

RÉUNION TERRITORIALE

REQUALIFICATION DE L'A6/A7

DÉBAT PUBLIC

Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique

Lyon – 24 janvier 2013

**Lyon - Confluence • La Sucrière
49-50 Quai Rambaud (2e)**

de 19h30 à 22h40 (3h08)

Membres de la CPDP présents en tribune :

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

Enseignements à mi débat par la CPDP

- Philippe MARZOLF, président de la CPDP (20')
- Échanges avec le public (15')

Philippe MARZOLF

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Si vous voulez bien vous donner la peine de vous assoir. Nous allons commencer la réunion.

Bonsoir. Philippe MARZOLF. On commence à se connaître maintenant. Président de la Commission du débat sur le projet Anneau des Sciences, tronçon Ouest du périphérique. Et je suis entouré de toute la Commission : Jean-Paul PUYFAUCHER, Cécile VALVERDE, Chantal SAYARET et Jean-Stéphane DEVISSE.

Nous sommes aujourd'hui sur une réunion territoriale, à Lyon Confluence, donc sur les impacts ou les avantages que le projet va apporter sur l'A6/A7. D'abord, voilà le projet... le programme, pardon. D'abord, je vais vous présenter les enseignements à mi-débat que nous avons tirés, nous, la Commission par rapport à ce que déjà nous avons entendu vis-à-vis des 8 réunions publiques, tout ce qui s'est passé sur internet. Ensuite, il y aura des réactions par rapport à ces enseignements, s'il faut les compléter ou pas. Et ensuite, le Grand Lyon présentera son projet. Et après bien sûr, vous voyez, il y a des échanges avec le public pratiquement pendant 2 heures. Toutes les questions, avis ou propositions que vous aurez à faire. Donc, vous aurez largement le temps de vous exprimer.

Alors, déjà, le débat public, vous le savez, on le répète à chaque réunion, mais c'est important de remettre le cadre toujours en place. Il porte sur l'opportunité, les objectifs, les caractéristiques du projet. Il permet de s'informer bien sûr sur le projet, d'obtenir des réponses, des questions et donner son avis. Un compte-rendu et un bilan seront établis par la Commission particulière, nous-mêmes, et la CNDP dans les deux mois qui viennent. Et ensuite, le maître d'ouvrage a 3 mois pour prendre sa décision. Ce qui est important de voir, c'est que pour ce compte-rendu et ce bilan bien sûr, la Commission particulière est neutre, donc ne donne pas son avis.

Les principes du débat public : la transparence. Toutes les données, toutes les études, tout ce qui est dit, tout ce qui est exprimé est rendu public. Principe d'équivalence. Toute personne concernée peut s'exprimer quel que soit... on ne recherche pas la représentativité. Ce que l'on cherche justement, c'est le troisième principe, ce sont les arguments, c'est-à-dire qu'en fin de compte les avis ou les propositions doivent être argumentés. Vous pouvez être pour le projet, contre le projet, il faut dire pourquoi, et si vous êtes contre qu'est-ce que vous proposez comme solution alternative.

La Commission, comme je vous l'ai dit, elle est indépendante du maître d'ouvrage et des différents acteurs. Et surtout, elle est neutre. Elle ne donne pas d'avis. Donc, ce n'est pas nous qu'il faut convaincre de vos arguments. C'est le maître d'ouvrage qu'il faut convaincre de vos arguments. Le débat public aussi par écrit. Il y a un site internet avec possibilité de poser des questions. Il y a des espaces de dialogue pour mettre des avis, des contributions. Vous commencez bien sûr à connaître tout ça. Tout ce qu'on reçoit, nous, la Commission particulière, est rendu public.

Les réunions publiques. Vous voyez qu'on est déjà à la 9^e réunion publique. Et ensuite, on aura des réunions publiques sur l'entrée Sud de Lyon. Il y a une réunion publique qui est prévue donc sur les conséquences sur la rocade Est et le BUS à Bron, le 20 février. On fait une audition d'acteurs le 5 février. Et également, il y a un débat avec les étudiants, que les étudiants organisent eux-mêmes. Et une date de clôture à confirmer, parce que vous savez que la CNDP a commandité une étude complémentaire. Et donc, il y aura forcément... – ce sera décidé le 6 février par la CNDP – un prolongement d'un débat d'un mois, un mois et demi, ou deux mois maximum. C'est la loi qui le dit.

Alors, qu'est-ce qu'on peut tirer ? Qu'est-ce que la CPDP, déjà, a tiré de ces 7 premières réunions publiques, des milliers de personnes sur internet qui se sont exprimées ? On rencontre bien sûr des questions et des opinions exprimées. Donc, 1 700 participants, les espaces d'expression, je vous l'ai dit. Et je rappelle, ce n'est pas un avis de la CPDP, parce qu'on est neutre. C'est vraiment ce qu'on a entendu. Alors, sur l'opportunité du projet, vous vous rappelez, le débat, c'est l'opportunité, objectifs, caractéristiques. Sur l'opportunité du projet, vous vous rappelez, il y a un préalable du Grand Lyon, décision de l'État sur le contournement de transit avant de prendre une décision sur l'Anneau des Sciences. Il y a des convergences qui apparaissent sur certaines priorités : requalification de l'A6/A7, qui est un des sujets notamment de ce soir, et l'articulation entre les différents modes de transport sans avoir à les opposer. Pour certains, notamment les acteurs économiques, le projet favorise le développement, le lien entre les entreprises, les pôles de recherche, accès aux marchés de proximité. Pour les opposants, le projet ne répond pas aux enjeux de l'agglomération, mobilité, qualité de vie, voire contredit les engagements de la communauté urbaine, comme sur le plan climat avec les gaz à effet de serre. Et il y a des interrogations sur les coûts du projet par rapport à ses bénéficiaires. Bon, ça, c'est toutes les questions qui viennent au cours des réunions.

Justement, qu'est-ce qui a été dit jusqu'à présent sur la requalification A6/A7 ? C'est un objectif partagé. La situation actuelle a été plusieurs fois qualifiée de scandale, une autoroute en plein centre-ville. C'est un objectif partagé par tout le monde. Certains disent : « Requalifié en boulevard urbain, mais attention, pas au prix d'impacts sur les autres territoires », préviennent certains. Pour certains, l'Anneau des Sciences n'est pas indispensable à la requalification, ce que conteste le maître d'ouvrage qui vous le réexpliquera certainement ce soir. Il réclame des mesures immédiates par exemple, comme des feux tricolores, tout de suite, pour pouvoir améliorer la situation.

