en réunion publique, il y a les enseignements. On rend tout public, tout ce qui est dit en réunion et tout ce qui est dit sur le forum.

Équivalence - à notre sens, c'est important dans le débat public : toute personne concernée a le droit de s'exprimer. Comme on le dit souvent, madame ou monsieur Michu, aussi bien que madame le maire de Bron ou monsieur COLLOMB, président du Grand Lyon.

En contre partie, nous demandons des arguments, d'expliquer pourquoi vous êtes pour ou contre le projet, et quelles sont les propositions et les alternatives que vous proposez. Il faut que ce soit un débat constructif.

Le point important : nous organisons le débat, nous l'anisons, par contre, nous sommes complètement indépendants du maître d'ouvrage ou des différents acteurs. Nous sommes nommés par la CNDP et nous sommes indemnisés par la CNDP directement.

Nous sommes surtout neutres. Nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet, ce n'est pas la commission d'enquête. Nous sommes là pour recueillir ce que vous dites et ensuite, en tirer

les enseignements. Et c'est au maître d'ouvrage de répondre par rapport à ces enseignements. Nous sommes neutres, vous n'avez pas à nous convaincre, vous devez convaincre le Grand Lyon de la véracité de vos arguments.

Vous avez fait le débat public par écrit, par courrier, sur Internet également. Il y a beaucoup de questions, beaucoup d'avis. Cela fonctionne bien. Il faut continuer, il y a encore des choses à dire.

Nous sommes pratiquement à la fin des différentes réunions publiques, dernières réunions territoriales. Par la suite, nous avons décidé d'une étude complémentaire dont le sujet vous sera communiqué et nous ferons une audition publique le 18 mars sur cette expertise complémentaire. La réunion de clôture se tiendra le 21 mars, où l'on tirera les principaux enseignements du débat public avant de finaliser notre compte rendu.

Nous avons déjà les enseignements à mi débat, avant les différentes réunions territoriales. Mais sur les grands principes, nous rendons compte des questions et opinions exprimées – je rappelle, nous sommes neutres et nous ne donnons pas notre avis. Sur les sept premières réunions, 1.700 personnes, depuis il y a eu en tout plus de 3.000 personnes, sur le site Internet qui est très visité ; ce sont vraiment les propos des différents participants et ce n'est pas notre avis.

Vous vous rappelez, le débat public : opportunité, objectif, caractéristique. Sur l'opportunité du projet, le maître d'ouvrage le Grand Lyon, a mis un préalable d'une décision de l'État sur le contournement de transit de l'agglomération lyonnaise.

Vous avez sur le site Internet l'intervention de monsieur le Préfet, en réunion de lancement - la commission a sollicité monsieur le Préfet pour qu'un représentant de l'État soit présent ce soir, pour répondre aux questions éventuelles sur le transit ; monsieur le Préfet n'a pas voulu répondre à cette demande ; monsieur MAISONNIER de la Dreal s'est sacrifié et sera là pour répondre à vos questions mais je pense que ses réponses seront toujours un peu les mêmes, vous pouvez d'ailleurs les retrouver sur le site Internet.

Nous l'avons toujours dit, la commission particulière l'a dit, ce n'est pas la commission nationale qui est maître des saisines, du moment de la saisine, il faut bien le comprendre. Faire un débat sur un contournement à l'Est ou à l'Ouest, il faut qu'il y ait un maître d'ouvrage ; ici c'est l'État, qui à un moment donné décide de saisir la CNDP. À ce moment là, la CNDP peut décider de faire ou de ne pas faire un débat public. Ce qui a eu lieu sur le COL en 2001, c'est le Grand Lyon qui nous a saisi, mais on ne peut pas s'auto saisir. Quand il y aura, et c'est ce que l'État vous redira, un nouveau projet de contournement porté par l'État, il y aura forcément, suivant son montant - si ces infrastructures sont supérieures à 300 millions d'euros, ce qui va très vite dans l'autoroutier - une saisine obligatoire de la CNDP, commission nationale du débat public. La CNDP décidera ou non d'un débat public.

Par exemple, même si c'est un débat sur une saisine sur le contournement autoroutier à l'Ouest de Lyon, la CNDP devra être de nouveau saisie parce que l'enquête publique n'a pas eu lieu dans les cinq ans – 2001, c'est trop tard.

La CNDP pourra décider quelque chose. Par contre, si le projet est le même qu'au cours du débat public, la CNDP ne pourra pas décider un débat public ou une concertation. Il faudra qu'il y ait une évolution du projet. C'est dans la loi, il faut qu'il y ait des modifications de fait ou de droit. Je préférerais préciser les choses. De toute façon, quel que soit le projet de contournement de transit, il y aura une saisine de l'État à la CNDP.

Des convergences apparaissent dans le débat sur certaines priorités, c'est unanime : requalifier l'A6-A7, on verra pour le faire tout de suite ; articulation entre les différents modes de transport. Il ne faut pas opposer la voiture contre le transport collectif, le transport doux, etc. Il faut vraiment trouver l'intermodalité, pour certains, notamment les acteurs économiques, que le projet favorise le développement : lien entre entreprises, marchés de proximité. Pour les opposants, parce qu'il y en a : le projet ne répond pas aux enjeux de l'agglomération sur la mobilité, sur la qualité de vie - on le reverra sur les problèmes de pollution atmosphérique - voire contredit des engagements de la Communauté urbaine comme le plan climat. On y reviendra dans les enseignements.

Il y a beaucoup d'interrogations sur le coût du projet par rapport à ses bénéfices.

Objectif partagé par tous : requalifier l'A6-A7. Tout le monde a dit que c'était un scandale d'avoir fait passer l'autoroute en plein centre ville, il faut vraiment que ça change. C'est fortement souhaité par de très nombreux participants. Par contre, certains disent : requalifier un boulevard urbain, oui, mais il ne faut pas transférer la pollution non plus sur les autres territoires.

Pour certains l'Anneau des Sciences n'est pas indispensable à la requalification, ce que conteste le maître d'ouvrage Grand Lyon. Par ailleurs, c'est une décision de l'État, de déclasser l'autoroute en boulevard urbain. Et les opposants réclament des mesures immédiates, comme des feux tricolores ou en tout cas des essais.

Par contre, il y a une controverse sur le trafic induit par le projet. Dans les réunions thématiques, nous avons fait intervenir plusieurs experts, qui nous ont tous dit, pour la plupart, que toute infrastructure autoroutière nouvelle tend à accroître les distances parcourues. C'est ce qu'on appelle l'étalement urbain : les gens peuvent aller plus rapidement, donc ils vont plus loin. Et cela coûte moins cher au niveau foncier comme vous le savez. Cela aggrave la congestion et l'étalement urbain.

Les chercheurs ont appliqué un projet de modèle à usage universitaire. Ils ne montrent pas qu'il y a un trafic induit. Ce que dit d'ailleurs aussi le maître d'ouvrage, parce qu'il insiste sur l'intégration à une politique globale, requalification A6-A7, pas d'augmentation de capacité autoroutière, développement des transports collectifs en parallèle.

Les enjeux de mobilité sont les enjeux de société. Il y a eu beaucoup de questions sur « il faut arrêter la voiture », etc.. Nous avons fait intervenir des experts pour parler du lien étroit entre déplacement et organisation de la société. Actuellement, notre société est structurée par la voiture dont l'usage ne devrait pas s'effondrer, selon certains experts, avant plusieurs décennies, sauf catastrophe. Pourtant, une remise en cause croissante de la voiture se fait depuis de nombreuses années, source de problème d'environnement, d'une image dégradée, au profit des transports collectifs. Des évolutions qualitatives sont prévues, comme le covoiturage, l'auto partage, etc. C'est plutôt son utilisation.

Il y a un accord général sur un aménagement du territoire qui limite l'étalement urbain et les besoins de déplacements, qui figurent dans tous les documents, le SCoT par exemple. L'organisation de la ville doit se faire autour des axes structurants en transports collectifs et des pôles d'échanges – cela figure même dans la loi.

Cependant, il y a une crainte pour certains d'un éloignement croissant des activités économiques et des lieux de résidence, comme l'expérience le montre pour l'instant.

Il y a également une attente vis-à-vis des entreprises qui s'est exprimée concernant le déplacement de leurs salariés, leur responsabilité, quelque part, pour les inciter au transport collectif, aux modes doux, voire au télétravail qui a du mal à décoller.

L'intermodalité est revendiquée par tous : ne surtout pas opposer les modes de transport, comme je vous l'ai indiqué précédemment. Pour le maître d'ouvrage, les sciences s'inscrivent dans les objectifs du SCoT, le schéma de cohérence territoriale. Il favorise l'intermodalité.

D'autres critiquent une vision dépassée et contreproductive. Selon eux, la place de la voiture en 2030 est surévaluée par le maître d'ouvrage. Ils demandent un développement accru des transports collectifs et des modes doux.

L'équité sociale est un des sujets qui est sorti au niveau du débat et qui a été plusieurs fois questionné : inégalité socio-économique entre les habitants des centres villes, les habitants des banlieues éloignées face à l'habitat, le prix de l'immobilier, face à l'emploi et au pouvoir d'achat, face au déplacement, la mobilité subie, la mobilité choisie. Et une crainte d'un renforcement de cette disparité par un recours accru à la voiture, par le coût des péages, s'il y a l'infrastructure routière ; ce qui empêcherait les gens de l'utiliser, car cela coûte trop cher. Pour les experts, les effets redistributifs des péages pourraient par contre atténuer ces inégalités, mais il faudrait mener une réflexion sur des péages plus globaux, comme le péage urbain.

La qualité de l'air est une problématique cruciale qui est revenue pratiquement à toutes les réunions publiques que nous avons organisées et à réunion thématique sur le sujet. Comme vous le savez – cela ressort très régulièrement dans les actualités - la France enfreint les normes européennes sur les particules fines. Les conséquences financières sont une grosse amende de la commission européenne et les conséquences sanitaires sont la mort

prématurée de 40 à 42.000 personnes par an. Ce ne sont pas des morts subies, mais des années de moins de vies, etc. mais maintenant c'est prouvé.

Les transports, principalement les véhicules diesels, sont parmi les principaux responsables de la pollution. Les populations qui habitent autour de l'A6-A7 réclament une requalification urgente. Le plan de protection d'atmosphère de l'agglomération lyonnaise est en cours de révision pour l'instant et n'a pas donné les effets – et ils n'ont pas été suivi par le gouvernement.

Qualité de l'air et effets du projet qui ont été discutés.

Dans les arguments du maître d'ouvrage, qui vous le redira, le projet contribue à améliorer la qualité de l'air, puisqu'on reporte un trafic A6-A7 à l'extérieur vers une infrastructure enterrée, et il y a une politique globale des transports en commun. Par contre, il y a un plus fort impact pour le cas des tunnels et des cheminées, mais surtout des tunnels, des sorties des échangeurs, avec une concentration des polluants aux sorties des cheminées. Il y a une pollution rapidement décroissante, les effets s'atténuent au delà de 100 mètres environ. Nous avons appris qu'actuellement, il n'y a pas de technique de traitement efficace ou alors très consommatrice en énergie.

Des adaptations de l'urbanisme sont demandées, notamment aux Hôpitaux Sud. Une question qui est revenue très régulièrement, pratiquement à toutes les réunions : qu'est-ce qu'il va y avoir aux Hôpitaux Sud par rapport à cette pollution atmosphérique ?

Sur l'effet de serre, divergence sur les effets du projet. C'est une diminution insuffisante des effets des émissions de gaz en France actuellement. À ce rythme, on a des objectifs confirmés par la loi, de facteur 4. Mais on n'y arrivera certainement pas si on continue comme ça.

Le transport routier est le principal responsable. Les transports collectifs réduisent les impacts par le nombre de personnes transportées.

Pour le maître d'ouvrage, le bilan est neutre en matière de gaz à effet de serre, en cohérence avec le plan climat du Grand Lyon, une position contestée. Certains jugent le projet incompatible avec le plan climat du Grand Lyon, qui dit qu'il faut diminuer les gaz à effet de serre. Maintenir les niveaux des émissions est insuffisant selon eux, il faut viser une réduction drastique.

Sur le point financier, vous voyez que c'est un projet qui touche différents aspects. Le financement du projet est une infrastructure financée par le Grand Lyon et le Conseil Général à parité : entre 60 et 75 millions d'euros par an chacun, pendant 38 ans. Entre temps, il y a eu aussi la question de fusion Grand Lyon-Département sur ces territoires ; donc ce serait tous les deux.

Le reste, 24 à 38%, serait apporté par les péages. Pour certains, il y a des coûts qui ne sont pas exprimés, comme la restauration des espaces naturels, le traitement des pollutions, notamment la pollution atmosphérique. Ils réclament leur estimation et leur intégration au coût total. Pour certains, le financement du projet n'est pas supportable par le contribuable lyonnais.

Des mesures complémentaires sont prévues dans les programmes d'investissements annuels du Grand Lyon : requalification A6-A7, 120 millions d'euros ; requalification des centres ville, 150 millions d'euros.

Les péages sont un financement, mais sont également une régulation urbaine. Les experts souhaitent une organisation des péages plus cohérente, qui incite l'utilisateur à préférer les contournements. Par exemple, aujourd'hui, l'axe A432 est payant, alors que les voiries centrales sont gratuites. Les gens ont donc tendance à passer par le centre.

Pour le péage urbain, il y a différentes formes plus ou moins difficiles à mettre en œuvre. Il y a un problème d'acceptabilité politique. Vous avez vu que pour l'instant, il a été refusé dans les programmes du ministère de l'écologie.

Il y a également un problème d'acceptabilité sociale : payer pour rentrer en centre ville et une réglementation qui est incomplète.

Les transports en commun c'est une équation complexe. Monsieur le président du Sytral est présent, il pourra vous l'expliquer. Car plus ils se développent et plus ils sont déficitaires, plus cela coûte cher au niveau du prix du transport. Certains rappellent cependant leur effet externe positif non comptabilisé.

Dans le projet, il y a un volet transport collectif de 800 millions d'investissements qui est annoncé, financé par le Sytral. Cependant, il y a des précisions qui ont été demandées sur ces projets : les investissements qui sont directement liés à l'Anneau des Sciences et ceux qui sont prévus dans le SCoT, ou qui sont complémentaires.

Pour certains, l'argent public doit être investi dans un développement massif des TC (transports en commun). Pour le Sytral, le tout TC n'est pas finançable. D'autant plus qu'à l'Ouest, il y a des vallons et il y a une densité inférieure.

Pour préparer le débat, nous avons rencontré plus de quatre-vingts acteurs. Ces acteurs ont régulièrement fait des propositions et trouvé des solutions alternatives. C'est aussi la dynamique du débat : ceux qui sont plutôt opposés au projet, on leur demande quelles sont les propositions qui pourraient répondre aux objectifs.

Les solutions sans infrastructures routières majeures ont été basées sur les transports collectifs. On a organisé deux ateliers thématiques pour que chacun puisse s'exprimer et échanger. Il y a eu quatre propositions alternatives. Malgré certaines convergences relevées

par le maître d'ouvrage, les lignes sont pour la plupart prévues au SCOT, ils jugent ces propositions insuffisantes et impossibles sans l'Anneau des Sciences.

Pour certains, le relief vallonné et la faible densité de population ne se prêtent pas à un développement massif des transports dans l'Ouest,. Pour d'autres des mesures restreignant l'usage de la voiture sont absolument nécessaires pour changer les comportements. Les gens qui sont pour le projet estiment qu'il faut l'Anneau des Sciences et les transports collectifs. Et certains disent, il faut faire les transports collectifs sans l'infrastructure routière. Il y a eu un tracé routier alternatif qui a inclus les communes du Sud-Ouest. Elle est proposée par les communes d'Oullins, de Saint-Genis-Laval et de Pierre-Bénite, avec l'argument de mieux protéger les cœurs de ville.

Pour le maître d'ouvrage, cette solution est plus longue que l'Anneau des Sciences et entraînerait plus d'impacts locaux, tracé long, tracé alternatif ou, la solution le scénario rocade. Il y a une crainte d'utilisation comme infrastructure de contournement de transit parce qu'il irait plus au Sud.

Nous avons eu une dizaine de demandes d'expertises complémentaires par différents acteurs (Ils sont d'ailleurs sur le site Internet). C'est prévu dans la loi : à la demande des acteurs, la commission particulière peut demander à la CNDP, sur ses fonds propres, de commander une étude complémentaire sur un projet, sur ce qu'on a décidé.

Nous avons donc fait le 9 janvier une demande à la CNDP d'une expertise indépendante, financée par la CNDP, avec des questions précises, ce n'est pas un avis complet sur le projet ou une solution alternative à trouver. Ce sont des questions précises : 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 de son modèle ? Auraient-elles une incidence significative sur le projet ?

Deuxième question : les trois hypothèses en transport collectif sans infrastructure routière, étudiées par le maître d'ouvrage, nécessitent-elle des études complémentaires ? Si oui, lesquelles ?

Comme je vous l'ai dit, il y aura une audition publique. Le bureau d'études TTK a été choisi. L'audition publique aura lieu le 18 mars après-midi pour présenter cette étude et nous verrons les résultats qui seront tous rendus publics. Ce sont tous les enseignements, que pour l'instant la commission a entendus, à mi débat, avant les réunions territoriales.

Avez-vous des questions ? Par rapport aux enseignements, vous avez eu largement le temps de vous exprimer, de donner votre avis. Est-ce que par rapport à ce que je vous ai présenté, vous avez des questions ?

Michel LAROSE

Michel LAROSE, habitant de Décines. Dans votre présentation, vous parlez de répercussions sur le BUS et sur la rocade. Vous ne parlez pas des répercussions qu'il y aura sur le boulevard de Ceinture et sur le BUE, pourquoi ?

Philippe MARZOLF

Sur le BUS, il était prévu qu'on en parle à la réunion d'Irigny.

Michel LAROSE

Dans votre présentation de la soirée, vous dites que les communes de l'Est lyonnais sont invitées à cette réunion pour les répercussions qu'il y aura sur la rocade et sur le BUS.

Philippe MARZOLF

Pas sur le BUS, c'est sur la rocade et le boulevard Laurent Bonnevey. Le BUS a été traité normalement dans la réunion publique qui était dans le Sud à Irigny.

Michel LAROSE

Et pourquoi pas le BUO aussi ?

Philippe MARZOLF

Vous poserez la question au maître d'ouvrage. Il vous a entendu, il pourra vous le dire. Dans les réunions publiques, même s'il y a un thème, vous pouvez aborder d'autres sujets.

Michel LAROSE

J'ai aussi une question préalable : pourquoi cette nouvelle structure est enterrée, alors que toutes les implantations qui sont faites sur l'Est lyonnais sont au niveau du sol ? Pourquoi deux poids deux mesures au niveau de l'implantation sur le territoire du Grand Lyon ?

Philippe MARZOLF

Très bien. Cette question fera partie des questions à poser par la suite, pendant deux heures, sur le Grand Lyon. À propos des enseignements que je vous ai présentés, avez-vous d'autres remarques ?

Je vous propose, après ces enseignements - pour que tout le monde soit au courant de ce qui s'est dit dans toutes les réunions publiques - d'écouter la présentation du maître d'ouvrage qui dispose de 30 minutes pour présenter son projet, sur son opportunité, ses objectifs et ses caractéristiques.

Jean-Claude DESSEIGNE

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs.

Tout d'abord des remerciements à l'adresse d'Annie Guillemot pour avoir accepté de nous accueillir pour cette réunion publique territoriale. Je suis convaincu qu'elle le fait avec beaucoup de satisfaction, au regard des enjeux dont nous avons à discuter.

Dans un mois, nous achèverons le débat public, puisque le 21 mars se tiendra la réunion de clôture.

Ce soir c'est la vingt-et-unième réunion publique qui est tenue. Alors, vous me permettez de saluer et de remercier grandement les services qui nous accompagnent dans ce travail important, à la fois d'information, de clarification et d'analyse prospective.