Controverse par contre sur le trafic induit du projet. Pour la plupart, et notamment, c'est les experts qui sont venus nous l'expliquer, toute infrastructure nouvelle, infrastructure routière, tend à accroître les distances parcourues, parce que ça permet de circuler plus facilement, et aggrave donc la congestion et l'étalement urbain. Des chercheurs ont appliqué un modèle à usage universitaire. Il ne montre aucun trafic induit, selon les hypothèses qui ont été retenues bien sûr par ces chercheurs. Le maître d'ouvrage insiste sur l'intégration à une politique globale, requalification A6/A7, pas d'augmentation de capacité, développement des transports en commun en complément de l'Anneau des Sciences.

Les enjeux de mobilité. On a fait des réunions thématiques justement pour savoir comment... les experts et les acteurs nous disent comment on va se déplacer, comment on va habiter dans 30 ans. Il y a un lien très étroit entre déplacement et organisation de la société. Notre société, actuellement, est structurée par la voiture, dont l'usage ne devrait pas s'effondrer dans les années qui viennent, autant dans les 20 ans ou 30 ans qui viennent selon certains experts. Pourtant, il y a une remise en cause croissante de la voiture au niveau de l'environnement, ses impacts, l'image dégradée au profit des transports collectifs. Des évolutions qualitatives probables sont à attendre, comme le covoiturage ou l'autopartage. Ça, c'est surtout les experts qui se sont exprimés.

Il y a un accord général sur un aménagement du territoire qui limite l'étalement urbain et le besoin de déplacement. Ça, c'est marqué dans le SCoT qui régit le territoire. Mais tout le monde est d'accord là-dessus. Donc, il faut absolument que la ville se structure autour d'axes structurants, autour des transports collectifs et des pôles d'échange. Par contre, certains craignent un éloignement croissant des activités économiques et des lieux de résidence, qui sont souvent à deux endroits différents. Il y a des attentes vis-à-vis des entreprises, concernant le déplacement de leurs salariés : incitation aux transports collectifs, aux modes doux, au télétravail qui ne s'est pas vraiment développé ces dernières années. L'intermodalité revendiquée par tous. Ne pas opposer les modes de transport, penser à leur articulation. Donc, intermodalité, on prend le vélo, on prend le tramway, on peut prendre un bus, à la fin une voiture. C'est ça, l'intermodalité.

Pour le maître d'ouvrage, l'Anneau des Sciences s'inscrit dans les objectifs du SCoT et favorise donc l'intermodalité. D'autres critiquent une vision dépassée et contre-productive. La place de la voiture particulière en 2030 est surévaluée selon eux. Il va y avoir des changements de comportement notamment. Il y a des demandes d'un développement accru des transports collectifs et des modes doux. Ça, à toutes les réunions, on a ces échanges-là.

Un sujet qui est sorti au cours de ces réunions, c'est l'équité sociale en question. Il y a des inégalités socio-économiques entre habitants des centres-villes et les habitants des banlieues éloignées, de plus en plus. Face à l'habitat, prix de l'immobilier, face à l'emploi et au pouvoir d'achat, face aux déplacements, il y a une mobilité qui est subie ou une mobilité choisie dans les centres-villes. Crainte d'un renforcement de ces disparités par un recours accru à la voiture, avec une nouvelle infrastructure et par le coût des péages également. Pour des experts, les effets redistributifs des péages pourraient atténuer ces inégalités.

Qualité de l'air. Donc, on a fait une réunion thématique sur la qualité de l'air. Et il y avait des impacts sur l'environnement. Une problématique cruciale. La France enfreint les normes européennes sur les particules fines. Il y a actuellement des actions en justice de ce point de vue là. Des conséquences financières et surtout sanitaires. Des études montrent qu'il y a 40 000 morts prématurés par an, rien qu'en France. 200 000 au niveau européen. Les transports – véhicules diesel notamment – parmi les principaux responsables de la pollution. Les riverains de l'A6/A7 réclament une requalification urgente, notamment par rapport à cet argumentaire. Et les plans de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise sont en cours de révision et, donc, n'ont pas donné tous les effets escomptés.

Les effets du projet sont discutés. Pour le maître d'ouvrage, le projet contribue à améliorer la qualité de l'air : report du trafic A6/A7 sur une autre infrastructure enterrée, et il y a une politique des transports en commun. Il y a un cas particulier des tunnels, en fin de compte, qui sont une concentration des polluants aux sorties et également aux cheminées. Une pollution, par contre, qui rapidement décroît. C'est les effets atténués, au-delà de 100 m environ. C'est ce que les experts nous ont expliqué. Il n'y a pas de techniques de traitement de ces fumées-là efficaces actuellement. Il y a forcément donc des adaptations de l'urbanisme demandées notamment aux Hôpitaux Sud où il peut y avoir des impacts encore plus importants.

Effet de serre, également : des divergences sur les effets du projet. Une diminution insuffisante des émissions de gaz à effet de serre en France, actuellement. Je vous rappelle qu'on a un objectif de limitation de facteur 4. Actuellement, ces objectifs de limitation ne sont pas respectés. Le transport routier surtout est un principal responsable de ces gaz à effet de serre. Les transports collectifs réduisent les impacts par nombre de personnes transportées au niveau des gaz à effet de serre. Pour le maître d'ouvrage, le projet a un bilan neutre du projet en matière de gaz à effet de serre, donc qui est en cohérence avec le plan climat du Grand Lyon. Cette position est contestée. Certains jugent le projet incompatible avec le plan climat, qui demande de baisser les gaz à effet de serre globalement. Il maintient le niveau des émissions, et maintenir les niveaux d'émissions est insuffisant. Selon eux, il faut viser une réduction drastique. Facteur 4 en 2050, ça fait beaucoup de diminutions à atteindre.

Le financement du projet. L'infrastructure est financée par le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône. Entre, d'après les calculs qui ont été échangés, entre 60 et 75 millions d'euros par an chacun, pendant 38 ans. Ça, c'est l'emprunt. Le complément étant apporté par les péages, de 24 à 38 % suivant les systèmes de péage. Pour certains, des coûts ne sont pas exprimés, dans ce coût total de 2,5 milliards pour l'infrastructure et 800 millions pour les transports collectifs. Il reste, par exemple, la restauration des espaces naturels, le traitement de la pollution, notamment de 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, sur les 38 ans.

Des mesures complémentaires sont prévues par le Grand Lyon dans les programmes d'investissement du Grand Lyon, requalification A6/A7 : 120 millions d'euros. Et la requalification des centres-villes de l'Ouest : 150 millions d'euros. Les péages, dans le système de financement, c'est un système de financement, mais c'est également un système de régulation urbaine pour les entrées et les sorties. Les experts souhaitent une organisation des péages plus cohérente, qui incite l'utilisateur à préférer les contournements. Par exemple, aujourd'hui, l'A432 est payante, alors que la rocade Est, par exemple, pour le transit est gratuite. Le péage urbain, différentes formes plus ou moins difficiles à mettre en œuvre. Il y a une question d'acceptabilité politique et sociale. Et également, il y a même une réglementation encore incomplète, parce qu'il faut encore des décrets d'application qui ne sont pas sortis.

Les aspects financiers des transports en commun. Donc, c'est une équation complexe. Plus ils se développent, plus ils sont déficitaires, parce qu'en fin de compte l'utilisateur ne paye qu'une partie (30 %). Mais certains rappellent les effets externes positifs non comptabilisés. Le volet transport collectif, 800 millions d'investissements annoncés, financés par le SYTRAL. Par contre, il y a des précisions qui sont demandées pratiquement à toutes les réunions de savoir quels sont les projets qui sont prévus au SCoT, qui seront financés dans les deux prochains mandats ? Quels sont les projets qui sont directement liés à l'Anneau des Sciences et qui seront mis en place après l'Anneau des Sciences, s'il se fait ? Pour certains, l'argent public doit être investi dans un développement massif des transports collectifs. Et le SYTRAL répond : « Le tout-TC, le tout-transport collectif n'est pas finançable ». Donc, on arrive un petit peu à un blocage.

Des solutions alternatives ou complémentaires. Je vous rappelle, nous avons fait deux ateliers thématiques pour que les acteurs puissent présenter leurs solutions alternatives, que le Grand Lyon puisse présenter les études qu'il a faites sur les 3 hypothèses sans infrastructure routière. Je vous dis ça, parce que comme ça vous pouvez retrouver sur internet les *verbatim*, les vidéos et tout revoir. Il y a eu 4 propositions alternatives ou complémentaires qui ont été présentées. Malgré certaines convergences relevées par le maître d'ouvrage, notamment les lignes prévues au SCoT, il juge ces propositions insuffisantes et impossibles sans l'Anneau des Sciences. Pour certains, des mesures restreignant l'usage de la voiture sont absolument nécessaires pour changer les comportements. Vous voyez aussi, là, on arrive un petit peu à des blocages.

Il y a eu des solutions également alternatives. C'est un tracé routier alternatif, incluant les communes du Sud-Ouest, qui a été présenté dans ces ateliers. Donc, ça inclut Oullins, Saint-Genis-Laval, Pierre-Bénite, afin notamment de mieux protéger le cœur des villes. Pour le maître d'ouvrage, cette solution est plus longue que l'Anneau des Sciences et entraînerait plus d'impacts locaux. Donc, tracé long et ce tracé alternatif, le scénario rocade, crainte d'une utilisation comme infrastructure de contournement de transit. Le Grand Lyon est en train d'étudier la proposition du Sénateur-Maire d'Oullins. Donc, on aura la réponse fin janvier pour voir sa solution, quels sont les impacts plus importants ou pas que l'Anneau des Sciences.

Je vous ai dit en introduction, on a demandé à la CNDP – c'est la loi qui le propose, à la demande des acteurs – de pouvoir commanditer une étude complémentaire en cours de débat, indépendante parce qu'elle est financée par la CNDP par ses propres moyens financiers. C'est nous qui faisons appel à consultation, qui choisissons les bureaux d'études et qui avons élaboré le cahier des charges, suite aux demandes des acteurs. On a reçu plus d'une dizaine de demandes d'acteurs. Vous les avez sur... les différentes demandes sur le site internet. On a choisi, puisqu'on ne pouvait pas non plus faire une étude complète sur tout, de demander à un expert indépendant, qui sera... ça a été décidé le 9 janvier : y a-t-il d'autres hypothèses possibles et réalistes que celle retenue par le maître d'ouvrage pour élaborer son projet à l'aide du modèle qu'il a utilisé ? Et aurait-elle une incidence significative sur le projet ? Donc, c'est le nombre de déplacements par jour à 30 ans, etc. Et également une deuxième question : les 3 hypothèses en transport collectif, présentées par

le Grand Lyon, sans infrastructure routière, nécessitent-elles des études complémentaires ?
Si oui, lesquelles ? Est-ce que ça a été étudié assez en profondeur ?

Voilà. Donc, normalement, la CNDP va décider le 6 février du choix de l'expert. Et à ce moment-là, on décidera de la prolongation du débat : un mois, un mois et demi ou deux mois, suivant le délai de réalisation de cette expertise.

Voilà. C'était donc... je vous présentais les enseignements que, pour l'instant, la Commission a retirés de ces différentes réunions publiques et tout ce qui s'est passé également sur internet. Vous avez vu que pratiquement le soir, on a la moitié des personnes, par contre, qui suivent sur internet le débat et qui restent en moyenne 1 heure. Donc, il y a beaucoup d'échanges sur internet.

Alors, un moment d'échange, mais de réactions pour l'instant sur les enseignements que vous avez entendus. Est-ce que ça correspond à ce que vous, vous avez entendu dans les réunions publiques ? Ou vous avez des choses à rajouter ? C'est juste sur les enseignements. Vous aurez largement le temps de poser des questions ou donner votre avis sur le projet. Mais là, sur les enseignements, est-ce que vous avez des réactions ? Est-ce qu'on aurait oublié certaines choses ? Et bien, merci de votre confiance en tout cas. Ça montre qu'on a su écouter et entendre tout ce que vous nous avez dit.