La ville de Bron représente un exemple abouti en termes de réussite de requalification urbaine, de mobilité, de cadre de vie et de développement économique. Elle partage avec la ville que je représente, Tassin-la-Demi-Lune, le triste sort d'avoir la traversée de son territoire par une autoroute, un boulevard urbain et des infrastructures qui débouchent sur pas grand-chose pour ainsi dire, de manière un peu dure, qui débouche sur rien.

Je sais combien une infrastructure enterrée avec un maillage pertinent, en matière de transport en commun, peut contribuer à améliorer le cadre de vie des habitants, la mobilité, mais également le développement économique, la vie de nos commerces et la vie de nos entreprises.

Le projet d'Anneau des Sciences est porté par le Grand Lyon, maître d'ouvrage, mais également par le Conseil Général. Et il faut bien l'admettre, il n'a plus grand-chose à voir avec ce qu'il était dans les années 1990, le tronçon Ouest du périphérique.

Mais avant cela et pour clarifier les choses, le Grand Lyon et le Conseil Général se sont tournés vers l'État en posant deux questions qui sont importantes.

Il s'agit de savoir ce que l'État veut faire en termes de contournement de Lyon. En effet c'est de sa responsabilité, et c'est de sa part qu'une réponse est attendue.

J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer sur ce sujet et de prendre une position ferme et cela depuis plusieurs années en appelant – et ce n'est pas simplement une préférence, mais c'est un souhait formulé avec force. Peut-être pourrais-je comme Annie Guillemot faire un rêve, que ce contournement se fasse par l'Ouest. Mais encore une fois, c'est à l'État de décider.

La situation actuelle, celle que nous vivons, celle que vous vivez n'a que trop duré. Il faut sortir de ce trafic qui perturbe le cœur de l'agglomération et qui d'une certaine manière le désagrège : à savoir, sur l'autoroute A6-A7, 15% ; sur le boulevard Laurent Bonnevey, 5% et sur la rocade Est, 30% - tout cela en termes de transit et de trafic.

Ce préalable par rapport à la réponse qui est attendue de l'État, est quelque chose de tout à fait essentiel.

Il faut, et c'est la volonté qui a été le fil conducteur dans le projet d'agglomération qui vous sera présenté, éviter de reproduire des erreurs passées, et notamment celle que nous vivons aujourd'hui, qui est vraiment une erreur actuelle, l'arrivée de l'autoroute A89 à la Tour de Salvagny – et lorsque je disais une infrastructure qui débouche sur rien, on en a là un bel exemple. Les premières répercussions sont visibles, en tout cas elles sont quantifiables, c'est 15% de trafic en plus sur l'autoroute A6-A7 et c'est 6% dans le tunnel sous Fourvière de trafic en plus.

Le projet qui est proposé par le Grand Lyon et le Conseil Général, et qui va vous être présenté, est un projet qui est enterré à 80% et qui s'articule autour d'un renforcement du développement des transports en commun et d'une requalification urbaine dans les agglomérations qui sont concernées.

C'est une réponse pertinente qui est apportée, en termes de voirie, de réseaux ferrés, de transport en commun, en rappelant que le Sytral consent des efforts considérables ; son budget d'investissement étant d'un milliard d'euros.

Le tracé de l'Anneau des Sciences dessert de manière intéressante différentes zones du territoire : la zone industrielle du Favier, mais également le site des Hôpitaux Sud en Est-Ouest, le secteur de La Saulaie et ainsi un certain nombre de territoires qui économiquement sont forts et qui sont des images dynamiques de l'agglomération lyonnaise et qui doivent prendre toute leur place dans ce projet d'agglomération.

Je termine en disant tout simplement que cela va de pair avec l'amélioration de la desserte par le réseau ferroviaire. Nous savons ce qu'il en est du développement du Tram-train.

Je laisse la parole aux services de manière à ce qu'ils puissent vous présenter tout ce qui peut contribuer à donner une bonne perspective de la métropole dans la gestion de cette infrastructure du boulevard Laurent Bonnevey dans l'avenir.

Olivier LAURENT

Merci Monsieur le Président.

Une présentation en deux temps : d'abord, le projet en lui-même, que je vais vous présenter avec Gérard LABRIT et ensuite un approfondissement territorial sur Laurent Bonnevey particulièrement, que vous fera Sébastien CHAMBE.

Nous attaquons sur des éléments de diagnostic. Si vous êtes dans cette salle, je pense que vous n'apprenez pas grand chose, mais c'est pour vous rappeler quand même, que le réseau des voies rapides urbaines de l'agglomération est très saturé, avec des trafics largement au-dessus des 100.000 véhicules jour, sur Laurent Bonnevey, sur l'A43, sur A6-A7.

On l'a dit, ces trafics sont source de nuisances au quotidien pour les populations riveraines. Quelques ordres de grandeurs, indiqués sur cette planche : près de 35 000 riverains dans

une bande de 300 mètres de part et d'autre de Laurent Bonnevey ; c'est près de 30 000 le long de l'axe A6-A7 ; c'est environ 3 000 autour de la rocade Est.

Outre ces problèmes qui sont vécus au quotidien, on sait que ce réseau routier est particulièrement sensible aux perturbations : chassé-croisé des vacances, accidents, conditions météo défavorables, de grands événements, qui sont autant d'éléments qui peuvent ponctuellement paralyser le système.

Une des raisons de cette saturation, c'est le cumul des fonctions que l'on fait porter à ces voiries. C'est particulièrement vrai pour l'axe A6-A7, c'est également le cas de la rocade Est. Nous avons des axes qui cumulent des trafics internes à l'agglomération, des trafics d'échange avec l'agglomération depuis l'extérieur et des trafics de transit.

Ces trafics de transit, le président DESSEIGNE l'a rappelé, si on fait une coupure Est-Ouest, qui intercepte l'A6-A7, Laurent Bonnevey, la rocade Est, on est aux alentours de 50 000 véhicules jour. C'est l'équivalent du trafic que l'on retrouve sur le boulevard du périphérique Nord ou sur un axe comme l'A450. On comprend bien dès lors qu'il faut réussir à écarter ce trafic de transit des voiries d'agglomération. C'est pourquoi le Grand Lyon et le Conseil Général font de la décision de l'État sur le grand contournement un préalable à la réalisation de l'Anneau des Sciences, que l'État, dont c'est la responsabilité, se prononce sur le grand contournement, confirmant les décisions de la directive territoriale d'aménagement, du schéma de cohérence territoriale, en faveur d'un contournement à l'Ouest de l'agglomération. C'est le projet COL. Ou qu'il se prononce sur la proposition portée par le Préfet CARENCO, dans le cadre de son schéma régional des transports, proposé l'an dernier.

Nous attendons de la commission Mobilité 21, chargée d'évaluer et de hiérarchiser les projets du schéma national des infrastructures de transport, qu'elle apporte un éclairage sur le sujet dans les mois qui viennent.

Pour résoudre ces dysfonctionnements, ainsi que d'autres qui sont plus spécifiques aux territoires Ouest de l'agglomération, le Grand Lyon et le Conseil Général portent un projet global qui répond à quatre grands objectifs, qui sont affichés à l'écran : soulager les cœurs de ville, notamment en supprimant l'autoroute A6-A7 au cœur de Lyon et des communes périphériques ; relier les pôles d'innovation et d'excellence du territoire ; rendre plus accessible l'ensemble des bassins de vie de l'agglomération et développer des sites de projet, notamment aux Hôpitaux et à La Saulaie, et les mettre en synergie avec le reste du territoire.

Ce projet d'Anneau des Sciences n'est pas un projet qui tourne le dos, mais qui au contraire vise à amplifier la politique qui a été conduite depuis une quinzaine d'années, en faveur de l'équilibre des modes, en développant les transports collectifs, en développant le Ter, en favorisant les nouvelles formes de mobilité comme le co-voiturage.

C'est pour cela que ce projet a trois composantes : une nouvelle infrastructure largement enterrée pour distribuer les flux, une stratégie multimodale et un projet de territoire.

Philippe MARZOLF l'a rappelé, donc je passe rapidement, deux scénarios de tracés ont été étudiés en amont du débat public : l'Anneau des Sciences qui boucle sur Laurent Bonnevey. C'est le projet porté par le maître d'ouvrage Grand Lyon et Conseil Général. Un scénario rocade, qui boucle sur le boulevard urbain Sud et la rocade Est.

Ce n'est pas l'objet de la discussion de ce soir, mais comme l'a rappelé monsieur MARZOLF, sachez qu'une variante a également été étudiée pendant le débat, à la demande de la commune de Oullins.

L'infrastructure Anneau des Sciences représente environ 15 km de long. Elle sera enterrée à 80%, avec sept portes pour desservir les territoires, sur les zones déjà urbanisées, plutôt au Nord et sur les secteurs de projet plutôt côté Sud. Une infrastructure qui boucle le ring lyonnais et qui permet de relier efficacement les bassins de vie. Nous avons beaucoup entendu, au cours de ce débat, est-ce que c'est un projet pour l'Ouest, un projet pour le centre ? Non, c'est un projet d'agglomération qui permet notamment de mieux relier les polarités périphériques, celles de l'Est avec le reste du territoire et notamment l'Ouest.

La stratégie multimodale, qui complète cette infrastructure – on y reviendra dans le détail au moment des questions - mais l'idée majeure, c'est en appui, en articulation avec l'infrastructure, un développement des transports collectifs urbains, du Ter et des capacités de rabattement sur ces réseaux en articulation avec l'infrastructure.

Gérard LABRIT

Après vous avoir exposé la stratégie multimodale, je vais maintenant vous présenter le projet de territoire.

L'Anneau des Sciences est un levier de développement économique. Si on regarde la carte affichée à l'écran, on voit que c'est un projet qui met en réseau les pôles économiques, les sites universitaires et les sites de recherche. C'est également un outil de la stratégie de renforcement des pôles de compétitivité. Enfin, ce sera l'occasion de créer une identité d'ensemble autour du concept de l'Anneau des Sciences.

Je vais maintenant vous présenter la deuxième solution que nous avons étudiée, que nous avons appelée le scénario rocade.

Ce serait une infrastructure d'un peu plus de 16 km de long, enterrée à 69%. Elle relierait la porte du Valvert au boulevard urbain Sud et à la rocade Est. Elle aurait également sept portes dont deux portes différentes par rapport à l'Anneau des Sciences, au Sud de l'agglomération : la porte de Montcorin et la porte de Feyzin. Une partie commune avec l'Anneau des Sciences entre Valvert et Beaunant, un bouclage avec le BUS et la rocade Est en partie Sud du tracé (comme on le voit à l'écran, c'est la partie en jaune).

Mais c'est un scénario qui correspond à une vision différente du développement de l'agglomération. En effet, c'est une solution qui comporte un certain nombre

d'inconvénients, et notamment le risque de substitution au contournement autoroutier que l'on a évoqué tout à l'heure, du fait de son raccordement au Boulevard Urbain Sud et à la rocade Est.

C'est également un scénario qui ne répond pas à la demande de déplacement. En effet, les études que nous avons réalisées montrent que la demande des déplacements en 2030 sera essentiellement concentrée dans le centre et la première couronne : 45% dans le centre, 35% en première couronne.

Enfin, c'est un scénario qui ne répond pas aux besoins économiques. Une étude a été réalisée par la CCI qui montre que le nombre d'établissements économiques est plus important dans la zone desservie par l'Anneau des Sciences (la partie en vert à l'écran). Environ 400 commerces et services recensés pour le scénario rocade contre 1800 pour l'Anneau des Sciences, et de l'ordre de 200 industries dans le scénario rocade et 500 pour l'Anneau des Sciences.

Je vais passer la parole à Sébastien Chambe qui va vous présenter le focus territoire.

Sébastien CHAMBE

Effectivement, prenons un petit quart d'heure pour en venir au projet de territoire sur Laurent Bonnevey. Le focus de ce soir porte sur les abords de Laurent Bonnevey.

Nous vous proposons d'appliquer la grille de lecture que nous avons développée sur l'Anneau des Sciences, à savoir une infrastructure, une stratégie multimodale et un projet de territoire, de la décliner sur le côté Est du ring de notre agglomération.

Nous allons commencer par la stratégie multimodale. Annie Guillemot le rappelait en introduction, on peut faire le rappel de tout ce qui a contribué à améliorer l'accessibilité de la partie Est de l'agglomération en matière de transport en commun.

Olivier LAURENT va pointer sur la carte, l'ensemble des réalisations récentes en matière d'offre de transports en communs sur ce secteur. On peut citer l'extension du tramway T2 à Saint-Priest, au début des années 2000 ; la réalisation du tramway T3 sur le chemin de fer de l'Est lyonnais, sur l'ancien tracé ; le prolongement du métro A à la Soie ; la réalisation de la ligne 4 du tramway entre Jet d'Eau et Feyzin ; la réalisation de T5 qui a été livré l'année dernière jusqu'à Eurexpo. Plus globalement, le réseau de surface qui a été revu et amélioré via le projet AtouBus ; des créations et extensions de nouveaux parcs relais, notamment le long du corridor T3 à Feyzin au bout de la ligne T4, etc. ; la mise en service de Rhônexpress jusqu'à Saint Exupéry ; la modernisation du réseau ferroviaire sur la ligne Lyon-Grenoble en termes de cadencement notamment, une amélioration du cadencement, un aménagement de capacité des trains sur cette ligne qui est très fréquentée ; l'ouverture de la gare Jean Macé. Vous le voyez, globalement la liste est impressionnante et Annie Guillemot le rappelait tout à l'heure, les réalisations ont été nombreuses. Ces photos l'illustrent et montrent qu'au-delà de lignes de transports en commun, c'est plus globalement une

requalification des secteurs qu'elles traversent, qui a été réalisée à cette occasion depuis plus d'une dizaine d'années.

Ce n'est pas terminé. On va ici rappeler ce qui est dans les tuyaux, ce qui est prévu au PDU et au SCoT. On a le prolongement de T1 à Debourg, pour le tramway ; la ligne T4 qui va aller de Jet d'Eau jusqu'à Part-Dieu, les travaux sont en cours ; la ligne T5 qui va être prolongée d'Eurexpo jusqu'à René Cassin à Chassieu ; la desserte du grand stade qui est prévue en lien avec le projet de Grand stade ; des aménagements d'exploitation au niveau de la ligne T3. Si on continue, on a un ensemble de parcs relais qui sont prévus, notamment à Meyzieu, Chassieu, Mermoz et qui permettent de travailler à cette intermodalité entre la voiture qui permet d'accéder à ces lignes de transports en commun et la poursuite en transport en commun. En termes de renforcement du réseau TCU, sont aussi prévues les lignes A7 et A8 qui sont inscrites au PDU : A7, à l'intérieur du périphérique, A8 à l'extérieur (Olivier LAURENT les montre derrière moi). La ligne forte Centre-Est sur le corridor de la route de Genas qui est aussi inscrite au SCoT ; et la perspective d'une liaison entre Eurexpo et le secteur du Grand Montout au niveau du Grand Stade.

En termes de multimodalité, l'approche que l'on peut avoir sur l'Ouest peut également s'appliquer à l'Est, puisque le Grand Lyon et le Sytral travaillent à une amélioration de l'offre de service vis-à-vis des usagers des transports en commun.

L'autre volet de notre triptyque est le volet infrastructure. Cela vaut le coup de se rappeler d'où vient l'infrastructure Laurent Bonnevey, de son tracé, ses caractéristiques. Le président COLLOMB a récemment utilisé une expression, pour dire que le ring de l'agglomération a connu trois âges : Laurent Bonnevey dans son aspect autoroutier actuel, c'est peut-être la notion de premier âge d'un périphérique ; le boulevard périphérique Nord correspondrait plutôt à un deuxième âge, plus intégré déjà dans le territoire ; et puis l'Anneau des Sciences, troisième âge du ring. La question est du coup : quelles sont les perspectives pour Laurent Bonnevey qui a été conçu dans les années 60-70 ? Ce tracé correspond au mur d'enceinte élaboré juste après la guerre contre les Prussiens en 1871 et qui a vu le tracé actuel de Laurent Bonnevey apparaître sur notre territoire et devenir très vite obsolète, quand une autre stratégie militaire a été mise en place, avec une ceinture de fort qui correspondait mieux à une stratégie défensive, plus moderne, pour faire face aux dangers identifiés. Ce mur d'enceinte a donc été assez vite obsolète, mais il a laissé une trace, c'est aujourd'hui le tracé de Laurent Bonnevey. Et c'est ce tracé qui a été utilisé dans les années 20 comme support à un projet de « circum liaison », l'expression qu'on utilisait à l'époque pour relier entre elles les grandes pénétrantes qui accédaient à Lyon depuis l'Est. Dans les années 20, vous avez ici, tracé, l'idée d'un grand boulevard urbain qui allait emprunter le tracé du mur d'enceinte dont je vous parlais. Il a été mis en œuvre dans les années 20 et 30, mais comme un boulevard urbain. Vous avez une photo des années 60, où on voit au niveau des UC qui étaient en train d'être construites à Bron à l'époque : ce boulevard urbain à niveau qui était ni décaissé, ni encaissé et qui desservait tout le pourtour de l'agglomération, des années 20 jusqu'aux années 60.

Dans les années 60, on est dans un nouvel état d'esprit, la voiture prime sur beaucoup de choses. Ce boulevard urbain qui était à niveau, qui croisait avec le territoire, inséré dans son site, a été transformé en une voirie autoroutière, entre les années 60 et 70, avec des logiques d'échanges qui sont tout autres, qui ne sont pas du tout dans le même rapport au site, et évidemment les nuisances ne sont pas les mêmes. Le périphérique dans son état actuel date donc de cette époque.

Nous allons très rapidement rappeler ses grandes caractéristiques, par séquence, pour voir comment un projet de territoire peut permettre de le traiter. Il y a la séquence Sud au niveau de Saint-Fons Vénissieux qui est plutôt le long d'une vitrine économique, avec un certain nombre d'activités, notamment automobiles, qui sont situées le long de l'infrastructure. Ensuite, on a la séquence au niveau de Parilly qui traverse le relief que l'on trouve à cet endroit et qui échange avec l'A43. Si on continue, on a la séquence de Parilly jusqu'à Cusset, qui longe notamment les UC et les Hôpitaux, côté Ouest ; la séquence à Cusset qui croise avec la ligne de métro ligne A et ensuite longe le canal pour finir et se connecter avec le boulevard périphérique Nord, qui correspond à un deuxième âge du ring, réalisé dans les années 80-90.

Voilà la situation dans laquelle on se trouve aujourd'hui. Le SCoT porte un propos sur le boulevard périphérique, en identifiant une section de voirie, pouvant faire l'objet d'un renforcement de l'intégration urbaine – c'est ce que vous voyez sur cette carte, extraite du schéma de cohérence territoriale, qui a été approuvé en 2010 et qui nous donne pour vingt ans, un horizon de travail et une vision de développement pour notre agglomération. On voit que cela s'applique aussi à l'arrivée de l'A43, sur Laurent Bonnevey.

Comment cette notion d'intégration urbaine a commencé à se traduire, certes timidement, et peut continuer à se traduire à l'avenir ?

Aujourd'hui, c'est un ouvrage géré par le Conseil Général qui a engagé un certain nombre d'actions pour atténuer les nuisances incontestables de l'infrastructure dans sa version autoroutière, avec les murs anti-bruits qui ont été posés pour atténuer la nuisance sonore de l'infrastructure. Plus récemment, le Conseil Général a posé des enrobés phoniques qui eux aussi ont contribué à atténuer l'effet sur les environs, sur les 30 000 habitants qui sont dans une bande à moins de 300 mètres de l'infrastructure ; plus récemment encore, un premier acte d'apaisement beaucoup plus important, avec la suppression de l'auto-pont à Mermoz, qu'évoquait Madame Guillemot.