Donc, maintenant, ce que je vous propose, c'est que le Grand Lyon présente son projet. Je ne sais plus... Ah non, il n'y a plus derrière. Donc, vous avez 35 minutes, c'est ça ? 30 minutes ? Je ne sais plus. Donc, il va y avoir un compteur. Et donc, forcément, après, on arrêtera. Messieurs Dames, à vous de parler.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

- **Introduction**
 - Gérard COLLOMB, président, Grand Lyon (5')
- **La requalification de l'autoroute A6/A7 (25')**
 - Olivier LAURENT, responsable du service Déplacement, Grand Lyon
 - Gérard LABRIT, directeur du projet Anneau des Sciences, Grand Lyon
 - Aurélie JOHANN, urbaniste, Dumetier design
- **Échanges avec le public (110')**

Gérard COLLOMB

Bien. Monsieur le Président, merci de cette réunion, bonsoir à chacune et à chacun ; d'être venus dans cette salle de la Sucrière, dans le nouveau quartier de la Confluence. Mesdames et Messieurs, quel que soit... d'abord, je vais présenter celles et ceux qui sont avec moi. Gérard CLAISSE, donc vice-président du Grand Lyon, Gérard LABRIT, donc directeur du projet Anneau des Sciences, Olivier LAURENT, donc qui introduira nos propos et Aurélie JOHANN, assistance à maîtrise d'ouvrage qui vous présentera en particulier la section qui concerne plus précisément cette section dont nous parlons aujourd'hui.

Mesdames et Messieurs, vous pourrez prendre connaissance par vous-mêmes des travaux que nous faisons. On peut, je crois, les uns et les autres, se mettre d'accord sur un certain nombre de constats. Le premier constat, c'est qu'aujourd'hui l'agglomération lyonnaise est de plus en plus thrombosée par la circulation nationale et internationale. C'est vrai évidemment du tunnel de Fourvière et de la section A6/A7. C'est vrai aussi de la rocade Est qui, aujourd'hui, est devenue la voie de circulation des camions. Et donc, nous avons des barrières de camions qui passent au cœur de notre agglomération.

C'est vrai, aujourd'hui, nous pouvons nous mettre d'accord sur le constat qu'avoir une autoroute qui sépare la ville en deux, qui en particulier coupe la ville du fleuve et, donc, ne nous permet pas d'avoir l'accès au fleuve et de réaliser sur cette rive droite du Rhône ce que nous avons réalisé par exemple sur les berges du Rhône, et bien, que cela est un scandale écologique et ne peut plus durer.

Troisième constat sur lesquels nous pouvons nous mettre d'accord, c'est que beaucoup d'emplois aujourd'hui sont à l'Est de l'agglomération et en particulier dans la première couronne de l'agglomération, et que beaucoup d'habitants habitent l'Ouest lyonnais. Et donc, tous les matins, ils veulent passer d'Ouest en Est. Or, vous connaissez – on en reparlera tout à l'heure – la géographie qui est celle de l'agglomération lyonnaise. Et donc, les points de passage sont donc évidemment extrêmement restreints. Et donc, que les gens qui cherchent à passer, aujourd'hui, d'Ouest en Est, arrivent éventuellement par la grande rue d'Oullins. Ils arrivent par Sainte-Foy-lès-Lyon. Ils arrivent évidemment par Tassin-la-Demi-Lune, par le 5^e arrondissement, un peu par le 9^e arrondissement, pour essayer de regagner l'entrée du tunnel. Ils passent évidemment sous les fenêtres de celles et ceux qui habitent ce quartier en bordure du Rhône. Et puis, ensuite, comme ils veulent aller sur la

première couronne de l'agglomération, ils passent par le 7^e arrondissement, et le boulevard Tony Garnier est devenu une autoroute urbaine.

Alors, nous voulons que cette situation cesse. Et c'est pour ça que nous portons, pour ce qui nous concerne, un double projet. Un, écarter les circulations nationales du cœur de l'agglomération. Et c'est le discours que j'ai porté au ministre des Transports qui est venu inaugurer une autoroute A89 qui, aujourd'hui, débouche sur des départementales. Et ce matin, on commençait à en sentir les premiers effets sur le tunnel de Fourvière. Et puis, évidemment, une fois qu'on a détourné les circulations, ou en même temps qu'on détourne les circulations nationales et internationales, faire que l'on puisse boucler dans l'agglomération un anneau qui permette d'organiser la mobilité et en particulier avec les pôles d'excellence qui sont – on le montrera tout à l'heure – tout autour de ce ring.

Voilà. Je laisse la parole aux équipes. Et évidemment, je réinterviendrai tout à l'heure dans le débat. M. LAURENT ?

Olivier LAURENT

Merci Monsieur le Président. Bonsoir Mesdames et Messieurs. Effectivement, après un temps d'échange sur la porte Sud-Ouest et la porte Nord-Ouest, nous focalisons ce soir notre attention sur la suppression de l'autoroute A6/A7 et sa requalification en boulevard urbain, qui est un élément, un volet majeur du projet Anneau des Sciences.

Je vais passer rapidement sur les éléments de diagnostic sur A6/A7. D'une part, le Président l'a rappelé. Beaucoup d'entre vous les connaissent. J'ai vu dans la salle certains qui les vivent au quotidien sous leurs fenêtres. Mais rappeler quand même, aujourd'hui, qu'on est à 115 000 véhicules par jour sur l'axe A6/A7. CORALY vient de publier son bilan annuel sur l'année 2011. On est encore à près de 3 % de croissance du trafic sur A6/A7 par rapport à l'année 2010. Le président l'a rappelé : A6/A7, c'est une barrière infranchissable qui coupe les quartiers du fleuve et les quartiers entre eux. C'est plus de 30 000 riverains qui sont affectés quotidiennement par les pollutions et les nuisances, comme c'est représenté sur cette carte ici qui illustre les enjeux de qualité de l'air. C'est quelque chose qui, aujourd'hui, est inacceptable sur un plan environnemental.

Avant d'entrer dans le détail sur tout ce qui se passe sur A6/A7, je reviens – le Président l'a déjà fait en partie – je reviens rapidement sur ces enjeux d'accessibilité de l'Ouest lyonnais, accessibilité qui est très contrainte avec, on l'a rappelé, un nombre limité de points de passage vers le centre et vers le reste de l'agglomération, des points de passage vers lesquels tout le monde converge, en traversant les quartiers Francheville, Sainte-Foy, Tassin, dans le 5^e, à travers Champvert, Point-du-Jour, Ménival. C'est au Sud, vous l'avez dit, les traversées de Saint-Genis, Oullins, Pierre-Bénite, de la Mulatière. Mais c'est aussi à travers le 2^e arrondissement, le 7^e arrondissement, avec Tony Garnier qui, pour le moment, joue par défaut ce rôle de petit périphérique vers Laurent Bonneville.

Bon, si on ne fait rien, on estime que le trafic va continuer à croître entre 120 000 et 130 000 véhicules/jour selon les sections, avec toujours une très forte dispersion des origines ou des destinations des usagers de cet axe A6/A7. C'est ce qu'on illustre sur cette carte qu'on a déjà eu l'occasion de montrer. Et qui est une des raisons pour lesquelles on ne saurait pas raisonnablement reporter tous ces déplacements sur des transports collectifs.

Pour pouvoir requalifier l'A6/A7 et donc supprimer l'autoroute en ville, il faut une réorganisation des déplacements, passer de 120, 130 000 véhicules/jour à 50 000 véhicules/jour sur un boulevard urbain requalifié, ce qui impose de réorganiser les déplacements d'environ 180 000 personnes par jour. Comme le Président l'a rappelé, nous avons testé des hypothèses tout-transport collectif. Elles ont été présentées lors des deux ateliers de décembre. Elles ne permettent pas de reporter sur les transports collectifs le nombre de personnes nécessaire pour atteindre nos objectifs qui sont, je vous le rappelle, soulager les cœurs de ville, relier les pôles d'innovation et d'excellence du territoire, rendre accessible les bassins de vie et développer de grands projets autour des hôpitaux, autour de la Saulaie, mais aussi autour de l'axe A6/A7.

Pour ce faire, le Grand Lyon porte un projet multimodal qui vise à amplifier la politique conduite depuis 15 ans en faveur de l'équilibre des modes. En développant les transports collectifs urbains, le TER, les modes doux, mais aussi les nouvelles formes de mobilité comme le covoiturage et l'autopartage. Ce projet, c'est l'Anneau des Sciences, qui comprend une nouvelle infrastructure pour redistribuer les trafics, une stratégie multimodale et un projet de territoire.

Les conditions nécessaires pour supprimer l'autoroute A6/A7 – le Président l'a rappelé –, c'est au préalable un grand contournement de l'agglomération captant les trafics nationaux et internationaux. C'est une infrastructure qui relève de la responsabilité de l'État. Il faut également, pour permettre d'écarter ces trafics, soit à l'Est, soit à l'Ouest... il faut également l'Anneau des Sciences, c'est-à-dire ce projet global qui combine une stratégie multimodale, c'est-à-dire l'infrastructure qui distribue les trafics locaux et les trafics d'agglomération, un développement massif des transports collectifs urbains, un développement également du TER, un développement des parc relais, permettant une meilleure articulation entre les modes et, enfin, un projet de territoire que va vous détailler Aurélie JOHANN pour ce qui est de l'axe A6/A7.

Aurélie JOHANN

Alors, un projet de territoire, ça se traduit ici par une ambition urbaine, celle d'un grand projet d'urbanisme, qui se traduit par la suppression de 9 km d'autoroute sur 50 m de large en centre-ville, par la traduction de la création d'un boulevard urbain qui permet de rétablir des liens et d'en créer de nouveaux entre les quartiers, et surtout, comme l'a présenté le Président tout à l'heure, de permettre une reconquête complète des berges du Rhône.

Cette ambition s'est déjà illustrée aujourd'hui par différentes références à Lyon, que vous connaissez très certainement parmi d'entre vous. L'avenue Mermoz qui consiste au recul et à la suppression de l'A43 en centre-ville, qui a permis aujourd'hui une véritable réappropriation de ce quartier par ses habitants, le rétablissement et le développement de nouveaux usages, nouveaux modes de déplacement, cyclable, piéton et de faire... d'abaisser la part de la voiture dans ce territoire. Également, on a cité déjà tout à l'heure, l'avenue Tony Garnier qui pourra bénéficier d'un soulagement amélioré avec l'arrivée de l'Anneau des Sciences. Et puis également une autre référence qui est celle du quai Charles de Gaulle, qui longe la Cité internationale.

Également, ce projet de requalification A6/A7 s'inscrit dans une lecture du territoire beaucoup plus vaste et beaucoup plus large, qui traduit une ambition métropolitaine, celle de relier des sites métropolitains constitués au niveau de la porte Nord-Ouest par les territoires de Vaise, Tassin, la porte Nord-Ouest avec les quartiers de l'industrie, les pôles d'excellence universitaire représentés par l'EM Lyon, Centrale, l'école vétérinaire et Techlid et j'en passe). Et plus au Sud, développer le territoire de la grande Confluence, qui consiste en le principe de relier les pôles universitaires de Charles Mérieux à Gerland 7^e. Le Biopôle, lieu d'excellence et de développement des sciences du vivant, et de le connecter et de le mettre en lien avec des territoires au potentiel de développement tel que la Mulatière et la Saulaie ou l'extension du campus universitaire des Hôpitaux Sud. C'est également l'occasion de développer des territoires de projets amorcés, de les renforcer. Confluence phase 2, la ZAC des Girondins ou, comme on vient de les citer, les territoires fluviaux de la Saulaie et de la Mulatière.

Pour passer de l'autoroute au boulevard urbain, 6 séquences de projet pour des ambiances et des situations différentes. Deux situations de transition entre l'autoroute et le boulevard urbain qu'on appelle des voies d'accès métropolitaines entre les territoires de la porte de Lyon au Nord et Valvert, et puis au Sud entre la porte de la Saulaie et l'échangeur de Pierre-Bénite. Ensuite, on passe au système de boulevard urbain par le viaduc des Deux-Amants et le tunnel sous Fourvière, le centre d'échange de Perrache, le territoire de la Confluence et enfin les territoires fluviaux de la Mulatière et de la Saulaie.