Quelques exemples de poursuite d'aménagement qui vont dans ce sens, mais qui sont actuels : au niveau de Parilly, il y a des réorganisations d'accès à Bron, à l'avenue Franklin Roosevelt, à l'occasion d'aménagements au niveau des UC de Parilly qui vont permettre une requalification, des aménagements urbains, pour mieux faire dialoguer l'infrastructure et les axes qui la desservent ; et puis un prolongement sur quelques dizaines de mètres, pas encore très importantes, de l'écran anti bruit qui se trouve plus au sud.

Voilà une illustration de premiers aménagements qui sont en cours. Je citais aussi tout à l'heure, Mermoz : hier, c'était cet auto-pont qui arrivait brutalement sur Lyon, à la hauteur de Bron et qui aujourd'hui a été entièrement remis au niveau du sol, requalifié, retraité avec des voies modes doux, des carrefours à feux, qui changent complètement le vocabulaire du secteur de Mermoz – cette photo le montre très bien, vous aviez le langage autoroutier qui était présent jusqu'à l'année dernière et les aménagements qui ont été livrés l'année dernière ; encore des images de ce qui peut être fait pour apprivoiser, commencer à domestiquer, une voie autoroutière en ville.

Pour terminer, les perspectives en matière de meilleure intégration de Laurent Bonnevey, la première chose qui pourra être faite, notamment dans un changement de contexte institutionnel qui n'est pas négligeable, c'est-à-dire la création de la métropole d'intérêt européen, dont vous avez dû entendre parler, qui revient sur le territoire du Grand Lyon, fusionner les compétences aujourd'hui exercées par le Conseil Général et celles exercées par la Communauté urbaine, en une seule collectivité locale. Une collectivité locale de plein exercice, qui s'appellerait métropole de Lyon et qui, sur le territoire du Grand Lyon, exercerait l'ensemble des compétences, aujourd'hui exercées par les deux collectivités. Pour notre affaire, l'impact n'est pas neutre, puisque Laurent Bonnevey change de domanialité, d'autorité gestionnaire. Ce n'est plus le Conseil Général qui, à partir de 2015, gèrera cette infrastructure mais ce sera la métropole de Lyon, fusion des deux collectivités aujourd'hui existantes. La nouvelle autorité sera à la fois en charge de l'infrastructure, mais aussi aura la compétence en matière d'urbanisme et d'aménagement urbain. Le propos que l'on peut tenir ici, peut être porté par la même collectivité. Ce qui change beaucoup de choses.

Effectivement, les murs anti-bruit qui ont pu être réclamés pour poursuivre l'apaisement des nuisances aux abords du périphérique, le conseil général en avait posé un certain nombre, certains sont vieillissants au nord, vers Villeurbanne, d'autres sont manquants à la hauteur de Raby, des Hôpitaux ; au niveau de la vitrine économique, évoquée précédemment, on va pouvoir mettre à l'étude, à court terme, la pose d'écrans phoniques pour limiter les nuisances de l'infrastructure. On va pouvoir aussi étudier la réduction des vitesses, qui passera de 90 à 70 km/h sur Laurent Bonnevey. Cela a des impacts – l'État l'a envisagé dans le plan de protection de l'atmosphère - sur la qualité de l'air, sur le bruit et sur la fluidité du trafic. On cite aussi des mesures de gestion du trafic qui pourront être mises en œuvre, que ce soit par le jalonnement, par le fait de diriger le transit qui serait résiduel, pour qu'il ne vienne pas se superposer aux logiques d'échanges sur Laurent Bonnevey. Et puis, il y a une autre aberration qui pourra être étudiée à plus long terme, que citait le président COLLOMB récemment, qui est qu'aujourd'hui, pour le grand transit, il est moins cher de passer par Laurent Bonnevey, infrastructure gratuite, que par l'A432, autoroute à péage.

La question de la régulation du trafic, notamment de transit par la tarification pourra aussi être étudiée.

La poursuite de la meilleure intégration de Laurent Bonnevey, va progressivement rejoindre une logique d'urbanisme, de territoire. On le voit avec des premiers éléments de projet qui

sont notamment situés sur la commune de Bron, à Parilly, où l'aménagement des UC qui est en cours permet de traduire le fait que progressivement, autour de Laurent Bonnevey, peuvent être identifiés des territoires de reconquête de la ville sur elle-même. On a identifié des centaines d'hectares, de part et d'autres de Laurent Bonnevey, qui sont aujourd'hui soit en friche, soit pouvant muter.

La question c'est : comment accompagner cette mutation demain ?

On parle de Parilly, on peut parler de la caserne Raby, toujours à Bron, dont la gendarmerie a déménagé, et qui sur une quinzaine d'hectares peut elle aussi être un site de projet, à condition de trouver une programmation qui notamment, étant donné les nuisances que l'on évoquait, privilégie une programmation économique en vitrine du boulevard et une programmation résidentielle plutôt à l'arrière.

Ce sont des premiers éléments de projets que nous identifions sur des sites, des projets qui sont déjà en mutation ou appelés à muter rapidement. Mais cela rejoint une vision à plus long terme sur ce que le SCoT appelle les agrafes urbaines. C'est l'idée que l'on a une coupure avec Laurent Bonnevey, qui doit pouvoir être apprivoisée, tout comme on a pu apprivoiser les coupures que constituaient les fleuves. Longtemps au 17^{ème}, 18^{ème}, 19^{ème} siècle, la Saône, puis le Rhône ont constitué des vraies coupures dans notre territoire. Ensuite au 19 et 20^{ème} siècle, ce sont les infrastructures ferroviaires qui ont constitué des coupures qui ont progressivement été assimilées à la ville.

Aujourd'hui, par une reconquête des berges, par des aménagements urbains, on a franchi ces coupures. Il en reste une importante au niveau de Laurent Bonnevey qui commence à être atténuée par le fait qu'on a des liens entre la ville centre et la périphérie, grâce aux transports en commun, grâce à des liaisons mode doux, qu'on aménage progressivement pour faciliter les franchissements entre l'intérieur du périphérique et l'extérieur du périphérique. Mais le SCoT propose d'aller plus loin sur cette notion de couture et non plus de coupure urbaine, avec une notion d'agrafe qui permettra de retravailler les zones d'échanges entre le périphérique et le territoire. Deux, notamment, sont identifiées au SCoT de l'agglomération lyonnaise : une à la hauteur de Cusset, entre le secteur de Villeurbanne et le secteur de Villeurbanne-Vaulx-en-Velin, à l'Est de Laurent Bonnevey ; une deuxième est identifiée au niveau du PUISOZ.

Les traitements qui sont imaginés sur ces agrafes urbaines, où il s'agit d'avoir des éléments de projet, qui permettent de travailler à l'intégration de l'infrastructure dans le tissu urbain. À Cusset, vous avez la situation existante, avec un nœud d'infrastructures important ; au PUISOZ, vous avez le système d'échangeur qui est très autoroutier aujourd'hui. L'exemple de Cusset permet de montrer, comment on peut travailler ces notions de lien urbain entre les deux rives. Vous avez la dalle un peu squelettique, un peu rachitique, qui aujourd'hui fait moins de deux cents mètres et qui recouvre le périphérique. On a identifié au SCoT sur plus d'1,5 km, la possibilité de faire un travail de couture, comme ce qu'a fait Paris, pour exemple, à la porte des Lilas, où elle a travaillé à la couverture du périphérique à des

éléments de projets urbains, de part et d'autre, qui ont permis progressivement de gommer, là où la topographie le permettait – parce qu'on ne peut pas le faire partout -, l'infrastructure et de la travailler de façon encaissée pour pouvoir reconquérir les abords du périphérique de Paris, de part et d'autre.

Pour finir, la même notion peut être appliquée, mais selon un langage un peu différent, au niveau de l'A43 qui arrive à Bron sur Laurent Bonnevey qui est aujourd'hui effectivement très autoroutière. Là aussi le SCOt a identifié un enjeu d'insertion urbaine important. Comme on l'a prévu au niveau de Pierre-Bénite, où la deux fois trois voies doit pouvoir être aménagée et paysagée pour évoluer dans le vocabulaire de traitement de ce secteur, on peut appliquer à l'A43 au niveau de Parilly, un ensemble de rétrécissement de chaussées, d'aménagement des terre plein centraux, de suppression des bandes d'arrêt d'urgence, qui doivent permettre d'apaiser la circulation et de mieux insérer l'infrastructure dans son environnement.

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Vous avez en partie répondu à la question du monsieur, à savoir pourquoi à l'Ouest les infrastructures sont enterrées, et à l'Est, pas ? Parce que dans Laurent Bonnevey, vous prévoyez de couvrir tout le périphérique comme à Paris.

Sébastien CHAMBE

Là où la topographie le permet

Philippe MARZOLF

Vous pouvez préciser le BUE ? C'est le Boulevard Urbain Est, c'est la rocade Est ? C'est encore autre chose ?

Sébastien CHAMBE

C'est entre les deux.

Philippe MARZOLF

Excusez-moi, c'est vous les spécialistes, ce n'est pas moi.

J'ai eu une demande d'intervention de 5 mn, de monsieur Paul VIDAL. Ensuite, vous aurez près de deux heures de dialogues.

Paul VIDAL, maire de Toussieu et vice président de la communauté de commune de l'Est lyonnais, en charge des infrastructures et des grands projets ; 5mn et après c'est la dernière intervention, en tribune en tout cas.

Paul VIDAL

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Merci de m'accorder ces 5 mn.

Comme vous l'avez dit, je suis le vice-président de la communauté de communes de l'Est lyonnais, chargé des grandes infrastructures.

Nous sommes convaincus de la nécessité de boucler le périphérique lyonnais en réalisant l'Anneau des Sciences. Par ailleurs, certains commentaires nous laissent à penser que le COL pourrait être remis en cause. Toutefois, nous trouvons un peu cavalier que les maîtres d'ouvrage du projet énumèrent un certain nombre de conditions qui nous paraissent inacceptables, notamment, celles qui imposent la réalisation d'un contournement autoroutier par l'Est lyonnais, plaine de L'Ozon. Dans un secteur déjà meurtri par de nombreuses infrastructures, dont les concepteurs n'ont pas, à l'époque, appréhendé toutes les conséquences, conséquences que nous payons aujourd'hui. En la matière, il serait peut-être bon de considérer l'avis des acteurs locaux, élus et associations.

Les élus locaux que je représente ce soir, ont eux aussi de vraies exigences. Rassurez-vous, nous sommes des gens responsables qui ne défendent pas « le rien chez nous, tout chez les autres », mais des élus soucieux de la protection de leurs administrés et de leur environnement.

Monsieur le Préfet pose quelques pré-requis au contournement par l'Est : un raccordement, sans entrée, ni sortie, afin de faciliter l'écoulement du trafic ; une jonction vers Saint-Etienne, avec l'A47 ; une juxtaposition de la ligne du CFAL Sud, avec le prolongement de l'A432. Tout cela, dit-il en préservant les populations, ce qui nous paraît la quadrature du cercle.

En partant de ces critères, nous allons, nous la communauté de communes de l'Est lyonnais, poser les conséquences de l'impact sur la rocade Est, le boulevard par Laurent Bonnevey et le Boulevard Urbain Sud.

Comment pouvons-nous, tout d'abord, éviter un engorgement plus important de la rocade Est, si la nouvelle infrastructure vient s'y raccorder et ne constitue pas une alternative crédible ? Ceci, sans compter avec la toute nouvelle A89, qui devra à un moment ou à un autre terminer sur une rocade Est déjà asphyxiée.

Comment pouvons-nous aussi éviter un engorgement du boulevard Laurent Bonnevey, qui devrait selon les préconisations du SCoT, nous en avons parlé tout à l'heure, faire l'objet d'un renforcement de son intégration urbaine, ce qui veut dire vitesse apaisée, redimensionnement des voiries, avec, encore une fois, comme seule alternative, la rocade Est.

Comment pouvons-nous éviter une plus forte saturation du nœud autoroutier de Tergnier Givors en y amenant encore plus de véhicules ? Comment pouvons-nous toujours éviter

qu'un nouveau nœud autoroutier ne se crée à la jonction du Boulevard Urbain Sud de la rocade Est et du prolongement de l'A432 Sud ?

Dans ces conditions, il faut prévoir un contournement digne de ce nom, du type de ceux que l'on rencontre dans les grandes métropoles européennes, dont Lyon, très rapidement, fera partie. Ces contournements ou rings, sont une succession de rocades, s'éloignant de plus en plus de la ville, afin de répondre aux besoins et aux utilisations spécifiques.

Nos exigences : envisager comme seul point de raccordement, un raccordement sur l'autoroute A7, entre Vienne et Valence, en évitant le val d'Ozon ; réactualiser l'ébauche d'un grand contournement consistant à finaliser l'A48 pour éviter que le trafic vers l'Italie et les Alpes ne convergent vers Lyon (c'est Ambérieu- Grenoble) ; enfin, terminer l'A51, entre Grenoble et Gap. Le délestage ainsi obtenu libérera une capacité bien supérieure sur la rocade Est et de fait désengorgera le nœud routier de Tergnier-Givors, permettant aux utilisateurs de l'A47, en attendant une hypothétique A45, de retrouver une circulation normale, libérée de tous les trafics parasites.

Nos hypothèses ne posent pas le problème financier puisqu'il s'agira d'autoroutes à péage sous contrat de concession.

Outre l'aspect financier, ces propositions sont attractives sur plusieurs points importants : un gain de temps pour les utilisateurs, un véritable désengorgement de Lyon et sa banlieue, et surtout minimiser les impacts négatifs sur l'environnement.

Notre proposition coupe court au choix entre le COL ou le contournement Est lyonnais, puisque suffisamment éloignés de l'agglomération, elle remplit une vraie fonction de délestage.

Vous l'aurez compris, nous sommes favorables à l'Anneau des Sciences, sous réserve de prendre en compte les conditions précédemment citées, conditions, qui je le répète, favorisent un contournement large de l'agglomération lyonnaise, et non pas une demi mesure, digne des très mauvais choix du passé.

Je ne peux conclure sans évoquer le contournement fret ferroviaire de l'agglomération, pour sa branche Sud, même si c'est hors sujet ce soir. Je voulais simplement vous dire que pour nous, le combat continue.

Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur DESSEIGNE, une réaction ?

Jean-Claude DESSEIGNE

Simplement, une correction. Le maître de l'ouvrage n'a rien demandé à l'État d'autre que de prendre position. Il ne lui a pas plus suggéré de passer plus à l'Est qu'à l'Ouest, ou à l'Ouest plus qu'à l'Est.

[Réactions de désaccord dans la salle]

Je ne représente pas le Préfet, je ne représente que modestement le Grand Lyon, qui est maître de l'ouvrage.

Philippe MARZOLF

Monsieur, je vous connais, je vous passerai la parole après.

Jean-Claude DESSEIGNE

La question qui a été posée par le Grand Lyon et le département du Rhône est une question neutre sur le tracé géographique : qu'est-ce que l'État entend faire pour le contournement de Lyon ? Uniquement

Philippe MARZOLF

Il y avait un monsieur qui avait posé une question. Monsieur avez-vous la réponse ou souhaitez-vous reposer votre question ? Non, c'est bon ?

Jacques DUNAN

DUNAN Jacques, président de « Marennes contre les nuisances », affiliée à Fracture.

Je voulais rebondir sur ce que vient de dire monsieur VIDAL. Je vous l'ai déjà dit plusieurs fois - vous allez me dire que c'est hors sujet – on ne traite pas du débat sur le CEL, contournement Est lyonnais alors que tout est conditionné au CEL. Vous en avez parlé, monsieur en a parlé, tout le monde en a parlé.

Monsieur COLLOMB, le Préfet et monsieur MERCIER se sont carrément déclarés pour le CEL.

[Désaccord d'un intervenant dans la salle.]

Ne dites pas le contraire, je peux vous apporter les articles du Progrès.

Philippe MARZOLF

Nous vérifierons. Pourrez-vous les envoyer à la commission ?

Jacques DUNAN

Je viendrai vous voir et je vous les apporterai.

Deuxièmement, monsieur MARZOLF, vous nous dites que s'il doit y avoir un débat sur le CEL, il y aura un débat. Là encore, c'est faux. Le débat, vous l'avez signalé, doit être sur un projet, de plus de 300 millions ou de plus de 40 km. Or, si on relie l'A432 à la rocade Est, vous m'excuserez, ça ne fait que 17 km. Un ancien Préfet s'est suffisamment gorgé d'avoir réalisé

l'A432 par petits bouts, de moins de 20 km, pour ne pas qu'il y ait de débat public. Si cela se trouve, il n'y aura pas de débat public et on va nous planter l'A432 sur la rocade Est.

Maintenant, je pense que monsieur VIDAL en a oublié un petit peu. Il a parlé de ce que veut faire monsieur COLLOMB, c'est-à-dire, brancher l'A6 et l'A89 sur l'A46, deux autoroutes ; l'A432 à l'Est, trois autoroutes, sur l'A46 évidemment ; certains demandent à ce que l'Anneau des Sciences soit branché sur l'A46, cela fait quatre ; au nord, on veut brancher l'A47 parce qu'on veut déclasser l'A47 dans Givors, en faisant un barreau avec l'A7 qui débouchera sur l'A46.

Dites-moi combien de voies vous allez passer l'A46 pour réussir à réaliser tout ça ? Parce que dans ce cas, ce n'est pas un deux fois trois voies, comme c'est prévu dans les cartes que vous avez présentées lors des débats publics, page 37 de votre dossier du débat public.

Vous allez brancher cinq à six autoroutes sur l'A46, dites-moi comment allez vous faire, alors que le CEL n'a jamais été prévu ni dans le SCOT, ni dans la DTA ?

Commencez par réaliser les projets qui ont été adoptés avant de vouloir en pondre d'autres sur le simple caprice et la volonté d'un homme.

Philippe MARZOLF

Une réaction ? Pas de réaction ?

Michèle PICARD

Bonsoir, Michèle PICARD, maire de Vénissieux.

Quelques réflexions par rapport à la projection qui nous a été faite. L'Anneau des Sciences est effectivement une nécessité pour mieux répartir le trafic routier, tout en desservant les communes de la première couronne, sans passer par le centre ville de Lyon. Si le bénéfice obtenu par les lyonnais du centre ville, avec le déclassement de l'A7, est tout de suite imaginable, la réduction du trafic routier et ses incidences en termes de pollutions atmosphérique et sonore d'ailleurs, le bénéfice l'est moins pour les habitants de la première couronne qui seront impactés par les transferts de trafics routiers. L'Anneau des Sciences doit aussi prendre en compte les riverains du boulevard Laurent Bonnevey. Cela suppose que les habitants et les communes, notamment les riverains du périphérique, soient pris en considération, ce qui n'apparaît pas dans les attendus du projet.

L'Anneau des Sciences débouchera également sur un boulevard déjà saturé, 140 000 véhicules jour minimum, on peut même considérer 160 000 certains jours.

On voit donc bien la nécessité de prendre en compte le devenir du périphérique et contrairement à ce qui est dit, je souhaiterais que ce soit pris en compte dans sa globalité, et non pas séquence par séquence, en fonction des aménagements. Je prends l'exemple du Trèfle au Puisoz, dont vous avez parlé : au moment de l'aménagement du Puisoz, nous

ferons peut-être le Trèfle, comme on fait à Bron sur des aménagements, j'aimerais qu'il soit pris dans sa globalité, pas commune par commune, mais bien de Saint-Fons jusqu'à Vaulx-en-Velin, Villeurbanne.

Par ailleurs, le périphérique est vécu, par les habitants de nombreuses communes, comme une fracture urbaine. Je prendrais l'exemple du périphérique qui coupe notre ville en deux, et c'est le cas pour pratiquement toutes les villes.

L'Anneau des Sciences ne doit pas non plus taire la nécessité d'un véritable contournement autoroutier de Lyon, passant par l'Ouest. Celui-ci relève de l'aménagement du territoire national. Le COL est indispensable pour le trafic automobile et camion de transit, sans pénétrer dans l'agglomération lyonnaise. Sinon, le risque est grand que l'Anneau des Sciences devienne une autoroute urbaine et supporte les trafics amplifiés. Ce qui serait insupportable pour les riverains des villes de la première couronne traversées. Les quartiers lyonnais seraient alors préservés au détriment des villes de banlieue.

La proposition de coupler l'Anneau des Sciences à un transport en site propre pourrait être intéressant pour favoriser l'utilisation des transports en commun.

Cependant, le nombre des stations, visiblement de quatre à sept, sur quinze kilomètres, l'apparente plutôt à un métro. Il n'est d'ailleurs pas envisagé de la raccorder à la ligne B, à Oullins, à la hauteur des Hôpitaux.

Ne serait-il pas plus judicieux de réaliser une desserte en surface, ligne de tramway ou de bus, en ligne propre avec davantage de stations.

Les deux tracés sont proposés en partie enterrés, ce qui est une bonne chose pour le cadre de vie des riverains. Que ce soit le tracé court ou le tracé long, l'important est de bien prendre en compte les préoccupations des habitants et de maîtriser toutes les nuisances. Le TOP – excusez-moi l'Anneau des Sciences - ne doit pas générer de boulevard environnemental pour les populations. Cependant, plusieurs interrogations demeurent...

Philippe MARZOLF

Vous allez bientôt conclure ?

Michèle PICARD

Excusez-moi, mais d'autres ont parlé, et j'aimerais aller jusqu'au bout

Philippe MARZOLF

Si chacun parle 5 mn, je veux bien, mais sur deux heures, il n'y aura pas beaucoup de monde qui pourra s'exprimer.

Michèle PICARD

Ce n'est pas grave. Je pense que le maire de la troisième ville de l'agglomération peut quand même s'exprimer 3 mn.

Philippe MARZOLF

Allez-y

Michèle PICARD

Merci.

Plusieurs interrogations demeurent. Le projet de péage urbain privera toute une partie de la population de son utilisation avec le risque de report de circulation sur les autres voies existantes. Ce serait une nouvelle fois une sélection par l'argent. Ceux qui auraient les moyens de contourner l'agglomération par l'Ouest et les trajets plus longs, plus fréquentés pour les autres, notamment les habitants des villes populaires.

Le coût très élevé de l'opération obéira également, pour de très longues années, les finances du Grand Lyon, celles des contribuables et des usagers, à travers le péage urbain.

D'où l'importance des choix politiques et techniques et de la recherche d'aides de l'État et des autres collectivités, afin d'alléger la dette. D'autant que la perspective de l'Euro-métropole, que vous avez citée tout à l'heure, interroge sur le financement départemental également.

Selon les différents projets, les Vénissiens seront directement impactés par l'Anneau des Sciences et le trafic automobile supplémentaire sur le BUS ou sur Laurent Bonnevey.

Ce débat public est donc utile et nécessaire pour que les habitants de l'Est lyonnais puissent s'exprimer, mais également être entendus. Ils subissent déjà de nombreuses nuisances, liées aux infrastructures et ont le sentiment de les cumuler au quotidien.

Merci.

Philippe MARZOLF

Merci madame.

C'est bien ce qu'on avait compris, l'Est est impacté et c'est pour cela que nous organisons une réunion à l'Est ce soir. Des réactions par rapport au projet global de Laurent Bonnevey, sur le transport collectif site propre sur l'Anneau des Sciences ?

Gérard CLAISSE

Je voudrais éventuellement, avant de passer la parole à Olivier LAURENT, dire quelques mots.

N'opposons pas les Lyonnais qui seraient bénéficiaires de ce projet à l'Est lyonnais.

Seront bénéficiaires de ce projet un certain nombre d'autres communes : Ecully, Tassin-La-Demi-Lune, Oullins, La Mulatière, Lyon.

N'oubliez pas qu'un certain nombre de Lyonnais, comme l'Est lyonnais, ceux qui sont à l'Est de l'agglomération, ont à subir les nuisances du boulevard Laurent Bonnevey. C'est le cas d'une partie du 7^{ème} arrondissement et d'une partie importante du 8^{ème} arrondissement. En termes de population, c'est moins important, bien sûr que les Brondillants, qui représentent 9 000 riverains dans une bande de 300 mètres, c'est moins important que les Vénissians qui représentent 4 500 riverains dans une bande de 300 mètres. Cela représente quand même 2 500 habitants. Les plus pénalisés sont les Villeurbannais dans cette affaire, qui représentent 17 000 habitants.

La problématique du boulevard Laurent Bonnevey est une problématique qui concerne bien l'ensemble des communes que je viens de citer, y compris la commune de Lyon.

Il y a une priorité, les choses ne vont pas se faire... encore une fois la compétence du boulevard périphérique n'appartenait pas à la Communauté urbaine, jusqu'à présent. On l'a dit et on l'a répété, les décisions ont été prises à une époque où la voiture était structurelle à la ville et à l'ensemble de la conception de la ville. Sur ce périphérique, il y a la nécessité d'intervenir et d'avoir une vision globale. On partage totalement ce point de vue-là. Il va donc falloir construire cette vision globale, dès lors que nous aurons récupéré l'intégralité des compétences, ce qui ne saurait tarder avec le projet d'Euro-métropole.

Voilà ce que je voulais dire, surtout ne pensez pas que le projet Anneau des Sciences est un projet exclusivement pour les Lyonnais, il concerne les habitants d'autres communes, et le projet sur Laurent Bonnevey concerne aussi les Lyonnais.

Philippe MARZOLF

sur le projet global ?

Olivier LAURENT

Je voulais préciser les impacts du bouclage du ring sur Laurent Bonnevey et les voiries périphérique.

Philippe MARZOLF

En termes de déplacement, de trafic ?

Olivier LAURENT

Oui, en termes de trafic. Pour expliquer qu'aujourd'hui, les gens essaient de trouver la fonction de périphérique, par l'A6-A7, par Tony Garnier. Il faut bien considérer que ce

bouclage se fait aujourd'hui par défaut. Nous ne sommes pas sur une augmentation massive ou une addition du trafic, qu'on aurait sur l'Anneau des Sciences qui viendrait s'ajouter à celui qu'on a sur Laurent Bonnevey. D'après les études que nous avons pu conduire, nous considérons que le bouclage va apporter sur la partie Sud de Laurent Bonnevey une légère augmentation du trafic, inférieure à une dizaine de pourcent, qui s'atténue rapidement pour ne plus avoir d'effets au nord de la jonction avec l'A43. C'est 9 % environ.

Nous pouvons projeter la carte pour que vous ayez les chiffres sous les yeux : arrivée de l'Anneau des Sciences, au droit de Vénissieux Saint-Fons, par rapport à une situation de référence à cet horizon sans projet, une croissance légère de l'ordre d'une dizaine de pourcent. Cela s'atténue rapidement à l'entrée sur Bron, et qui n'a plus d'effets visibles au nord de l'A43.

Globalement, le bouclage du ring a un effet qu'il faudra gérer sur cette partie Sud de Laurent Bonnevey, avec une légère croissance du trafic. Sur le reste du territoire, l'effet est relativement neutre, voire nul.

Philippe MARZOLF

Par rapport à la question de la Madame la maire, si j'ai bien compris, pourquoi y a-t-il un projet commune par commune, pourquoi n'y a-t-il pas un projet global de réhabilitation sur Laurent Bonnevey ?

Olivier LAURENT

On pourra comparer cet état là avec ce qui se passe dans le scénario rocade...

Philippe MARZOLF

Oui, mais il y a 5mn de réponses, etc. Si vous ajoutez à chaque fois des informations, parce que vous n'avez pas eu le temps pendant vos 25 mn... il faut que le public puisse s'exprimer aussi. Allez-y.

Sébastien CHAMBE

Effectivement, pour abonder complètement dans votre direction, sur l'idée d'un projet global sur les abords de Laurent Bonnevey, simplement il a des caractéristiques presque géographiques, topographiques différentes. C'est pour cela que l'on est obligé de différencier à Cusset où il est en décaissé. On ne le traitera pas de la même manière qu'au Puisoz ou à Raby où il est à niveau. Ce sont donc simplement des différences de mode de traitement. Mais vous avez raison, c'est dans le cadre d'un traitement d'ensemble de Saint-Fons à Cusset, que nous retravaillerons les abords de Laurent Bonnevey, avec des différences parce qu'il n'a pas le même profil à chaque endroit. Mais le SCOT identifie deux agrafes fortes d'accroche de part et d'autre du périphérique. Mais c'est bien l'ensemble de Laurent Bonnevey qui mérite une vision de territoire.

Jean-Louis NICOLAS

Jean-Louis NICOLAS, citoyen Brondillant. J'aimerais savoir pourquoi notre représentant, à savoir notre Préfet, qui en principe représente l'intérêt général, n'est pas à la tribune. J'aimerais avoir une réponse, car nous citoyens Brondillants, nous avons beaucoup de préoccupations qui ne datent pas d'aujourd'hui. Il est quand même anormal que nous n'ayons pas le support de notre Préfet. Je siège ailleurs, dans le cadre d'organisations syndicales à la Région et je trouve déplorable que nous n'ayons pas le représentant de l'État pour défendre les populations.

Philippe MARZOLF

Je ne sais pas si c'est le représentant de l'État qui défend les populations. Mais en tout cas, je l'ai dit en début de séance, la commission a demandé l'intervention de quelqu'un de l'État en tribune pour répondre aux questions du transit, et monsieur MAISONNIER est dans la salle, vous prenez la parole quand vous voulez.

Mondher BRAHIM

Bonsoir, je suis Mondher BRAHIM, président de la FECVEL, la fédération de l'environnement et du cadre de vie de l'Est lyonnais.

Tout d'abord, je tiens à remercier monsieur MARZOLF pour la tenue de ces débats.

J'ai assisté à plusieurs de ces débats, et il y a un constat qui s'impose c'est qu'on continue dans un système de réflexion en pointillé. Je m'explique. Ce qui nous manque sur la région, nous avons des ambitions européennes pour notre agglomération, mais on ne se dote pas des moyens nécessaires pour mener une réflexion globale sur les infrastructures, qu'elles soient routières, autoroutières, fluviales, ou ferroutage et aéroportuaires.

Je pense qu'effectivement, l'absence du Préfet ce soir sera compensée par la présence de monsieur MAISONNIER. Nous demandons donc, nous, en tant que fédération, à l'État, à l'agglomération lyonnaise, de mener une réflexion globale sur toutes les infrastructures, et à long terme. Il ne faut plus qu'on réfléchisse à l'horizon 2025-2030, il faut qu'on aille un peu plus loin.

Aujourd'hui, lorsque je vois le schéma, à priori la réalisation de l'Anneau des Sciences, n'aura aucune répercussion sur l'Est lyonnais. Partout, il y a des 0%. Lorsqu'il y aura la déclassification de l'A6 et l'A7, la dernière fois, on avait dit qu'il y a 70% du transit, on ne sait pas où ça part. On aimerait bien savoir si on peut mener une étude qui soit précise pour nous dire si c'est bien 70%, et où est-ce qu'ils vont passer ? Il y aura probablement une parti qui va augmenter le trafic sur l'Est lyonnais.

Philippe MARZOLF

C'était quoi les 70% ?

Mondher BRAHIM

70% du trafic entrant aujourd'hui, que l'on a sur l'A6-A7, après la déclassification de l'A6-A7, 70% qui part dans la nature mais on ne sait pas où ça va. C'est ce qui a été dit lors de la dernière réunion.

Philippe MARZOLF

Ça va sur l'Anneau des Sciences.

Mondher BRAHIM

Sur l'Anneau des Sciences, tout à fait. Mais la déclassification de l'A6-A7 : 30% seront absorbés après la déclassification, puisqu'il y aura les berges... C'est très joli ce qu'on nous a présenté, c'est très vendeur. Mais par contre, on continue à s'entêter à réfléchir projet par projet. Il faut que l'on prenne tout dans sa globalité. Il faut qu'on se pose, parce qu'à l'horizon 2050, il faudra réfléchir à la déclassification de la rocade Est. Aujourd'hui, la rocade Est est saturée et nous sommes en train de reproduire ce qui a été fait avec l'autoroute A6-A7. Et je pense qu'en 2050, on aura encore un débat pour la déclassification de la rocade Est.

Nous demandons à l'État d'assumer ses responsabilités, de mener cette réflexion et de la mener avec les associations représentatives des riverains. On ne peut pas continuer, dans un pays démocratique comme le nôtre, à imposer aux citoyens, et d'ailleurs on nous invite à des réunions lorsque les projets sont déjà ficelés - il faut qu'on travaille main dans la main. Nous ne nous opposons pas systématiquement. Nous sommes pour une agglomération, je dirais une métropole européenne forte économiquement. Nous avons besoin du transport routier, nous avons besoin du transport aéroportuaire, nous avons besoin des entreprises. Nous ne voulons pas les pénaliser en leur disant que nous ne voulons pas de train, d'autoroute. Mais il faut que la réflexion soit constructive et qu'on travaille la main dans la main et en confiance. C'est ça qui nous manque aussi.

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur MAISONNIER va peut-être faire une réponse rapide ?

Le Préfet, s'il était là, il dirait mais monsieur, j'ai fait le SRIT, le schéma régional des infrastructures de transport. Mais le SRIT est un document qui n'a pas existé, qui n'a pas été concerté, et que le Ministre des transports a plutôt rejeté, vous vous rappelez, les réactions du ministère de l'équipement et de l'écologie lors de la présentation par le Préfet au printemps dernier.

Donc, vous avez entendu les messages, il faut faire ça en concertation, globalement sur toute l'agglomération et en concertation avec les acteurs et le grand public.

Christian MAISONNIER

Christian MAISONNIER, de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

J'ai participé à presque toutes les réunions de ce débat jusqu'à maintenant, d'abord comme observateur pour entendre quel est le souhait des populations parmi tous les enjeux d'intérêt public que pose ce débat.

J'ai entendu ici deux interpellations. Premièrement, on attend la position de l'État, et deuxièmement, il y a un problème de méthode de travail. Je crois que c'est sur ces deux sujets que j'entends les choses, et je vous fais part d'une réaction pour contribuer à la discussion.

Sur la position de l'État, ce qui a été dit c'est qu'aujourd'hui, l'État n'a pas tranché, et qu'il attend un rapport global, au niveau national, la commission Mobilité 21, qui doit hiérarchiser l'ensemble des projets du niveau national, en fonction des possibilités budgétaires de l'État, et puis en donnant une priorité aux besoins du quotidien. C'est finalement ce qui a été dit : faciliter la vie des gens et on fera un tri dans ces éléments-là.

La position de l'État, il prendra en compte effectivement les aspirations du Grand Lyon qui sont, d'une agglomération qui fonctionne mieux et qui ne soit pas pénalisée par le transit. Il y aura une réponse à donner à ce niveau là. Mais pour l'instant, la réponse n'est pas uniquement en termes d'infrastructures, à l'Est, à l'Ouest, au centre, au-dessus, en-dessous. Elle peut être aussi en matière d'exploitation. C'est ce que j'ai déjà dit à certaines réunions. Il y aura une réponse et une prise en compte du fait que le projet, aujourd'hui en débat, est un projet d'agglomération et pas un projet de transit. Ce sera un périphérique qui fonctionnera comme un périphérique, avec sa logique de fluidité ou de non fluidité ou de tri. Et puis c'est également une demande qui fera en sorte qu'il n'y ait pas un appel d'air pour des trafics automobiles supplémentaires, quelle que soit l'échelle, trafics locaux, trafics d'échanges ou plus large.

Dans cette logique-là, quelle est la méthode de travail ? Je crois que

l'essentiel est qu'effectivement, comme vous dites, de prendre les problèmes globalement. Et ce que je trouve intéressant dans la démarche du Grand Lyon, c'est que justement, on prend les problèmes globalement : la place de la voiture, on cherche à assurer une place à la voiture mais sans la développer ; la place des transports en commun, il y a une volonté forte qui est réaffirmée, d'accentuer les transports en commun ; et puis une requalification urbaine, un embellissement des quartiers. On vient d'entendre qu'à l'Ouest, certes, mais aussi à l'Est.

Je crois que c'est la combinaison de ces trois éléments qui permet d'ajuster à l'ensemble des besoins d'intérêt national.

Aujourd'hui, on vise une place de la voiture de 40% sur les déplacements en ville. Si on vise 35 %, le Grand Lyon aura la possibilité d'ajuster, en renforçant encore un peu plus les transports en commun. Si par exemple, ça devait être 45, parce que on a trouvé des voitures propres, ou finalement la voiture reprend de l'intérêt, il y aura probablement le moyen d'ajuster ces trois composantes pour trouver quelque chose qui satisfasse l'ensemble.

Je crois que c'est en s'inspirant de cette vision globale que l'État sera amené à traiter les problèmes de son niveau, les problèmes du transit, à savoir faut-il passer par les Alpes, par le Massif Central, par Bordeaux, etc. Mais là aussi, en faisant en sorte de favoriser les autres modes, le ferroviaire, le fluvial... C'est l'objectif du schéma national qui s'appellera Schéma de mobilité durable.

Philippe MARZOLF

Par rapport à la demande précise de Monsieur, vous avez parlé de méthode. Je pensais que vous aviez bien commencer. Comment associer dans la réflexion de l'État, sur ces problématiques de transit, les acteurs associatifs, locaux, etc., avant que le projet soit présenté en conférence de presse ou ailleurs ?

Christian MAISONNIER

Il y a un problème de timing. La commission Mobilité 21, c'est en avril-mai. Ensuite, il y aura une décision de l'État, et si de nouvelles infrastructures sont nécessaires, il y aura un nouveau débat public, c'est ce que vous disiez. La saisine de la commission nationale du débat public est obligatoire à partir de 300 millions d'euros d'investissement. Mais à partir de 150 millions, il y a une information qui est faite, une publication du dossier. À ce moment-là, des élus, des associations, etc. peuvent faire une demande de débat public à la commission...

Philippe MARZOLF

Monsieur disait que ça faisait 17 km et c'est 20 km pour la publication ?

Christian MAISONNIER

C'est 150 millions d'euros.

Philippe MARZOLF

Et 20 km d'autoroute. Comme c'est 40 km et 300 millions d'euros.

Christian MAISONNIER

Si c'est 10 km, mais plus de 150 millions d'euros, on est quand même obligé de saisir.

Philippe MARZOLF

Tout à fait.

Christian MAISONNIER

Donc, je crois qu'on n'y échappera pas.

Intervenant dans la salle non identifié, sans micro :

L'A432 a changé trois fois sans jamais aucun débat public

Philippe MARZOLF

Mais elle n'a pas été faite avant 2002 ?

Christian MAISONNIER

Les règles ont changé en 2002.

Philippe MARZOLF

Il faut savoir que la loi qui régit la CNDP, qui a instauré la CNDP comme autorité administrative indépendante, qui veille au respect de la participation du public, date de 2002. Depuis 2002, on a fait soixante débats publics.

Concernant, le débat public que vous aviez eu sur le COL, il fallait que la CNDP, qui a été mise en place en 1997, demande l'autorisation au ministère pour organiser des débats publics.

Nous sommes indépendants depuis 2002.

L'A432 a dû être faite avant ?

Christian MAISONNIER

Oui, largement avant.

Philippe MARZOLF

Est-ce que la DUP, la déclaration d'utilité publique a été faite avant 2002 ou pas ?

De toute façon, il y aura une saisine de la CNDP, si c'est supérieur à 150 millions d'euros, il y aura une publication. Ensuite, une association environnementale agréée par le ministère peut saisir, une collectivité peut saisir la CNDP, et une décision de la CNDP sera prise.

Mécontentements dans la salle ! Certains participants expriment leur méfiance vis-à-vis de l'organisation d'un nouveau débat public.

Philippe MARZOLF

Faites confiance à l'État.

S'adressant à la salle : Excusez-moi, mais Monsieur MAISONNIER a le courage de venir ce soir alors que le Préfet a dit, « il n'y a personne ».

Une réaction du Grand Lyon par rapport à...