Donc, comment s'illustrent ces différentes séquences ? Tout d'abord, ces voies d'accès métropolitaines. C'est des espaces de transition. C'est-à-dire qu'on est sur des territoires qui ne sont plus des autoroutes, mais qui ne sont pas encore un boulevard urbain. Ce sont des espaces de transition qui ont pour vocation d'identifier l'entrée dans l'agglomération par une meilleure qualité paysagère et une meilleure insertion urbaine de ces voies d'accès, donc qui se traduisent par une intégration paysagère renforcée qui s'ouvre sur le grand paysage, notamment les vallons de l'Ouest pour la partie Nord, donc entre la porte de Lyon et la porte du Valvert. C'est également l'occasion de dédier des espaces pour des infrastructures de transport en commun express qui renforcent et améliorent l'accessibilité des territoires entre Perrache et la porte de Lyon à Dardilly.

Une illustration de comment peut se traduire ce principe de voie d'accès métropolitaine. En haut à droite, vous voyez la situation actuelle de cette séquence. L'ambition qui est portée ici et qui se traduit, c'est sortir du registre autoroutier en supprimant tous les équipements qui font partie de la sécurité autoroutière : les bordures béton, les glissières de sécurité, une vitesse excessive pour une entrée d'agglomération. Et transformer cela en permettant d'abaisser la vitesse à 70 km/h, de réduire le gabarit des voies pour donner de la place à des couloirs dédiés aux bus et également à des aménagements paysagers, comme l'illustre la grande photo centrale qui renforce justement ce rapport au territoire et au grand paysage.

Même exemple, donc pour la séquence Sud, entre la Saulaie, ici, et l'échangeur de Pierre-Bénite. Là aussi, une zone de transition qui traverse les territoires, donc de la zone industrielle de la Saulaie avec Arkema, et surtout de la lône de Pierre-Bénite. Donc, l'intégration paysagère de cette séquence consiste à valoriser cette lône et à permettre éventuellement sa renaturation, pour là aussi affirmer le caractère du grand paysage territorial.

À nouveau cette illustration, donc, de la situation actuelle et du projet tel qu'il pourrait se traduire avec toujours cet abaissement de vitesse, ce changement de registre en passant de tout le vocabulaire autoroutier à des aménagements plus paysagers et plus apaisés, et qui permettent de marquer cette entrée, ce seuil d'entrée progressif dans l'agglomération.

On passe ensuite donc au vrai dispositif... enfin, au dispositif central de boulevard urbain par la première séquence... enfin, la deuxième dans notre parcours, entre la porte du Valvert qui traverse le viaduc des Deux-Amants et le tunnel sous Fourvière avant d'arriver au centre de Perrache. Donc, ici, on est sur un secteur constitué par des ouvrages d'art, qui sont assez lointains du territoire. Donc, c'est l'occasion de donner la priorité aux transports en commun, entre donc la porte de Lyon, porte de Valvert et Perrache, par des dispositifs de couloirs d'approche, qui permettent de dédier une voie aux transports en commun à l'approche de ces ouvrages d'art. Ensuite, idem à la sortie du tunnel. À l'approche du centre de Perrache, on retrouve un couloir dédié aux transports en commun et qui permet de fluidifier à la fois les transports en commun et également de fluidifier l'arrivée sur des carrefours urbains.

Le centre d'échange de Perrache ensuite, que vous connaissez sous cette forme-là aujourd'hui, avec son système autoroutier qui se traduit par 7 trémies de traversées sous le centre d'échange de Perrache, qui continuent côté Rhône et le long de Confluence. Le principe d'avoir réduit les flux en amont, par le report et la diffusion des flux vers l'Anneau des Sciences pour le trafic d'agglomération et vers un contournement national pour le trafic national, permet de supprimer la moitié des trémies sous Perrache. Cette suppression permet également d'ôter toutes les... une partie, une grande partie des bretelles qui se trouvent sur l'espace urbain et de retrouver des espaces publics. À l'instar de cette illustration qui pourrait permettre la création d'une place qui libère des espaces à aménager, qui permet la reconquête d'un espace urbain au cœur de ce territoire entre le centre de la Presqu'île et Confluence. Il permet de venir qualifier le viaduc en un nouveau pont urbain, par de nouveaux aménagements paysagers, la création d'une place carrefour, piétonne, de diverses mobilités, et qui permet de rétablir de nouveaux liens piétons, cyclables entre les quartiers Nord et les quartiers Sud. Donc, entre Carnot, rue d'Enghien et le secteur de Château Perrache et la Confluence au-delà, entre le quai du Maréchal Joffre et le quai Rambaud. Et puis, également dans le sens Est-Ouest, entre les rives de Saône et la gare de Perrache, et notamment vers le territoire centre qui est en train... en cours d'étude par différentes équipes de maîtrise d'œuvre.

Même exemple côté Rhône. Une fois qu'on a passé sous le centre d'échange, on supprime la moitié des trémies sous Perrache. On supprime le plat de nouilles qui qualifie ce secteur actuellement, qui le coupe totalement de son territoire, de son fleuve, à tel point qu'on ne sait même plus où se situe le niveau de la ville, pour retrouver là aussi une nouvelle place publique, qui mette en scène le paysage urbain, revalorisé récemment, des berges du Rhône, et qui permette à nouveau de rétablir de nouveaux liens fonctionnels, des continuités piétonnes, cyclables, dans le sens Nord-Sud, donc le long du fleuve et également entre le quartier Carnot et le territoire Sud qui va accueillir les universités catholiques. Également, retrouver des continuités Est-Ouest entre le fleuve et le cœur du secteur.

Ce dispositif-là permet aussi de réinscrire le centre d'échange dans son territoire et de venir prendre une place majeure au même titre que d'autres équipements et d'autres places

publiques qui jalonnent l'axe Nord-Sud. Avec quelques illustrations en exemple de l'Hôtel Dieu et de la requalification du quai Jules Courmont qui est en cours de réflexion. Ou d'autres places qui ont été réalisées : place Antonin Poncet, la place Gailleton. Et demain un nouvel espace public au droit du centre d'échange de Perrache.