Olivier LAURENT

Une précision d'ordre de grandeur, puisque que le chiffre figure dans le schéma régional proposé par le Préfet, de ce qui est appelé Contournement Est dans le SRIT, c'est autour du milliard d'euros, donc de toute façon, on ne sera pas à la marge si c'est ce projet là qui est...

Philippe MARZOLF

De toute façon, nous le marquerons bien dans le compte rendu, faites nous confiance. Monsieur qui demandait la parole depuis longtemps.

Charles TOURDES

Charles TOURDES, maire adjoint de Bron, chargé des déplacements.

Ce que je voulais dire, même si ce n'est peut-être pas à moi de répondre, mais le débat sur le contournement de Lyon à l'Est ou à l'Ouest, il a eu lieu et pour le moment il est bien inscrit dans le SCoT à l'Ouest.

Philippe MARZOLF

En 2001, le débat n'a pas eu lieu entre l'Ouest et l'Est, c'était un débat sur le contournement Ouest.

Charles TOURDES

Voilà.

Philippe MARZOLF

Et vous avez assez râlé parce qu'il n'y avait pas de débat à l'Est.

Charles TOURDES

Mais c'est bien inscrit dans le SCoT à l'Ouest. Ce qui fait que les déclarations du Préfet sur un contournement Est sont assez troublantes et que comme tout le monde je regrette sa non présence ce soir.

Je voulais intervenir sur deux points : le projet que vous soumettez à concertation, le TOP, l'Anneau des Sciences... – entre parenthèse, ce serait bien qu'un projet qui dure depuis

quinze ans et qui va encore durer une quinzaine d'années avec sa réalisation, pour une bonne compréhension, qu'on ne change pas de nom tous les deux ans, comme ça les gens sauront de quoi on parle. Interrogez les gens sur l'Anneau des Sciences, faites le tour, ce n'est clair pour personne, à part dans la salle où il y a des militants...

Philippe MARZOLF

C'est pour ça monsieur que notre commission s'appelle « Commission sur le projet Anneau des Sciences, Tronçon Ouest du périphérique ».

Charles TOURDES

D'accord.

Mais on ne réunit quand même pas toute la population de Bron.

Si vous me laissez finir, j'en ai encore pour une minute.

Le projet d'Anneau des Sciences va être d'une quinzaine de kilomètres, va être enterré sur 80% de son parcours. C'est une très bonne chose. Les connaissances, les moyens qu'on y met, permettent aujourd'hui de faire des meilleurs projets qu'il y a une trentaine d'années.

Et on estime à 55 000 à 70 000 véhicules jour sur cette portion de voirie. À ces estimations je ne voudrais, pas opposer, mais, mettre en exergue la réalité des chiffres sur Bron. Sur le boulevard périphérique, c'est presque 160 000 véhicules jour – ce sont des comptages qui ont été faits en 2011 à la hauteur de la route de Genas. Sur l'A43, c'est 130.000 véhicules jour. Michèle PICARD, maire de Vénissieux, disait que sa commune était coupée en deux. Nous, la commune de Bron est coupée en quatre, avec la jonction, boulevard périphérique / A43, le point noir le plus important au niveau de la région. C'est un record, dont on se passerait bien à Bron.

Pour soulager les 10000 riverains, de l'A43 et du boulevard Ceinture, qui sont au bord de ces deux axes importants.

On a vu que la suppression de l'autopont Mermoz a permis une belle entrée de ville, de réguler les problèmes de circulation. Une des demandes fortes serait de continuer le boulevard urbain le plus à l'Est possible avec des couloirs de bus en site propre à haute densité. Ou alors, on en parle aussi depuis longtemps, l'enfouissement sous l'autoroute A43, dans son entrée de ville. Pour le boulevard Laurent Bonneval, on parle aussi d'une couverture du boulevard Laurent Bonneval à la jonction avec l'A43. Et aussi quelque chose, pas de plus urgent mais qui pourrait se faire plus facilement, c'est la prolongation du mur anti bruit le long de la caserne Raby, du centre ville jusqu'à la route de Genas.

Voilà les revendications fortes des Brondillants et cela ne nous empêche pas de nous dire que c'est bien ce qu'il se fait à l'Ouest et nous sommes pour le projet de contournement, TOP ou Anneau des Sciences.

Philippe MARZOLF

Une réaction par rapport à ça ?

Il y a toujours beaucoup de demandes sur comment va être réhabilité le boulevard Laurent Bonnevey ?

Gérard CLAISSE

Très rapidement

Philippe MARZOLF

Merci, parce que quand on fait quelque chose à droite, les gens qui sont à gauche... ils veulent aussi la même chose, c'est tout. C'est une question d'équité du territoire, Monsieur RIVALTA.

Allez-y monsieur CLAISSE.

Gérard CLAISSE

On va essayer de répondre. D'abord, sur le changement de nom. Vous avez raison, ça perturbe un peu. Si le nom a changé, c'est que le projet en lui-même a changé.

Murmures de réprobation dans la salle

Le projet n'a plus rien à voir avec le projet du tronçon ouest du périphérique, porté à la fin des années 90, par le département, ni dans son tracé, ni dans son caractère enterré, puisqu'il est beaucoup plus enterré qu'il ne l'était et surtout dans sa vocation multimodale. C'est-à-dire que ce projet porte une véritable ambition en matière des renforcements des transports publics dans l'Ouest lyonnais.

Nous avons fait l'historique de tout ce qui a été fait. Si j'ai une fierté depuis que je suis élu et depuis 2001, et avec l'action qu'a menée le Sytral, c'est bien d'avoir, sur l'Est lyonnais, fait sortir les axes lourds de transport, le tramway, le métro du périphérique pour irriguer Vénissieux, Bron, Feyzin, Saint-Priest, Vaulx-en-Velin. C'est vraiment des investissements majeurs qui ont été faits en matière de nouvelle mobilité dans l'Est lyonnais. Et l'Ouest lyonnais, de ce point de vue, pâtit d'une desserte en matière de transports publics qui est excessivement limitée et donc le projet vise à développer, à évacuer les trafics qui passent actuellement dans le centre d'une série de communes, et développer des transports publics de qualité.

Sur la problématique Laurent Bonnevey, encore une fois, elle concerne Bron, elle concerne Villeurbanne, elle concerne Vénissieux, elle concerne Lyon, elle concerne Tassin-la-Demi-

Lune ; la ville de Lyon est concernée par au moins deux arrondissements également, par une coupure, le 9^{ème} arrondissement et le 5^{ème} arrondissement. N'oublions pas que c'est la réalité de la plupart de nos communes. Pas toutes : Bron, Vaulx-en-Velin, Saint-Priest sont particulièrement exposées. C'est une problématique globale d'agglomération. Et toute la problématique qui concerne la réorganisation de l'urbanisation autour des axes lourds de transport public, la requalification de ces voiries – là encore c'est une fierté d'avoir démolit l'auto-pont sur Mermoz et d'avoir reconstruit une entrée de ville de qualité. C'est bien dans ces orientations-là, qu'il faut que l'on poursuive. Et sur la requalification de Laurent Bonnevey, c'est bien dans ces dimensions-là qu'il faudra continuer. Mais tout ne pourra pas se faire du jour au lendemain. Il faut le programmer, le SCoT donne des orientations à l'horizon 2030. Je crois que dans le bilan que nous tirerons du débat public, parce qu'un débat public sert aussi à tirer un bilan et à dresser des perspectives, il nous faudra répondre de manière un peu plus précise – le dossier n'aborde pas cette question – et on entend bien les demandes qui sont formulées ici. Il nous faudra répondre de manière un peu plus précise sur cette problématique de requalification du boulevard Laurent Bonnevey, mais il y a déjà un certain nombre de perspectives qui ont été indiquées, notamment sur les protections phoniques, sur les agrafes urbaines. Tout ceci mérite d'être approfondi et travaillé.

Philippe MARZOLF

Donc vous rajouterez une ligne sur le projet : requalification des voiries de l'Ouest lyonnais et requalification de Laurent Bonnevey ?

Gérard CLAISSE

Oui. Encore qu'il y a un budget, un projet. Ce sont des budgets qui sont dans le cadre des programmations pluriannuelles d'investissements. On ne va pas tout charger sur le projet Anneau des Sciences.

Nicolas CRISTIN

Bonsoir, Nicolas CRISTIN, délégué général de Bron mouvement local.

Par rapport à ce qui a été dit depuis le début de cette réunion, je pense que tout le monde est conscient que le devenir de l'agglomération passe par la concertation et passe surtout dans l'idée que c'est un projet d'agglomération qu'il nous faut. Donc, l'idée de saucissonner les problèmes de communes en communes, nous savons très bien que ce n'est pas une méthode. Cependant, j'aimerais qu'on précise deux choses -je remercie le représentant de l'État d'être là ce soir, il a au moins le mérite d'être présent - dire que dans votre méthode, vous serez amené à hiérarchiser les priorités. Je veux bien, mais ça fait plus de vingt ans qu'on parle du contournement de l'Ouest lyonnais, or il est évident qu'il conditionne le reste. Nous ne pourrons pas supporter, même à l'échelle de l'agglomération, tous les investissements qu'il faudra pour les trente prochaines années, si ce problème n'est pas traité en priorité. C'est une condition. L'autre réflexion que je souhaitais faire partager : nous sommes dans l'hypothèse de créer, via la métropole lyonnaise, un nouveau champ

d'intervention qui peut être aussi un levier et qui va peut-être aussi à terme accélérer le processus de décision et de financement. Mais il est évident aussi que la situation qu'est l'Est lyonnais en général, et j'y accumule toute les communes, nous avons et nous payons le tribut des trente dernière années, où nous ne pouvons plus supporter de nouvelles infrastructures. Nous ne pouvons plus supporter, humainement, socialement, des infrastructures qui seraient pénalisantes pour le développement de l'Est en lui-même, tant sur le plan économique que sur le plan de l'habitat. donc à un moment donné, il faut que l'État prenne ses responsabilités. Nous savons tous aujourd'hui que les marges de manœuvre sont extrêmement réduites, mais à un moment donné, il faut que le Préfet, l'État, ses représentants, assument leurs responsabilités. La priorité aux conditions de ce que doit être demain l'Anneau des Sciences, c'est d'abord une prise en compte de la réalité du COL, et qui doit s'intégrer dans la réalité géographique de l'Ouest lyonnais, et de ne pas essayer, comme le font certains élus de nous repasser la patate chaude. À un moment donné, il faut arrêter de prendre les Lyonnais de l'Est lyonnais pour des gogos. À un moment donné, il faut que l'État assume ses responsabilités.

Je terminerai mon propos, parce que je suis Brondillant : nous sommes balafrés entre le périphérique et l'A43. Monsieur parlait toute à l'heure, j'ai très apprécié son expression, de la couture urbaine. Il est évident que nous devons nous lancer sur Bron dans une phase de couture, pour pouvoir essayer de retisser des liens entre des quartiers qui sont éclatés depuis trop longtemps. Vous donniez un exemple sur l'impact des 9 000 riverains sur Laurent Bonnevey, moi j'aimerais qu'on insiste un peu plus sur l'impact de l'A43, car il y a la réalité du quartier de Parilly en lui-même, qui est justement le plus prioritaire dans l'immédiat. L'idée de recouvrir, puisque c'est un discours que l'on tient depuis plus de dix ans, une grande partie du boulevard Laurent Bonnevey, je n'y suis absolument pas hostile, si c'est faisable et si les finances de l'agglomération le permettent dans les mandatures qui viendront. Mais je pense encore une fois que l'État encore une fois a aussi une responsabilité sur l'impact de l'A43 concernant Saint-Priest et Bron. Et de ce côté là, l'impact est quand même très lourd.

Je conclus en disant que l'État doit assumer ses responsabilités, que la métropole est un nouveau champ d'intervention qui doit servir de lien. Et je terminerai mon propos, j'invite tous les élus de l'Est et de l'Ouest à essayer, non pas de partir dans des raisonnements électoralistes, mais à essayer quand même de penser que les actes qu'ils vont prendre aujourd'hui, auront des conséquences dans les vingt ou trente ans qui viennent. À un moment donné, il faut s'asseoir autour d'une table, et essayer de manière audible de défendre une vision à long terme et non pas à court termiste comme on a tendance à le faire.

Philippe MARZOLF

Merci monsieur, c'est très bien. Une petite précision, le décideur ce n'est pas le Préfet, mais le Ministre des infrastructures. Le Préfet est le représentant de l'État. Vous avez bien vu par rapport aux propositions du Préfet, regardez l'intervention de monsieur le Préfet, lors de la

réunion de lancement, il a dit que c'était une proposition personnelle, ce n'était pas du tout la position de l'État. C'est le Ministre qui décide, ce n'est pas le Préfet.

Gilles RENAVER

Bonsoir tout le monde, Gilles RENAVER, président de l'association Respect environnement de Saint-Pierre-de-Chandieu et commune adhérente à la fédération Fracture.

Nous avons tous compris ici que l'on est contre les nuisances dans l'Est lyonnais et on parle beaucoup des décisions que devrait prendre l'État. Je voudrais parler de l'État, parce qu'on a tous l'impression qu'il ne connaît pas grand-chose à notre situation dans l'Est lyonnais. Malheureusement, on en a eu une triste preuve le 24 janvier à l'Assemblée Nationale, lorsque le Ministre Mr CUVILLIER, Ministre des transports a dû répondre à une question de monsieur le député Georges FENECH sur le CFAL SUD. La réponse de monsieur CUVILLIER était tellement obsolète, puisqu'il citait des chiffres et des notions datant de 2007, avec un CFAL, c'est-à-dire le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, qui était soi-disant enterré alors que maintenant, les différents Copil on montré qu'il était plutôt en aérien, avec des chiffres sur les coûts qui sont tronqués, puisque les chiffres ont éclaté depuis peu, avec une situation géographique des côtes du Rhône et des Côtes-Roties, qui sont totalement erronés. Donc, si ce monsieur CUVILLIER doit prendre des décisions sur la région lyonnaise, on se demande comment il va faire pour un contournement en l'Est lyonnais. Monsieur MAISONNIER qui est présent c'est bien, essayez de l'informer davantage afin qu'il puisse prendre de bonnes décisions, mais avec de bonnes informations. Voilà !

Faites votre travail et nous serons contents.

Jean-Louis PUCHOL

Jean-Louis PUCHOL, habitant de Mions. Je fais partie de l'association locale de Mions, Apache, qui est également adhérente à Fracture, dont je suis président.

Lors de la réunion de lancement du débat public, Fracture n'a pas pris position officiellement, mais nous avons constaté que lors de l'exposé, vous avez fait une référence au CFAL, au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Puisque que le CFAL s'invite de nouveau dans un débat public, nous nous sentons également légitimes pour intervenir également, et en profiter pour faire un parallèle avec l'expérience malheureuse du débat public de 2001, consacré au COL, au cours duquel le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise a été ajouté au dernier moment. Un cabinet indépendant avait indiqué que le débat était complètement tronqué. Mais rien n'a été remis en cause. Donc, actuellement, on prend les mêmes et on recommence, pour faire de nouveau un débat, que l'on considère comme alibi, et où on connaît d'avance le grand perdant : l'Est lyonnais ; avec de nouveau la menace d'un contournement, autoroutier cette fois-ci, ça change, sorti du chapeau.

Il ne s'agit pas d'opposer l'Ouest à l'Est et nous ne prétendons pas qu'un contournement à l'Ouest est nécessaire, d'autant plus que la nécessité de sa réalisation n'est pas établie. Mais, nous nous battons jusqu'à obtenir une égalité de traitement entre les populations de Lyon, du Nord, de l'Ouest et de l'Est. Toutes les infrastructures sont actuellement réalisées ou envisagées à l'Est pour redorer le blason du Grand Lyon, dont soit dit en passant, nous faisons partie. Alors que monsieur COLLOMB cite en exemple les aménagements de Confluence de la Saulaie ou l'offre de l'intermodalité au service du voyageur à l'ouest de l'agglomération, nous, nous ne pouvons que citer des infrastructures pénalisantes à l'Est : le CFAL, doublement de la ligne existante pour accueillir du fret, le Boulevard Urbain Sud, le Boulevard Urbain Est, Laurent Bonnevey, A43, A46, A432, Plateforme, Grand stade, maintenant le CEL, et la liste est longue.

Comme c'est le Grand Lyon qui est maître d'ouvrage de ce débat public, nous voudrions également insister aussi sur le fait que depuis quelque temps le rayonnement de Confluence veut que toutes les infrastructures se décalent également sur notre secteur. On peut citer le marché d'intérêt national, la prison, le dépôt de carburant, et je peux en citer d'autres.

Dans le même temps vous justifiez le débat public, pour un trafic de 130000 véhicules jour sur Fourvière. Il faut savoir qu'actuellement la rocade, c'est 100000 véhicules jour, et vous proposez purement et simplement de reporter une bonne partie du trafic de Fourvière sur cette rocade.

J'en finirai là, avant de vous poser la question, vous indiquez que d'ici à l'horizon 2030, 150000 personnes seront accueillies dans l'agglomération, dont 70000 pour Lyon et Villeurbanne, mais également 40000 à l'Est lyonnais, soit davantage que l'ouest et le Val de Saône réunis. Or tous les projets actuels sont envisagés ou réalisés sur l'Est lyonnais et nous avons vraiment le sentiment que vous êtes en train de ghettoïser cette partie de l'agglomération.

Pour terminer, une question simple : qu'envisagez-vous, le Grand Lyon, de mettre concrètement en œuvre, pour transformer vos promesses d'équité territoriale, je l'ai encore entendu tout à l'heure, en actes réels, et donc développer les secteurs les moins denses, y compris en infrastructure, au risque de voir mourir ces secteurs, au lieu de continuer à saturer ceux qui le sont déjà. Qu'est-ce que vous envisagez de faire concrètement ?

Philippe MARZOLF

Une réponse politique ou technique ?

Sifflements dans la salle

Olivier LAURENT

Je vais vous faire la réponse technique parce que ça fait deux fois que la question est plus ou moins posée.

La façon dont vont s'organiser les trafics, une fois que sera réalisé le schéma que porte le Grand Lyon, c'est-à-dire un grand contournement, un Anneau des Sciences, une requalification de l'A6-A7. On est entre 120 à 130000 véhicules jour si rien n'est fait sur l'axe A6-A7. L'idée c'est d'avoir un grand contournement pour écarter le trafic de transit. Une partie du transit est sur A6-A7 de l'ordre de 20000 véhicules jour, mais il faudra aussi un contournement qui capte aussi ce qui se passe à l'Est, les 30000 qui sont sur Laurent Bonnevey et sur la rocade Est. C'est l'affaire du grand contournement, c'est pour ça que le Grand Lyon fait de sa décision un préalable...

Philippe MARZOLF

C'est pour ça qu'il y a beaucoup de demandes vis-à-vis de l'État

Olivier LAURENT

C'est pour ça qu'il y a une interpellation. Ensuite ce qui reste, il y a la requalification de l'axe A6-A7 pour en faire un boulevard urbain, dont la vocation est de distribuer le trafic vers les secteurs centraux, Confluence, Gerland, Presqu'île, une partie de la rive gauche. Là on est dans un ordre de grandeur de 50000 véhicules jour. Et le reste des trafics est redistribué essentiellement sur l'Anneau des Sciences qui est largement enterré.

Imaginez une situation, demain à 2030, si vous n'avez pas l'Anneau des Sciences et la requalification, les gens qui souhaitent aller à l'Est, de toute façon, seront majoritairement sur Laurent Bonnevey. La demande de redistribution de trafics avec l'Anneau des Sciences est essentiellement pour les distribuer depuis l'Ouest et vers l'Ouest, à destination une partie du centre et aussi vers les autres secteurs de la périphérie, notamment le secteur de l'Est lyonnais.

Philippe MARZOLF

Une réponse politique ?

Gérard CLAISSE

Sur le développement de l'agglomération, une des raisons, pour nous, de porter ce projet de l'Anneau des Sciences, c'est bien d'arriver à mettre en œuvre le schéma de cohérence territoriale qui vise à un rééquilibrage de l'agglomération entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération. Aujourd'hui, l'ouest de l'agglomération peine à se développer du point de vue démographique et du point de vue de l'activité économique, parce que l'accessibilité y est compliquée, qu'elle soit une accessibilité en voiture particulière ou une accessibilité en transports publics. Ce que vise le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération c'est un développement plus équilibré de notre agglomération, et notamment faire en sorte que l'Ouest lyonnais qui connaît un développement principalement résidentiel de petites maisons plutôt avec des jardins de qualité, connaisse également un développement...

protestations

Philippe MARZOLF

Il n'y a pas que des petites maisons je crois.

Gérard CLAISSE

Mais il y a aussi des maisons dans l'Est lyonnais. Je pense que vous êtes également dans des secteurs, plutôt résidentiels pour la grande majorité d'entre vous, mais moins riches en termes de revenus.

Je termine pour dire qu'un des objectifs que nous poursuivons, c'est bien également le développement de l'Ouest lyonnais. Nous devons accueillir à horizon 2030, 150000 habitants nouveaux dans l'agglomération et nous en accueillerons de l'ordre de 30000 dans l'ouest lyonnais, plus des activités économiques à développer. Voilà l'objet à long terme.

Sur l'Est lyonnais, on ne peut pas laisser dire ici que l'agglomération se désintéresse de l'Est lyonnais.

Protestations

Je veux bien que vous nous disiez que le contournement fret ferroviaire, c'est le Grand Lyon, la rocade des villages, c'est le Grand Lyon. Tout ça vous le savez très bien, ce n'est pas le Grand Lyon. Qu'est-ce qu'a fait le Grand Lyon en matière de transport public et regardez ce qui s'est fait sur l'ouest lyonnais et comparez. Vous verrez que les 2 milliards qui ont été mis en transport public lourd, en investissement par le Sytral au cours des deux derniers mandats, c'est au moins la moitié sur l'Est lyonnais, et une moitié sur la ville centre. Mais sur l'Ouest lyonnais, beaucoup moins.

Protestations

Regardez les grands projets urbains qui sont en train de se développer – Madame la Maire de Bron parlait de requalification liée à l'arrivée du tramway.

Je suis bien obligé de répondre quand on entend des choses qui consistent à dire que nous ne nous intéressons pas à l'Est lyonnais, alors que s'il y a eu un changement politique...

Intervenant non identifié

C'est pas assez, c'est pas assez !

Protestations

Gérard CLAISSE

... s'il y a eu un changement politique majeur, depuis 2001, c'est que l'agglomération s'est enfin occupée de l'Est lyonnais, de sa requalification ; c'est vrai à Vaulx-en-Velin, c'est vrai à Villeurbanne, c'est le projet du Carré de Soie, c'est vrai à Décines avec la ZAC de la Fraternité. Le Grand Lyon a considérablement investi depuis 2001 dans l'Est lyonnais, en y amenant la même qualité d'aménagement que dans le centre de l'agglomération.

Marc PAGANO

Marc PAGANO, président du collectif et des riverains et usagers de la rocade Est. J'ai trois ou quatre questions à poser au maître d'ouvrage.

La première – je reprends ce qui a été dit, mais je le répète parce que je crois que c'est quelque chose qui est bien vu dans l'Est lyonnais en particulier : vu l'absurdité du débouché de l'A89 et celui qui est envisagé pour l'A45, qui affleure, comme on le sait, l'A6 et l'A7, ce que monsieur COLLOMB lui même avait démontré, n'est-il pas le moment de reconsidérer le principe d'un contournement ouest, qui avait pour avantage d'écarter le transit nord-sud, en provenance de l'ouest, d'éviter que le TOP / Anneau des Sciences, ne devienne une rocade Ouest, ce qui nous pend au nez sans ce contournement, et bien sûr de permettre un débouché au trafic des populations de l'Ouest vers ou hors de l'agglomération ?

Deuxième question : comment comptez-vous débarrasser la rocade Est ? Je sais que la rocade Est n'est pas du domaine du Grand Lyon, mais puisqu'on parle de projet d'agglomération, la question est normalement posée. Comment comptez-vous débarrasser la rocade Est de son trafic de transit, notamment celui des poids lourds, sachant que le trafic augmente et augmentera en raison du report d'une partie de la circulation, provenant de la requalification de l'axe A6-A7, de l'implantation autour de l'aéroport de Saint-Exupéry, d'une multitude de plate-formes logistiques, déportant les camions vers l'itinéraire plus court que l'A432, et aussi de l'implantation absurde d'OL Land, le Grand Stade de la rocade Est.

Une dernière question est que nous constatons ici que plusieurs des projets du Grand Lyon soulèvent de très fortes oppositions dans les populations concernées, dont à l'Est, notamment celles qui sont riveraines du projet de Grand Stade. Constatons deux choses, c'est que la multitude des critiques, très argumentées, mériterait, pour le moins d'être prise en compte par les autorités, avant toute décision définitive. Or tous les opposants, et ce n'est pas uniquement à l'Est, sur l'agglomération, toutes les associations, dénoncent l'absence de concertation des autorités, et notamment celle du Grand Lyon. Ne serait-il pas utile, à toute mise en œuvre de projet, que la loi reconnaisse le droit constitutionnel du citoyen, qui est noté dans la charte constitutionnelle de l'environnement – je cite l'article 7 de cette charte constitutionnelle, qui dit ceci : « toute personne a le droit de participer, c'est-à-dire d'être partie prenante, à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. » Et sur une question qui est une question fondamentale qui pèse sur l'aménagement du territoire dans le pays tout entier, ce serait bien qu'on ait au moins une réponse du Grand Lyon.

applaudissements

Philippe MARZOLF

Monsieur, l'article 7 porte plutôt sur les décisions publiques de l'État. Ce sont les décisions publiques de l'État qui sont concernées, et qui après redescendent dans les collectivités.

Marc PAGANO

Elles portent sur tous les problèmes d'aménagement du territoire.

Philippe MARZOLF

Oui, mais suivant les compétences, les décisions publiques...

Marc PAGANO

Non, non, c'est un article...

Philippe MARZOLF

... pas individuelles. Oui je sais bien, je connais bien.

Marc PAGANO

Ah bon, et bien d'accord.

Jean-Claude DESSEIGNE

D'abord, personne ne peut être contre le principe essentiel de la concertation. C'est quelque chose qui doit faire partie aujourd'hui de l'essence même des projets qui doivent être développés. Ce soir, on en est quand même un exemple.

Protestations

La parole est libre, chacun peut s'exprimer. Mais, au niveau de la décision, nous avons dépassé le stade de la démocratie grecque, il faut bien qu'il y ait des personnes, qui à un moment ou à un autre, prennent des responsabilités et les assument.

En ce qui concerne le contournement Ouest, je ne peux que partager votre analyse. Je l'ai dit dans mon propos introductif. Je suis demandeur, je soutiens. L'État est indivisible, mais parfois, il peut être représenté de manière différente en fonction de l'évolution de la situation de ses représentants. Le prédécesseur de monsieur CARENCO avait pris une autre position. Nous avons participé à de nombreuses réunions, ce qui soulevait d'ailleurs une forte contestation, pas forcément dans le premier cercle de l'Ouest lyonnais, mais un peu plus loin. Le Préfet GÉRAULT avait envisagé un contournement par l'Ouest, qui favorisait le développement des territoires, qui économiquement apportait des réponses à des questions

qui se posaient. Et il y a quand même une logique – je ne dis pas qu’un Préfet est plus logique que l’autre, ou que l’un serait illogique par rapport à l’autre. Je vais simplement vous dire que la logique que vous avez, que j’ai, elle se défend ; parce que lorsque vous regardez la position l’autoroute A89 avec son arrivée, dont nous avons souhaité qu’elle se fasse plus au nord par rapport à l’autoroute A6, si l’on va voir au sud, avec l’autoroute A45, on a quand même tout intérêt, plutôt que d’avoir une aspiration des voitures qui se fasse notamment en direction de l’Est de l’agglomération lyonnaise, mais également du centre de la ville, nous avons tout intérêt à ce que cette circulation soit déviée le plus possible en amont. D’ailleurs, l’État ne s’y était pas trompé. Dans la version originale du SNIT, il a prévu 25 km – je ne sais pas si c’était au Nord, au Sud ou au milieu – du contournement ouest de l’agglomération lyonnaise.

Jean-Jacques BRUN

Bonsoir, Jean-Jacques BRUN, je suis maire de Ternay, vice-président à la communauté de communes du Pays de l’Ozon et président de l’association d’élus Parfer.

En introduction, je voulais dire que je suis complètement en accord avec l’intervention de Paul VIDAL. Je voulais également rebondir sur vos propos au niveau de l’équité des territoires. Je crois que c’est quelque chose qu’il faut que l’on intègre, ça a été dit par monsieur PUCHOL.

J’ai entendu aussi le grand contournement de Lyon, soit par l’Est soit par l’Ouest, et je voudrais à ce propos que l’on ait peut-être peu plus de soutien et que le Grand Lyon se prononce vraiment sur ce contournement et qu’il nous aide également sur le contournement du CFAL, puisque ce sont deux infrastructures qui sont normalement faites, au départ, pour éviter l’agglomération lyonnaise, et ces deux infrastructures – résultat - sont complètement dans l’agglomération lyonnaise : le CFAL, aux portes de Lyon, puisqu’il vient aboutir sur la zone de Siblain, et le contournement par l’Est - j’ai bien compris qu’il n’était pas encore choisi, mais il me semble que monsieur CARENCO s’est déjà fait une idée et une bonne idée, et quand on connaît l’influence de monsieur CARENCO, je crois qu’on a des inquiétudes à avoir sur cette décision. Ce sont donc deux infrastructures qui sont vraiment collées à Lyon et aux portes de Lyon. Je crois que ces deux infrastructures ont une vision à très court terme et on n’a pas cette vision à long terme. Dans les vingt ans à venir, nous serons obligés de revoir encore et encore une fois d’autres infrastructures parce que nous nous apercevrons que c’est saturé, que ce n’était pas le bon moyen.

J’aimerais que le Grand Lyon et son président notamment puissent se prononcer et se prononcer clairement sur ces deux infrastructures et sur leurs intentions.

..... *inaudible*

Pour revenir sur le débat du contournement autoroutier, effectivement, si on se réfère au débat qu'il y a eu sur le débat du CFAL, on ne peut que s'inquiéter sur le débat sur ce contournement autoroutier, puisque le débat sur le CFAL a été complètement tronqué. Vous connaissez toutes les conséquences : tromperie sur les chiffres donnés, tromperie sur la distance entre les propositions. On peut donc s'inquiéter pour le débat sur le contournement autoroutier.

J'aimerais que l'on revoie et que le Grand Lyon se prononce fermement sur ces deux infrastructures et qu'il puisse nous soutenir dans les propositions que l'on peut faire, aussi bien sur le contournement du CFAL que sur le contournement autoroutier, qui serait souhaitable de voir dans une globalité plus importante, entre Valence ou peut-être après Valence pour rejoindre Lyon.

Jean-Claude DESSEIGNE

Une réponse rapide par rapport à la question que vous posez et le soutien du Grand Lyon notamment. Sur la question du CFAL, qui est une question importante mais qui n'est pas l'essentiel du débat de cette soirée. Délibération du conseil de Communauté du 9 février 2009 - je ne peux pas être plus clair, je ne veux pas me risquer à une interprétation, je lis : « réaffirme son refus de tout passage de train de fret supplémentaire sur la ligne entre Grenet et Saint-Fons ; réitère sa demande que le contournement soit réalisé d'un seul tenant et que par conséquent, les études de procédure des parties nord et sud soient poursuivies simultanément. » La volonté qui a été affirmée par le président du Grand Lyon allait même plus loin postérieurement à cette délibération, puisque c'était de dire qu'il fallait qu'il y ait une concomitance dans la réalisation de la section nord et la section sud. Et donc « réitère sa position selon laquelle, il convient pour la partie sud de privilégier les options de passage en jumelage avec la LGV méditerranée ». Voilà !

Philippe MARZOLF

C'était en 2009. Et vous re-signez pour 2013 ?

Ensemble Gérard CLAISSE et Jean-Claude DESSEIGNE

Oui, oui.

Gérard CLAISSE

De même que nous avons voté pour un schéma de cohérence territoriale avec un contournement ouest à l'Ouest de Lyon. C'est bien ce que nous avons voté en décembre 2010.

Pierre KUNST

Je suis Pierre KUNST, président de l'association Apache de Mions et membre du conseil d'administration de Fracture.

Justement je rebondis par rapport à ce que vous venez de dire. Qu'est-ce que vous engagez au niveau du Ministre pour pouvoir défendre ces positions que vous venez d'émettre ? D'après un article de Lyon Capitale du 24 janvier, Monsieur le Ministre, lors de sa venue pour l'inauguration de l'autoroute A89, s'est déclaré favorable à la réalisation de cette autoroute dans le même faisceau que le CFAL Sud, et c'est une position qui ressemble étrangement à la position dite « personnelle » que Monsieur le Préfet a exprimée lors de la réunion d'ouverture. Qu'est-ce que vous allez faire concrètement, non pour influencer le Ministre, mais pour lui faire voir les conditions concrètes qu'imposerait un CFAL, tel que RFF l'a prévu, associé à ce fameux CEL ? Concrètement.

Philippe MARZOLF

Comment vous allez pouvoir le convaincre ?

Nous, dans la commission particulière, ce que vous avez dit sera marqué. Le Ministre l'aura donc aussi.

Jean-Claude DESSEIGNE

Un Ministre n'est pas sourd. Il sait écouter et je pense que l'écoute, elle est par rapport à ses meilleurs conseillers, lesquels sont d'abord les gens du territoire sur lesquels ils interviennent. Ce sont donc les élus notamment, président en tête, du Grand Lyon.

Avant monsieur CUVILLIER, il y a eu un autre Ministre, que nous avons rencontré avec le président du Grand Lyon et qui avait trouvé tout à fait logique, à l'époque, la liaison par le contournement Ouest de Lyon, entre la partie Nord de l'agglomération et la partie Sud, telle qu'on en a débattu tout à l'heure. Je crois qu'il ne faut jamais prendre pour acquis, quelque chose qui n'est pas démontré, mais par contre ce qu'il faut toujours, c'est apporter par rapport à un schéma que l'on a et une vision de l'agglomération, du bien être de ces populations, sans systématiquement opposer les points cardinaux, les uns par rapport aux autres. Dans le cadre d'une vision et d'un schéma global, c'est de le défendre, de porter la parole et de porter notamment celle des habitants de l'agglomération et de voir ce qui est logique. Aujourd'hui, nous attendons une réponse de l'État, cela ne veut pas dire, tout simplement, que l'on va boire ses paroles.

Il y aura forcément à un moment, où par rapport à la position de l'État, les élus vont se manifester.

Françoise MERMOUD

Françoise MERMOUD, conseillère municipale de Bron.

J'ai bien compris qu'il ne fallait pas opposer l'Est à l'Ouest. Mais, permettez-moi de revenir sur la comparaison entre le boulevard Laurent Bonnevey et le projet d'Anneau des Sciences. Nous avons bien vu, d'une part, en niveau de trafic, et d'autre part, en niveau de riverains

concernés, que l'on ne jouait pas du tout dans la même cour, que les enjeux étaient quand même plutôt sur l'Est.

Effectivement, la question du point de vue de l'équité des territoires a été posée, je n'y reviendrai pas. Je voudrais poser la question sous l'angle d'optimisation des finances publiques. Nous sommes dans une période où l'argent public est rare. L'État n'a plus d'argent, c'est un peu ce que nous a laissé comprendre monsieur MAISONNIER. Les collectivités locales n'en ont plus beaucoup non plus. Il ne faut donc pas faire croire que l'on pourra tout faire, il faudra faire des choix. donc effectivement entre faire un Anneau des Sciences enterré d'un côté et deux agrafes sur le boulevard Laurent Bonneval : si vous me laissez le choix, je préconise pas d'Anneau des Sciences, et plusieurs agrafes, voire la fermeture éclair complète sur le boulevard Laurent Bonneval.

Gérard CLAISSE

Un élément de réponse : toujours dans le souci de ne pas opposer les projets. Ce sont 30 000 riverains sur l'ensemble du boulevard Laurent Bonneval existant, qui sont impactés dans un faisceau de 300 mètres autour du périphérique. A6-A7, ce sont également 30 000 riverains. Les chiffres sont équivalents. On peut ne penser qu'à la protection des riverains. On peut penser aussi au fonctionnement à venir de l'agglomération et se projeter dans les trente ans qui viennent en matière de fonctionnement de l'agglomération. Le bouclage du périphérique va permettre le déclassement de l'A6-A7 qui est une absurdité totale, qui a été commise dans les mêmes années que le périphérique. Il faudra donc également intervenir pour rétablir de la qualité urbaine autour du périphérique. Mais ce n'est pas qu'une affaire de riverains, bien évidemment. Quand bien même, il faut prendre en compte le cadre de vie des riverains, l'améliorer et travailler en permanence sur cette question là.

Sur la question des finances, les 2,5 milliards d'euros programmés en investissements pour réaliser le tronçon ouest du périphérique, les 900 millions à 1 milliard d'euros en matière d'accompagnement de mesures transport public, etc., s'accompagneront d'investissements sur le boulevard Laurent Bonneval, à la fois en matière de protection phonique – mais on ne va pas promettre dans la foulée que, dans la même temporalité, on aura la capacité financière d'enterrer Laurent Bonneval. Là dessus, ce serait effectivement du mensonge éhonté. En revanche, travailler sur cette meilleure articulation à l'insertion urbaine, avec des agrafes urbaines me semble possible, notamment là où il y a des populations qui sont véritablement impactées. Ce n'est pas tout le linéaire de Laurent Bonneval qui est impacté. Il y a des zones particulières, où il faut arriver à une insertion urbaine de qualité. À terme, cela passera, notamment, par traiter ce carrefour A43 Laurent Bonneval, sur Bron.

Michel POËT

Michel POËT, Chassieu Environnement.

J'ai deux questions à poser. La première est, je trouve la question du Grand Lyon assez Ponce Pilate en ce qui concerne les contournements. Je dis cela, parce qu'à une époque, nous

avons rencontré Dominique PERBEN, il était Ministre du transport et déjà on parlait du COL – je suis content d’entendre dire que vous êtes pour le COL – il nous avait dit à l’époque, pour que les projets voient le jour, il faut que les élus locaux soient d’accord et qu’ils poussent très fort le projet. Je n’en ai pas l’impression aujourd’hui, dans ce que j’ai entendu – nous on se lave les mains, de toute façon, on attend que l’État fasse quelque chose. Aujourd’hui, nous avons un président du Grand Lyon qui est sénateur, qui a quand même une certaine influence dans son parti politique qui gouverne le pays. Je pense qu’effectivement, si des élus locaux se bougeaient, excusez du terme, un peu les fesses, cela aurait une influence certaine sur des décisions qui vont être prises sur le contournement de Lyon. C’était ma première remarque.

Deuxièmement, je voudrais faire une deuxième remarque qui s’adresse à monsieur LAURENT qui a cité un chiffre tout à l’heure – à l’époque, la première réunion de débat public de concertation, j’avais interpellé le Préfet, ça l’avait fortement agacé, sur la jonction entre l’A432 et le prolongement de la partie Sud. Je lui avais demandé qu’il nous donne les vrais chiffres, combien coûterait le COL et combien coûterait cette prolongation ; parce qu’il n’y a pas que le prolongement. Vous avez annoncé 1 milliard d’euros, dont acte, je ne suis pas capable de faire des calculs. Mais la partie Nord existante est une partie privée. Si on veut faire un équipement d’État, faire un contournement de Lyon qui soit gratuit, il faudra racheter au privé. Donc, j’attends toujours, et cela a agacé Monsieur le Préfet, qu’on me donne les chiffres, combien va coûter réellement le COL qui va faire 50 km de moins que le prolongement de l’A432. Donc, j’attends, ça va l’agacer, et comme à monsieur COLLOMB, l’autre fois, j’avais posé une autre question, il a botté en touche. Je trouve cela absolument scandaleux. Voilà ! Merci.