Nous poursuivons notre pérégrination vers le Sud, le long du territoire de Confluence. Ce territoire qui, aujourd'hui, fait l'objet de nombreux projets engagés et réalisés pour certains. On reconnaît l'aménagement des berges du Rhône, l'aménagement des rives de Saône qui est en cours, différentes avancées sur les projets de la ZAC Confluence 1 et la phase 2 qui est en train de s'amorcer. Également, le projet des universités catholiques, la ZAC des Girondins. Tous ces projets qui sont en cours, mais qui restent aujourd'hui coupés de leur territoire, coupés de leurs rapports entre les quartiers et coupés de leurs rapports avec le fleuve. Donc, la requalification et la suppression de l'autoroute A6/A7 est l'occasion de venir créer un nouveau boulevard urbain qui permette d'échanger avec ces territoires par des carrefours plans, des carrefours à feux. Et également, de retrouver des continuités et des connexions entre les rives par de nouveaux franchissements piétons, transports en commun, cyclables, viaires, qui sont illustrés ici. À l'instar, par exemple, du pont Raymond Barre, donc qui a vocation à accueillir le prolongement du tramway T1 ainsi que des modes doux, qui sont illustrés ci-dessous.

Donc, comment s'illustre ce grand boulevard urbain où la vie de quartier reprend ses droits ? C'est passer de cette grande autoroute, donc on l'a dit, 50 m de large, avec tout le dispositif de barrières de sécurité qu'on peut supprimer, pour créer une nouvelle avenue paysagée, plantée d'arbres... plantée, aménagée, paysagée, qui permette de traverser par des carrefours à feux, de déambuler le long du fleuve et de retrouver un contact entre le quartier et son fleuve au même titre que les aménagements qui ont été réalisés sur les berges du Rhône rive gauche. C'est l'occasion aussi de développer des liaisons et des dessertes TC plus qualitatives, plus performantes, avec notamment l'aménagement de couloirs dédiés aux transports en commun, comme l'illustre ce profil en travers.

Quelques références sur effectivement les usages qu'on peut imaginer développer sur ce quartier. Et puis, des projets qui ont déjà été réalisés. Donc, on reconnaît les berges du Rhône, mais également d'autres projets sur d'autres métropoles européennes, comme le projet HafenCity à Hambourg, qui est illustré ici.

Enfin, une illustration qui permet de comparer l'état de la situation actuelle avec une intention, une idée de projet que vous connaissez sans doute, parce qu'elle a déjà été proposée et montrée à plusieurs reprises, et qui illustre cette volonté de retrouver une qualité urbaine et paysagère et de retrouver un quartier à dimension humaine où les riverains puissent se réapproprier leur territoire.

Au niveau du Sud de la Confluence, la suppression de l'autoroute A6/A7 est également l'occasion d'une suppression forte, celle de l'autopont, qui se situe face au pont Pasteur et au débouché de l'avenue Charlemagne. Suppression qui s'est déjà récemment illustrée – on l'a cité tout à l'heure – par l'exemple de l'avenue Mermoz, où arrivait l'autopont autoroutier au droit des Galeries Lafayette et qui, aujourd'hui, fait place à un nouveau carrefour plan, piétons, modes doux, TC, où la part de la voiture est réduite et où les usages riverains peuvent à nouveau se développer. Donc, cette suppression de l'autopont de l'A6/A7, c'est une opportunité de valoriser les grands équipements du secteur et c'est aussi l'occasion de

retrouver de nouveaux liens urbains entre Gerland 7^e et la Confluence et de rattacher la pointe de la Confluence à son territoire.

Enfin, les territoires fluviaux de la Mulatière et de la Saulaie. Même traitement de faveur que sur le territoire de la Confluence. Aujourd'hui, c'est un territoire qui est assez étroit, qui s'étire dans le sens Nord-Sud et qui est contraint entre le relief de la balme de la Mulatière, la voie ferrée, l'autoroute le long du fleuve, le fleuve lui-même qui, quand même, a une largeur assez importante à ce niveau-là. Et donc, la suppression de cette autoroute, c'est l'occasion de venir désenclaver et ouvrir toute la frange Est de ce quartier, de permettre de le desservir, de le mailler avec les territoires de l'autre côté du Rhône, par notamment la création d'un nouveau pont urbain, entre les quartiers de Gerland et de la Saulaie, qui vous a déjà été présenté, pour ceux qui étaient là la semaine dernière à la réunion territoriale. Et puis, également, l'opportunité d'une passerelle modes doux qui permette de mettre en connexion le territoire de la Saulaie avec le parc de Gerland. Donc, de lui apporter une nouvelle qualité de vie, nouvelle qualité urbaine et de relier le parc de Gerland au parc de Chabrières et ainsi d'inscrire toute cette ponctuation de grands parcs urbains dans le projet porté par le Schéma de cohérence territoriale des vallons de l'Ouest et des grands parcs de nature de l'Ouest lyonnais.

C'est également l'occasion de développer, d'affirmer le développement économique de ce territoire de la grande Confluence entre notamment les synergies qui peuvent être développées entre le Biopôle, le campus Charles Mérieux, le développement du port Lyon Édouard Herriot et la connexion et les liens qui peuvent être créés avec le site des hôpitaux Sud et le campus Charles Mérieux qui a vocation à doubler sa capacité sur ce territoire. C'est donc vraiment l'opportunité de rendre accessibles ces territoires de la Saulaie et de la Mulatière. Là aussi, comme on l'a exprimé tout à l'heure, par l'évolution de ce registre autoroutier de protection antibruit, de dispositif qui empêche les franchissements, avec un nouveau boulevard urbain apaisé où la vitesse est abaissée – on est sur un territoire urbain avec une vitesse lente – avec des traversées piétonnes possibles à tous les carrefours. Et surtout la possibilité de retrouver son fleuve, notamment pour ces territoires qui ont une histoire forte qui a été nouée avec le fleuve. Donc, c'est l'occasion de retrouver une nouvelle grande avenue du Rhône le long de ces territoires, qui s'illustre ici avec la mise en scène de ce territoire de l'écluse au niveau de la Mulatière et qui peut se poursuivre jusqu'à la porte de la Saulaie, au Sud.