Philippe MARZOLF

Monsieur MAISONNIER, on a un ordre de grandeur, combien coûte le rachat d’une autoroute, c’est Eiffage, c’est Vinci, c’est...

C’est par rapport aux coûts de construction, comment cela se calcule, c’est les ventes aux enchères ? Essayez d’expliquer le principe, comment cela pourrait se faire ? Parce qu’on a entendu plusieurs fois que l’A432 ne doit pas être à péage, sinon elle ne sera jamais utilisée par le transit, par exemple.

Christian MAISONNIER

Pour moi, il n’a jamais été question de racheter une autoroute. Les autoroutes appartiennent à l’État et elles sont concédées pour une durée de trente ans et à la fin de la concession, elles reviennent à l’État de toutes façons.

Il y a un mécanisme financier un peu compliqué sur le renouvellement des concessions. Le fait d’avoir vendu les autoroutes à une époque donnée a permis à l’État d’avoir de l’argent tout de suite, au lieu de récupérer cet argent à la fin des concessions. Mais ça c’est un

mécanisme financier pour gérer la dette de l'État. Dans le schéma que vous donnez, je n'ai pas bien compris quel argument...

Philippe MARZOLF

Quel est le coût pour rendre l'A432 gratuite pour qu'elle serve de transit ? C'est ce que j'ai compris.

Christian MAISONNIER

Il peut y avoir un coût d'investissement. On peut aussi avoir un coût de fonctionnement, c'est-à-dire de payer le concessionnaire par un loyer, plus que par un péage des usagers. C'est encore une solution possible, de payer le concessionnaire sur des recettes budgétaires qui ne sont pas le péage de l'utilisateur.

Il y a aussi des possibilités de mobiliser des crédits du genre taxe poids lourd ou péage urbain ou des choses comme ça pour équilibrer des péages comme vous le souhaitez.

Michel POËT

moi, ce que je demandais, c'est le coût du COL. Ça c'est précis. Coût de l'A432 prolongée depuis sa jonction avec l'A43 jusqu'au sud de Lyon – on ne sait pas trop aujourd'hui. Plus le rachat, parce que si on met une autoroute à péage, les gens continueront à prendre Laurent Bonnefoy. Aujourd'hui, il faut bien que l'équipement soit gratuit et ça a un coût. Vous dites dans trente ans, mais aujourd'hui il a combien d'années l'A432, il n'a même pas dix ans. Pour que l'autoroute soit gratuite, il faudra attendre encore vingt ans. Si on le fait dans les quatre ou cinq ans à venir...

Philippe MARZOLF

Il vous a répondu qu'il y avait une autre solution, que quelqu'un, l'État, paie les péages au concessionnaire.

Michel POËT

Non, mais ça a un coût aussi. Et c'est ce que je demande, c'est la comparaison entre l'un et l'autre, sachant que l'on aura 50 km de moins, de la pollution en moins et beaucoup d'autres choses en moins, beaucoup plus court, en passant par le COL. Aujourd'hui, si vous voulez, on « jumpe ». Le Préfet, je l'ai fortement agacé quand j'ai posé cette question, parce que manifestement, la réponse ne lui convenait pas. Aujourd'hui, monsieur MAISONNIER, vous êtes là, en mission commandée, donc je comprends très bien votre position.

Philippe MARZOLF

En observation, c'est le Préfet qui est à l'écoute des citoyens.

Michel POËT

Le Préfet n'a pas voulu venir, donc il est en mission commandée.

Christian MAISONNIER

Je suis là comme observateur d'abord. Je ne refuse pas de répondre à des questions auxquelles j'aurais la réponse. La question que vous me posez est quand même un petit peu compliquée. Celle qui est simple c'est quel est le coût du COL, tel qu'il était prévu à l'origine. Là c'est de l'ordre de deux ou trois milliards d'euros, probablement plus proche de trois milliards que de deux.

Philippe MARZOLF

C'était en 2001, donc là on est dix ans plus tard.

Christian MAISONNIER

Voilà, donc ça va plutôt augmenter. La deuxième question que vous me posez c'est quel est le coût d'un contournement à l'Est ? Permettez-moi de ne pas répondre, parce que je ne sais pas aujourd'hui, quels serait ni la longueur, ni le péage, ni quoi que ce soit sur ce contournement Est qui n'a jamais été étudié par l'État depuis 1999. En 1999, il y a eu un débat comparant l'Est et l'Ouest.

Philippe MARZOLF

Pas de réaction par rapport à, il faut que le Grand Lyon appuie les demandes des élus notamment ?

Christine BERTIN

Christine BERTIN, je représente deux associations à Vaulx-en-Velin, RTV et l'association Vaulx-en-Velin Village.

Je suis un peu surprise d'un sujet qui n'a pas été abordé : on parle du contournement Est, l'A432, on parle de Laurent Bonneval qui va être restructuré, tout ça c'est très bien. Aussi, en préambule pour dire que bien évidemment, dans un souci d'égalité des territoires, nous sommes tout à fait favorables à l'Anneau des Sciences. Mais, ce que je ne comprends pas c'est pourquoi, on ne parle pas de la rocade. C'est assez surprenant. L'Est lyonnais est très pénalisé par tout ce qui est nuisance environnementale. On a des routes partout, on a le périphérique Laurent Bonneval ; on a la rocade, on va avoir le BUE, alors que le Boulevard Urbain Sud est déjà construit ; l'A432 est faite aux trois quarts ; on parle d'une autoroute qui est payante A432 ; Laurent Bonneval, on dit, peut-être un péage urbain. Et la rocade ? Tout va être mis sur la rocade. C'est vrai qu'il y en plus le grand stade qui vient se rajouter là-dessus. La rocade est saturée. Le grand stade va rajouter des nuisances. Au moins répondez clairement à une question : est-ce qu'il y a des études de trafic qui ont été prévues sur cette

rocade ? Avez-vous prévu de la passer à deux fois trois voies, parce qu'on le voit sur des plans, mais rien n'est dit sur ce sujet ? J'aimerais bien que ça puisse être rajouté, en tout cas, dans les études, que l'on puisse avoir des études de report de trafic sur ce sujet. Et puis savoir ce que vous avez l'intention de faire de la rocade ? Merci.

Philippe MARZOLF

Le Grand Lyon va avoir du mal à répondre sur la rocade. C'est de la responsabilité de l'État, monsieur MAISONNIER vous voulez...

[Réactions dans la salle]

Que voulez-vous, le problème en France c'est qu'on a un cloisonnement, un saucissonnage, des projets, vous l'avez dit et des responsabilités des maîtres d'ouvrage. À chaque fois c'est donc un maître d'ouvrage différent. Là c'est l'État, le Grand Lyon, c'est pour l'Anneau des Sciences, après ce sera la mairie, pour le trottoir, donc chaque fois, il y a des compétences différentes, et des responsabilités différentes.

Excusez-moi pour les mairies, mais...

Christian MAISONNIER

Là encore je n'ai pas la totalité des réponses à vos questions, parce qu'aujourd'hui on débat d'un projet et pas de la rocade Est. Nous avons effectivement des contacts avec les riverains de la rocade pour gérer les problèmes du quotidien, gérer la circulation, etc.

Pour l'instant, ce qu'on a fait sur la rocade Est, il y a eu une régulation au niveau des vitesses, qui a permis probablement d'améliorer la facilité d'utilisation de cette autoroute.

Philippe MARZOLF

S'il vous plaît, messieurs, ça ne sert à rien, on n'entend rien de ce que vous dites. Je vous passerai la parole après.

Christian MAISONNIER

Pour répondre à la question que vous avez posée sur les études de trafic, les perspectives d'évolution des trafics, il y a des perspectives au niveau national avec comme priorité la lutte contre les gaz à effet de serre, donc une régulation du mode routier et une priorité accordée au ferroviaire, en particulier pour les poids lourds. L'objectif poursuivi par l'État, c'est de faire tout ce qu'il peut pour transférer les trafics de poids lourds, trafics internationaux en particulier sur le ferroviaire. Aujourd'hui, avec des mesures d'exploitation, avec des actions fortes sur les poids lourds, l'objectif est effectivement d'essayer de limiter la hausse des trafics, de même que dans la Vallée du Rhône, il a été pris le parti de ne pas élargir la Vallée du Rhône de façon à essayer de maintenir le niveau des trafics routiers à un niveau à peu près équivalent au niveau actuel. On y arrivera ou on n'y arrivera pas...

Philippe MARZOLF

La crise nous a bien aidés malheureusement.

Christian MAISONNIER

Il faudra reposer ce problème dans un autre cadre pour avoir le temps d'aller un peu plus loin.

Madame BUIILLÈRE

Bonsoir, je suis madame BRUILLÈRE, une habitante de la ville de Bron.

J'ai une petite question. J'habite Bron et je voudrais rappeler que nous sommes déjà bien saturés. Certes, cette ville développe des modes doux de circulation. Nous avons maintenant deux lignes de tramway. Mais il faut penser aux 30 000 véhicules de plus par jour qui nous sont annoncés. Il faut continuer à réfléchir à notre cadre de vie, à notre environnement, pour nous, nos enfants et nos poumons. Si nous voulons continuer à développer la ville, il nous faut enterrer les grands axes routiers. Ma question est simple, à quand l'enfouissement du périphérique et de l'A43 ? Merci.

Philippe MARZOLF

Il semble qu'il y ait déjà eu des réponses sur la planification.

Gérard CLAISSE

On veut bien répéter, mais on a déjà me semble t-il...

Philippe MARZOLF

Si madame repose la question c'est qu'elle n'a pas tout compris. Il vaut mieux répéter, c'est la pédagogie.

Gérard CLAISSE

Madame, du côté du Grand Lyon qui n'a aujourd'hui ni la compétence de l'A43, ni la compétence du boulevard du périphérique Nord. Soyons bien clairs, moi, je veux bien prendre des engagements pour d'autres. Sur l'A43 c'est l'État et nous avons pu travailler avec l'État, après de nombreuses années et une volonté politique farouche pour obtenir le Mermoz Nord et la suppression de l'auto-pont. Parfois ça marche, ça a été le cas sur l'auto-pont, après vingt années de combat politique. Parfois ça ne marche pas, c'est le cas de l'axe A6-A7 et son déclassement que nous demandons avec une ferme volonté depuis une douzaine d'années, sur lequel nous n'avancions pas pour l'instant.

Encore une fois, l'objectif, dès lors que le Grand Lyon va récupérer, en 2015, la compétence du Conseil Général, à partir de ce moment-là, très probablement, le périphérique va devenir de compétence du Grand Lyon, qui pourra prendre des mesures sur ce périphérique. Ces mesures seront à la fois des mesures de régulation de trafic et des mesures d'amélioration de l'insertion urbaine de ce périphérique. Il y a des priorités, à l'évidence, qu'il va falloir traiter, des priorités concernant la vitesse sur ce périphérique là - c'est le travail qui est fait aujourd'hui sur l'Anneau des Sciences et qui sera fait sur l'ensemble du périphérique – passer la vitesse à 70 km/h, ce qui nous semble une première mesure d'urgence qui sera vraisemblablement prise pour réduire les nuisances sonores et les nuisances en matière de qualité de l'air.

Ensuite, il y a des opérations d'urgence en matière de protection acoustique et phonique des riverains qui seront également prises. Ce soir, nous entendons l'ensemble des demandes qui sont formulées, madame la maire de Bron nous les formule régulièrement. Sur Villeurbanne également, nous aurons à prendre des dispositions d'urgence en matière de protection acoustique. Et après, il y a des projets urbains qui sont à penser. Par endroits, cela peut passer par un enfouissement du périphérique et de Laurent Bonnevey. À d'autres endroits ça peut passer, compte tenu de la topographie, par ce qu'on appelle des coutures urbaines, des agrafes, par des couvertures vers Laurent Bonnevey. Encore une fois, il faut le faire, là où les riverains sont le plus en difficulté, du fait de la proximité à cette autoroute. Il ne s'agit pas d'aller couvrir, là où nous avons des zones économiques denses forcément en priorité. Il faut d'abord le faire, là où il y a des gens qui habitent et qui résident. Ce travail-là, nous pourrions l'engager, dès lors que nous aurons récupéré la compétence du Conseil Général, et donc l'exploitation, et que nous pourrions être en capacité de porter un projet sur Laurent Bonnevey. Donc, c'est plutôt 2015.

Philippe MARZOLF

Je crois que c'est difficile à comprendre pour les citoyens. Qui est responsable, l'État, le Conseil Général, le Grand Lyon ? Les citoyens veulent des résultats et de l'action.

Gilbert BARNACHON

Merci de me donner la parole. Gilbert BARNACHON, de Communay, président du Faire Autrement, vice-président de Fracture.

Je voudrais surtout livrer une réflexion, après avoir assisté à quelques réunions et au débat de ce soir. Je suis absolument surpris de la naïveté qui nous anime, qui anime aussi les gens qui nous ont fait les exposés, notamment vis-à-vis des attentes de l'État. On attend tous que l'État nous donne une réponse. Est-ce qu'on est bien sérieux quand on dit ça ? Je vais simplement m'appuyer sur le vécu et l'expérience que nous avons au sein de Fracture, dans notre combat que nous menons depuis onze ans, à l'issue d'un débat public – nous sommes dans la même configuration qu'aujourd'hui. Qu'est-ce qui fait que l'État prend une décision ? Ce n'est pas la réflexion politique, malheureusement – je ferai appel à vous Messieurs les hommes politiques. Ce sont les services techniques des maîtres d'ouvrage qui tiennent la

baraque, qui tiennent les décisions. Je vais prendre l'exemple du CFAL – excusez-moi c'est le dossier que je connais le mieux. Sur le CFAL, nous avons connu, de mémoire, sept Ministres. Nous avons dû connaître quatre Préfets. Au niveau des services techniques, notamment de la Dreal, nous avons toujours monsieur MAISONNIER qui est là, bravo monsieur MAISONNIER, vous faites un sacré métier, j'espère que vous êtes bien payé...

Philippe MARZOLF

Je pense que vous pouvez l'applaudir parce qu'il a participé à toutes les réunions publiques du débat public.

Gilbert BARNACHON

C'est un métier et vous le faites admirablement, mais il y a des choses que l'on ne peut plus entendre. L'histoire des camions, c'est une boutade. La seule chose qui ralentit la vitesse des camions sur la rocade, ce ne sont pas les panneaux, ce sont les bouchons. Mais c'est juste une parenthèse par rapport à ce que je voulais dire.

Chez Réseau Ferré de France, depuis onze ans, qui nous rencontrons ? Toujours monsieur CUVILLIER. Pas le même, pas le Ministre actuel, soyons bien clairs. Monsieur CUVILLIER, toujours le même, étonnant non ? Sur le débat public du CFAL, il y a onze ans, ce qui a été proposé comme tracé, présenté comme tracé, correspond étrangement à ce qui est envisagé, aujourd'hui, après onze ans de débat ; soit disant de débat et d'ouverture.

Un autre exemple très récent, mon collègue de Fracture a cité monsieur CUVILLIER, l'actuel Ministre des transports, dans son intervention après avoir été sollicité par monsieur FENECH. J'avoue que je suis surpris des deux côtés parce que l'intervention de monsieur CUVILLIER a été dictée par ses services techniques. Il en a fait une lecture. Je vous engage tous à aller voir sa réponse. Vous verrez que, même si, vous ne connaissez pas le dossier du CFAL, il est manifeste que monsieur CUVILLIER ne le connaît pas non plus. D'ailleurs, monsieur FENECH s'est fait désarçonner par une réponse qui est une ineptie. Alors je viens vers vous Messieurs les hommes politiques qui animez les débats – une petite parenthèse qui a son importance, le Grand Lyon, par l'intermédiaire de monsieur COLLOMB, son président, nous a effectivement ouvert les portes. On réclamait un rendez-vous depuis onze ans...

Philippe MARZOLF

Ça sert à quelque chose un débat public ?

Gilbert BARNACHON

Super ! De ce point de vue là, c'est très bien. Nous avons pu commencer à rencontrer les personnes du service technique du Grand Lyon, j'espère que ça va continuer et que nous allons, à partir de ce moment-là, pouvoir commencer à poser les choses clairement et sereinement. Chose que l'on n'a pas pu faire sur le débat du CFAL.

Par rapport aux hommes politiques, par rapport au fait de prendre des délibérations, monsieur MERCIER nous l'a servi au niveau du Conseil Général, monsieur QUEYRANNE nous l'a servi au niveau du conseil régional, monsieur COLLOMB et vous-même ce soir, vous nous le servez au niveau du Grand Lyon. Le problème n'est pas de prendre une délibération, le problème, c'est de la défendre. Or, dans tous les comités de pilotage qui ont eu lieu, sauf sous le règne - parce que je ne pense pas que l'on peut appeler cela un règne - de monsieur CARENCO, jamais jamais les collectivités qui avaient pris des délibérations les ont défendues lors des comités de pilotage et nous avons assisté à tous les comités de pilotage, en tant que Fracture.

Je ne voudrais pas casser l'ambiance des débats publics, mais attention, ne soyons pas naïfs, les décisions, elles se prennent dans les services techniques, et les services techniques sont totalement opaques, sont totalement fermés. Je crois qu'il y a une culture, qui n'est malheureusement pas prête de changer, et c'est contre ça que nous nous battons, c'est contre ça que nous nous cassons les dents.

Philippe MARZOLF

Je ne suis pas sûr que les services techniques soient d'accord avec ce que vous dites. Mais ils alimentent la réflexion, ça c'est certain.

Une réaction pour défendre les positions du CFAL ? Et comment monsieur COLLOMB peut conseiller l'État ?

Jean-Claude DESSEIGNE

On prête beaucoup de pouvoir aux services techniques, je ne dis pas qu'ils n'ont pas l'ambition d'en avoir. Mais enfin, les élus sont là pour assumer leurs responsabilités.

Murmures de réprobation

Lorsque l'on prend des engagements, au travers d'une délibération, l'honnêteté, pas seulement intellectuelle, mais vis-à-vis de ceux que l'on représente, c'est de continuer à défendre les délibérations qui ont été prises.

À l'occasion de tous les comités de pilotage, qui peuvent exister, je vous concéderai qu'actuellement, il n'y en a pas beaucoup qui se réunissent.

Une dame dans la salle non identifiée

Je vais paraître bien terre à terre. J'ai juste une petite question à poser. Effectivement, vous avez fait beaucoup d'efforts sur les transports en commun sur l'Est lyonnais, mais je voulais savoir pourquoi le parc relais de Vénissieux était super très saturé. On se gare sur le trottoir, alors qu'il y a un grand terrain à côté qui est libre ? C'est une question toute bête mais précise.

Philippe MARZOLF

Posez la question sur le site Internet, sur le SQR et vous aurez la réponse du maître d'ouvrage.

C'est vrai que monsieur RIVALTA est là, il aurait pu répondre. Mais, il n'aime pas les débats publics, monsieur RIVALTA, ça dure trop longtemps.

Bruno MARTIN

Bonjour, Bruno MARTIN, je suis président de l'association des entreprises de Bron.

Je voudrais qu'on mette les entreprises dans le débat, parce que les entreprises ont besoin de compétitivité, et je crois que les déplacements sont un des éléments importants de compétitivité. C'est évident pour les temps de trajet, il faut des circuits courts. Je pense que les axes qui sont présentés vont dans ce sens là. Il faut de la fluidité, il faut également de la fiabilité. Il ne faut pas qu'on dépende des départs en vacances ou du passage des Parisiens pour pouvoir aller intervenir sur un chantier ou faire la livraison des derniers cinq kilomètres dans l'agglomération. Je pense que c'est très important que les choses se fassent vite. Nous, nous sommes dans le temps court, nous ne sommes pas dans le temps lointain. Les entreprises ont besoin d'être compétitives maintenant, pour leurs déplacements professionnels et également pour préparer l'avenir, il y a la mise en réseau des entreprises entre elles et la mise en réseau avec l'enseignement scientifique et les centres de recherche. Je crois qu'il faut vraiment faire quelque chose assez vite. Les entreprises sont citoyennes, elles écoutent tout ce qui se dit, mais il faut quand même que les choses avancent. C'est important.

J'ai une question : y a-t-il un calcul technico-économique qui a été fait sur les temps de déplacement pour les livraisons, pour les interventions, vu côté entreprises, je ne sais pas si ça a été fait, ça peut être intéressant de le voir ? Le deuxième élément, c'est pour que les collaborateurs puissent venir dans les entreprises, nous avons fait un plan de déplacements inter-entreprises. Le diagnostic a montré que la métropole existe déjà au niveau des déplacements des salariés, parce qu'on travaille rarement sur sa commune. Notre attente est qu'il y ait beaucoup d'intermodalité. Les transports en communs dans l'agglomération, jusqu'à Bron c'est bien, mais il faut aussi faire venir les gens qui viennent de plus loin...

Philippe MARZOLF

Le co-voiturage, vous n'avez pas essayé dans vos entreprises ?

Bruno MARTIN

Si, bien sûr.

Philippe MARZOLF

En 1995, à Paris, il y a eu une grande grève des transports collectifs, beaucoup d'entreprises se sont organisées en interne pour faire du co-voiturage pour que les gens puissent venir travailler. La grève est finie, tout le monde s'oublie, chacun reprend sa voiture ou son transport collectif.

Bruno MARTIN

Ça démarre bien, il y a des challenges... et ça se passe bien.

Gérard CLAISSE

Sur la question précise qui est posée, y a-t-il des estimations sur les gains de temps de livraison, etc. La réponse est non. Je dirais, là aussi, on ne va pas vendre un objectif qui n'est pas l'objectif du projet. L'objectif du projet n'est pas de faire du gain de temps de livraison. Je vais essayer d'être clair. En revanche, ce qui peut être gagné par le projet c'est une régularité en matière de déplacement de l'Est à l'Ouest lyonnais. Est-ce que, en termes d'amélioration de gain de temps cela va être très significatif ? À certaines heures, oui, à d'autres, moins. Par contre, l'objectif en termes de régularité, oui. là, il y aura des gains et vous serez moins pris dans des encombrements, des embouteillages de voirie, de cœur de ville qui ne sont pas faits pour voir passer des camionnettes ou des camions de livraison. Le gain, c'est surtout la mise en réseau de l'ensemble de l'Ouest lyonnais accessible à l'Est, ou de l'Est lyonnais accessible à l'Ouest, dans des conditions de déplacement qui seront de meilleure régularité. J'insiste surtout sur ce point-là. Je pense que c'est important la régularité pour une activité économique.

Philippe MARZOLF

Donc l'intermodalité que les entreprises réclament.

Emmanuel DECORET

Bonsoir à tous et toutes. Je suis monsieur DECORET, directeur de Lyon Sud Dépannage, une société de dépannage qui a notamment un agrément de dépannage autoroutier. Cet agrément dépend de l'État, du Grand Lyon et du département du Rhône. Je peux exercer sur tous ces secteurs. J'ai deux problèmes au niveau du dépannage. Le premier est lié à la répartition des secteurs. Il faut savoir que lorsqu'il y a un problème sur l'autoroute, il faut intervenir dans la demi-heure, c'est donc compliqué à gérer. Le deuxième problème relève des coûts d'une entreprise telle que la mienne, puisque le cahier des charges fait quarante deux pages. Il y a beaucoup d'exigences. Nous allons très certainement nous mettre en association et on souhaiterait obtenir une subvention des péages parce que les usagers de la route, c'est vraiment tout le monde et on ne voit pas pourquoi le partenariat public-privé ne dépend essentiellement que de nos investissements à nous. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci de votre contribution.

Michel LAROSE

Je vais revenir à l'Anneau des Sciences. À l'heure actuelle, vous opposez les deux tracés au Sud : un qui arrive sur le boulevard Ceinture et un sur le BUS. Pourquoi ne pas envisager de réaliser les deux sorties ?

Gérard CLAISSE

D'abord, réponse politique, priorité financière. S'il faut qu'on fasse les deux, plus recouvrir Laurent Bonnevey, tout traiter... donnons-nous des priorités. Parmi ces priorités, on se donne la priorité du tracé court. On ne va pas choisir un tracé qui risque de servir de petit cantonnement d'agglomération et de reporter une partie du trafic, notamment sur la rocade Est ; c'est-à-dire que le tracé long est davantage susceptible d'intéresser la deuxième-troisième couronne et notamment de diffuser sur le grand Est, que le tracé court qui reste compact à l'intérieur de la première couronne de l'agglomération. Il y a en outre d'autres raisons pour lesquelles nous ne ferons pas les deux en même temps, quand bien même on pourrait envisager, un jour, d'aller dans cette direction. L'objectif est vraiment d'avoir une vision un peu plus compacte de la question de la gestion des trafics, et d'éviter d'éloigner le périphérique, de prendre le risque d'en faire un petit contournement, de développer la périurbanisation, notamment sur le grand Est lyonnais. Notre schéma de cohérence territoriale vise à récupérer une bonne partie de la croissance urbaine au cœur de l'agglomération, d'abord Lyon, puis Villeurbanne, puis un certain nombre de communes de première couronne. Il s'agit de reconstruire la ville sur la ville, et une obsession que nous avons tous, élus, et que nous partageons tous actuellement, c'est d'éviter d'avoir une conception du développement de l'agglomération qui continue à consommer de l'espace, et notamment des espaces naturels. Un branchement du périphérique sur le Boulevard Urbain Sud aurait tendance à, naturellement, entraîner une urbanisation du grand Est lyonnais, et notamment de la zone agricole naturelle de ce contexte lyonnais. Je rappelle qu'au SCoT, nous nous fixons comme ambition de protéger la moitié du territoire de notre agglomération en espace naturel et agricole. Aujourd'hui, cela représente 51%, horizon 2030, 50%. Cela veut dire qu'il faut refaire la ville, la densifier sur les friches industrielles, refaire la ville sur la ville, en priorité le long des axes de transport public. C'est le modèle de développement que nous portons.

Paul COSTE

Je suis Paul COSTE, élu à Corbas et par ailleurs conseiller communautaire. Je voulais revenir sur du local. Dans le titre du débat d'aujourd'hui, il y avait le Boulevard Urbain Sud, contrairement à ce que vous disiez, on n'en a pas parlé, quasiment pas parlé du tout. Il y a quand même un certain nombre de gens ici qui auraient peut-être aimé en savoir davantage sur les augmentations de trafic, etc. Et on n'en a pas parlé du tout donc je suis resté sur ma faim. C'est un peu dommage. Merci.

Philippe MARZOLF

Dans le titre, c'est Laurent Bonnevey et rocade Est.

Gérard CLAISSE

Non, non, il y a le boulevard Sud aussi.

Philippe MARZOLF

Le BUS, c'était traité à Irigny aussi.

Paul COSTE

Monsieur le Président, je regrette... d'abord c'était l'entrée Sud de la ville qui était traitée à Irigny et non pas le Boulevard Urbain Sud. Tout à l'heure, j'ai vu passer un chiffre de 40 000 véhicules jour, ce qui est quand même pas mal, donc savoir combien ça rajoute, j'aimerais le savoir ? Et qu'on le dise aux habitants de l'Est lyonnais. Ça n'intéresse pas forcément ceux de Tassin ou d'ailleurs. Merci.

Philippe MARZOLF

Voilà la carte. Monsieur LAURENT...

Olivier LAURENT

Tout à l'heure on a uniquement montré l'effet de l'Anneau des Sciences et c'est ce qui est ici. C'est l'occasion de présenter la comparaison - parce que c'est là que c'est le plus net - entre le scénario Anneau des Sciences et le scénario rocade sur les voiries côté Est, notamment sur le Boulevard Urbain Sud. Avec le projet Anneau des Sciences, vous avez une organisation des principaux flux, notamment venant de l'Ouest vers l'Est qui se fait par Laurent Bonnevey et par l'A43, alors qu'avec le scénario rocade, vous avez une greffe qui se fait au niveau du Boulevard Urbain Sud. Avec l'Anneau des Sciences, vous arrivez à avoir une baisse de l'ordre de 8 à 10% du trafic sur le Boulevard Urbain Sud, avec le tracé rocade, vous avez une augmentation qui est à peu près du même ordre de grandeur. Surtout, sur les autres voiries - on a parlé tout à l'heure du Boulevard Urbain Est notamment - avec l'Anneau des Sciences vous avez cette forme de canalisation des trafics, notamment ceux qui souhaitent irriguer la partie première couronne Est. Avec le scénario rocade, comme la demande de déplacement est à 80%, à cet horizon là, de part et d'autre du périphérique, vous avez des gens qui vont depuis le tracé rocade et notamment depuis le Boulevard Urbain Sud, essayer d'aller vers leur destination en traversant des secteurs urbanisés, par le BUE et ainsi de suite. Autant, on a une canalisation des trafics par l'Anneau des Sciences dont on a vu l'effet tout à l'heure, qui existe au niveau de la partie Sud de Laurent Bonnevey. Autant avec le scénario rocade, on a une charge de trafic sur le Boulevard Urbain Sud, et un risque de traversée par des voiries dont ce n'est pas la destination, de secteur urbanisé ou à urbaniser.

Gérard CLAISSE

Sur le Boulevard Urbain Est – je ne sais pas si vous voyez bien les chiffres d’où vous êtes, vous les lisez à peu près ? Non ?

Moins 4% à horizon 2030 avec le projet Anneau des Sciences. Plus 17% avec le scénario rocade. C’est normal, il rebranche beaucoup plus sur ce type de déplacement.

Les effets, Paul COSTE, plutôt positifs en termes de maîtrise de la circulation, à la fois sur le Boulevard Urbain Sud et sur le Boulevard Urbain Est. Le projet Anneau des Sciences entraînerait des diminutions de trafic sur ces voiries, à horizon 2030, enfin lors de sa mise en service.

Philippe MARZOLF

Deux dernières interventions.

Joël DUBOS

Joël DUBOS, co-président de Darly, habitant de Saint-Priest. Je m’étonne que le maître d’ouvrage ait intitulé ce projet Anneau des Sciences et nous vante comme argument qu’il veut relier les pôles scientifiques. Alors, en offrant une infrastructure routière, où on va rouler entre 40 et 70 km/h, à l’heure où les scientifiques dans le monde entier, même des médecins opèrent à des dizaines de kilomètres, via des réseaux Internet ou via des réseaux câblés. La vitesse de communication, aujourd’hui, via ces réseaux est infiniment plus grande que la vitesse d’un réseau routier. Vous êtes dans une logique du siècle dernier, qui a vu l’essor de la voiture, et vous proposez encore des infrastructures routières qui continueront à servir de pompe aspirante et à engendrer davantage de trafic. Dans les hypothèses de calculs que vous nous avez présentées, vous avez omis de prendre en considération, ce que tous les centres de recherche ont admis et vérifié sur le terrain, c’est que toute nouvelle infrastructure induit du trafic supplémentaire. Ce n’est pas mince, c’est de l’ordre de 30%. Est-ce que vous allez modifier vos hypothèses de calcul et prendre en considération ce trafic induit ? De même, donner à Air Rhône-Alpes, à la fois de nouvelles hypothèses de trafic et des crédits pour qu’il puisse refaire les études sur la qualité de l’air, sur l’évolution de la qualité de l’air, parce que l’étude qui nous est présentée dans le dossier ne tient pas compte de ce trafic induit.

La première question, c’était pourquoi appeler ce projet Anneau des Sciences. Et offrir aux scientifiques un moyen de circulation à 70 km/h, alors qu’ils peuvent communiquer beaucoup plus rapidement.

Je voudrais simplement rappeler une chose et demander aux élus d’écouter. Quand on dit qu’il faut réaliser une alternative en transport en commun, c’est mettre non seulement en œuvre l’ensemble du PDU qui était envisagé, mais d’aller au-delà. Le PDU n’a pas été révisé depuis 2005, alors qu’il aurait dû l’être. Monsieur RIVALTA le sait très bien. Les études des

rocares A7 et A8 étaient prévues dans le PDU. Elles auraient dû être réalisées. Pour l'instant, rien n'a été fait.

Je voudrais ajouter une chose. Couvrir des infrastructures routières n'empêchera pas de consommer du pétrole et d'émettre des gaz à effet de serre, des particules. Elles sortiront de toute façon aux extrémités. La pollution sera toujours là. La modernité, si vous voulez parler de modernité, c'est aujourd'hui de mettre les moyens financiers que l'on a et qui sont limités, on le sait maintenant - d'ailleurs, monsieur COLLOMB, l'a dit récemment, il est obligé de faire une économie de 200 millions pour pouvoir boucler le budget – de mettre les moyens financiers que l'on a sur l'amélioration des lignes de transport en commun.

Je voulais simplement demander aux élus, que dans le cadre de ces concertations, ils nous écoutent. Non seulement qu'ils nous écoutent, mais qu'ils nous entendent.

Dernier point par rapport à la décision qu'ils ont indiquée à propos du CFAL, je voulais simplement dire que le tracé pour lequel ils ont voté n'était pas possible dans le cadre du débat public sur le CFAL, parce que la zone d'étude n'allait pas aussi loin.

Philippe COUDRY

Bonsoir, Philippe COUDRY, habitant de Bron et entrepreneur à Villeurbanne.

Je vais rebondir sur ce qu'a dit mon confrère un peu avant. La ville existe d'abord par l'économie. L'économie, c'est des flux, des échanges et on a besoin d'avoir des circuits courts pour échanger rapidement. Dans mon activité, mes compagnons vont chez mes clients, pas par les transports en commun, les matières premières sont transportées par automobile, je ne peux pas faire autrement. Garantir des transports courts à durée constante, c'est effectivement indispensable pour l'activité de mon entreprise. Pourquoi je dis ça, c'est parce que si on ne développe pas cette partie Anneau des Sciences, cela risque d'être un véritable frein à l'économie. Pas d'économique, pas de taxe. Je pense que ce sera donc encore plus difficile de générer des fonds pour couvrir Laurent Bonneva.

Là, je m'exprime en tant qu'habitant de Bron, c'est effectivement pénible de vivre à côté du périphérique.

Mais à mon sens, l'Anneau des Sciences est un aménagement obligatoire pour développer l'économie et générer des fonds.

Réflexion tout à fait personnelle : attendre de l'État une prise de décision sur un schéma global, c'est trente, quarante ans d'attente, pour que finalement l'Anneau des Sciences ne soit pas bouclé, que l'A46 soit saturée, et que la situation n'ait pas évolué. Appréciation tout à fait personnelle. Ensuite, est-ce que la solution à ces problèmes de trafic n'est pas de remettre en cause nos modes de transport ; de remettre en cause les modes de grands transits, ne plus accepter que cela se passe par le transport routier ? Par contre est-ce que

socialement, nous sommes prêts à en assumer les coûts ? Je laisse ces trois réflexions à vos commentaires éventuels.

Philippe MARZOLF

Merci pour ces réflexions. Une réponse aux questions précédentes et une conclusion.

Gérard CLAISSE

Des éléments de réponse. On ne va pas rediscuter du nom, on peut en reparler. Si le débat se limite à ça, on pourra changer le nom, le cas échéant. Anneau des Sciences, ce n'est pas uniquement pour les scientifiques. Vous avez raison, ils ont d'autres moyens de travailler, ils ont aussi besoin de se rencontrer, de se voir et d'échanger. Tout ne se passe pas Internet, vous le savez bien, donc c'est un milieu aussi qui fonctionne. C'est 240 000 utilisateurs par jour qui utiliseraient ce périphérique. Il n'y a pas 240 000 scientifiques dans l'agglomération. C'est à ces 240 000 futurs utilisateurs que s'adresse le projet. Je veux revenir sur une idée, parce que c'est la première fois qu'on en parle ce soir, alors que d'habitude, elle est systématiquement au cœur des débats. Toute nouvelle infrastructure induit des trafics. Oui, vous avez raison, toutes les études le montrent. Sauf qu'elles le montrent dans des contextes bien particuliers. C'est toute création de nouvelle infrastructure qui induit des trafics supplémentaires. Là, il ne s'agit pas de créer une nouvelle infrastructure, il s'agit de remplacer une infrastructure existante qui est l'axe A6-A7, qui aujourd'hui, supporte un trafic de 130 000 véhicules jour, qui demain supporterait un trafic de l'ordre de 50 à 60 000 véhicules jour, et de reporter ce trafic là sur ce périphérique. C'est un premier élément de réponse. On crée de la capacité à un endroit, mais on pince la capacité ailleurs. Dans ces conditions, la mécanique que vous énonciez de l'induction fonctionne moins. Il n'y a pas que le périphérique Nord qui va être pincé. Il y a aussi les voiries des cœurs de ville de l'Ouest lyonnais qui vont pouvoir être requalifiés avec un meilleur partage de l'espace au profit des modes doux, au profit des transports publics, au profit des piétons. Là aussi, on va pincer les capacités de trafic et cet effet induction ne va pas marcher.

Troisième élément – je ne suis pas un fana des péages sur les infrastructures, mais vous savez très bien que lorsqu'on met un péage sur les infrastructures, c'est aussi une manière de réguler la demande qui l'utilise - toutes les études qui ont été faites par le Grand Lyon, mais il y a une expertise sur les hypothèses, seront discutées. Elles ont été confirmées par le laboratoire de l'économie des transports, qui montre que, à horizon 2030, avec ou sans projet Anneau des Sciences, il n'y a pas d'induction de trafic lié au projet Anneau des Sciences. Ces chiffres sont dans le dossier du maître d'ouvrage et ils ont été confirmés par le laboratoire. S'il faut tirer leçon du passé, l'expérience du tronçon Nord du périphérique a bien montré que ça marchait, c'est-à-dire que les 50 000 véhicules jour qui sont sur le tronçon nord du périphérique - d'abord ce n'est pas 80 000 véhicules jour qu'il y a sur ce tronçon nord, c'est bien 50 à 55 000. Quel a été l'effet ? Sur Marietton, il y avait 40 000 véhicules jour, il y en a aujourd'hui, 17 000.

Sous le tunnel de la Croix Rousse, quand il était ouvert, il est en rénovation, il y avait 85 000 véhicules jour, il y en a aujourd'hui, 45 000.

Enfin, sur les transports publics, je crois que l'on vous a expliqué de nombreuses fois, en quoi la réalisation de cette infrastructure était une condition nécessaire au développement des transports publics dans l'Ouest lyonnais, parce qu'on est dans un système de voiries qui ne permet pas aujourd'hui de faire des transports en site propre de qualité. Dégager le trafic des voiries des cœurs de village, permettra de développer les transports publics et c'est bien le caractère intermodal de ce projet.

Philippe MARZOLF

Merci. Je vous rappelle que vous avez toujours la possibilité de vous faire interviewer par vidéo. C'est mis sur le site Internet de la commission du débat. Vous pouvez donner vos avis, etc. D'ailleurs, pour monsieur MAISONNIER, il y a un avis d'Internet qui dit : « il y a aussi la voie d'eau, il ne faut pas l'oublier. Il n'y a pas que le fer, la voie d'eau, le Rhône est important. »

Je vous rappelle, même si ce n'est pas marqué, pour l'instant, on fait une petite pause, dans les réunions publiques. Il y a l'étude complémentaire qui est en train d'être mise en place. Marquez-le dans vos agendas, l'audition publique de l'expert, c'est le lundi 18 mars après-midi. Ensuite, la réunion de clôture le 21 mars à 19h30, le soir, où chacun de nous tirera les enseignements du débat et nous avons besoin d'échanger avec nous pour savoir si les enseignements du débat que l'on tire sont bien ceux que vous avez dits.

Merci pour votre participation, bonne soirée et bon retour, en transport collectif bien sûr.