Je vous remercie de votre attention.

Gérard COLLOMB

Merci bien. Puisqu'il nous reste quelques minutes, vous voyez Mesdames et Messieurs que lorsque nous vous présentons un projet, c'est quand même pas, comme on nous l'a dit quelques fois, du grand n'importe quoi. Et qu'entre la situation d'aujourd'hui et puis ce que l'on vous a montré de ce qu'était notre projet, il y a une sacrée différence. Il y a une différence pour tous les territoires. Pour les territoires, par exemple, d'Écully, du Pérollier, pour les territoires qui sont sur la Saulaie. Et on voit aujourd'hui cette image qui est à peu près... enfin, cette intention qui est à peu près devant la mairie de la Mulatière. Et bien, ça change, quoi ! Entre ce qu'il y a dans le haut et puis ce que l'on veut faire dans le bas. Nous

aurons l'occasion d'aller sur d'autres territoires, parce qu'un certain nombre de nos amis nous ont dit : « Mais, et sur Laurent Bonnevey, qu'est-ce que vous comptez faire ? C'est quoi votre projet de territoire ? » Et donc, nous travaillons avec les équipes du Grand Lyon sur des projets de territoire et on leur montrera aussi ce que devient leur territoire. Voilà, Mesdames et Messieurs, on peut entamer si vous le voulez bien le débat et les questions.

Philippe MARZOLF

Merci. Donc, il y a un temps d'échange, pendant presque 2 heures, donc vous aurez largement le temps. On modifie un peu les règles d'organisation. On va prendre question par question, pour que le maître d'ouvrage réponde question par question. Comme ça, les réponses seront peut-être plus précises sur chacune des questions. On est dans Lyon 2^e. On a proposé à Monsieur le Maire du 2^e de s'exprimer dans ce temps d'échange. Et après, bien sûr, je prendrai chacune des interventions. Monsieur le Maire.

Denis BROLIQUIER

Merci Monsieur le Président. À défaut d'avoir pu vous accueillir dans la tradition républicaine en début de séance, je suis heureux de pouvoir apporter publiquement la contribution des élus qui sont majoritaires sur ce territoire de la Presqu'île. Le Conseil du 2^e arrondissement s'est réuni hier en CICA, avec les associations, avec les conseils de quartier aussi. Il a arrêté une position et même si mon engagement personnel en faveur du Top est connu depuis plusieurs dizaines d'années sur le territoire, le texte d'hier est novateur parce qu'il est officiel, parce qu'il a été enrichi, et je tiens à le dire, par la réflexion des associations et notamment le Comité d'intérêt local Sud Presqu'île, l'ARALY et puis les conseils de quartier. Et nous avons, hier, engagé collectivement, officiellement, l'ensemble des élus majoritaires du Conseil du 2^e arrondissement.

En quelques... le plus rapidement possible, quels sont les points de ce texte... les points saillants, les points principaux de ce texte de 3 pages, qui encore une fois est le fruit d'une longue réflexion et le fruit d'une analyse nourrie par beaucoup de travail. D'abord, nous nous sommes situés non pas en élus locaux, mais en élus de l'agglomération. Et sur le plan de l'agglomération, nous avons approuvé les objectifs de l'Anneau des Sciences, c'est-à-dire mieux desservir l'Ouest de l'agglomération, désengorger l'Ouest et le Sud, les accès Ouest et Sud, mais aussi mettre enfin un terme à l'aberration écologique et urbanistique que constitue la traversée en plein centre-ville par une infrastructure routière, autoroutière. Nous pensons en effet que, bien au-delà de l'aspect local, c'est toute l'agglomération qui sera gagnante à avoir un Anneau des Sciences en fonctionnement.

La mairie du 2^e arrondissement est donc unanimement favorable au principe du TOP et, bien sûr, à condition qu'il y ait une deuxième infrastructure routière, un contournement autoroutier de Lyon, qu'il passe par l'Est ou par l'Ouest et sur lequel l'État doit s'engager.

La majorité de la majorité s'est engagée sur le tracé court, en faveur du tracé court, parce qu'elle pense que la création d'un véritable boulevard périphérique homogène est le seul à même de dissocier les trafics de transit et d'agglomération, et que c'est important. Et au

plan local, comme viennent de le dire les responsables du Grand Lyon, il faut déclasser le tronçon autoroutier en boulevard urbain. C'est une absolue nécessité pour la qualité de vie des riverains. Il y a des pollutions sonores, olfactives, visuelles, qui ont un impact direct et quantifiable sur la santé des habitants. Et il est vraiment temps de mettre fin à l'autoroute, que ce soit sur le cours de Verdun, que ce soit sur le quai Perrache jusqu'au musée des Confluences.

Nous pensons aussi que la suppression de cette autoroute permettra le développement harmonieux du secteur Perrache Confluence. Vous savez le projet urbanistique qu'il y a sur la Confluence. Vous savez que la difficulté à insérer un pont, voire deux ponts pour relier le 7^e arrondissement au 2^e arrondissement. Vous connaissez la campagne de reconquête des fleuves qui est en cours dans l'agglomération. Et tout cela... l'Anneau des Sciences permettra d'améliorer justement ce développement urbanistique de la Confluence. Nous pensons que la transformation de l'autoroute et du quai Perrache en boulevard urbain est donc une nécessité absolue.

Deux questions pour terminer. La première, c'est le projet de transformation de la communauté urbaine en agglomération européenne, en métropole d'intérêt européen. Et cela risque de changer, si le projet va à son terme, le financement de cette infrastructure qui, jusqu'à maintenant, dans le projet, était partagé entre le Conseil général et Communauté urbaine de Lyon. Je vous rappelle, 2 à 2,5 milliards d'euros. Et si le Grand Lyon, métropole d'intérêt européen, ne pourra pas financer seul, donc il faudra un partenaire privé. Et partenaire privé dit *a priori* péage. Et à ce moment-là, on risque de se retrouver dans une situation antinomique, alors qu'on cherche à limiter le nombre de voitures dans Lyon. Le contournement de la ville sera payant, alors que la traversée directe de la ville sera gratuite.

Philippe MARZOLF

Monsieur le Maire, 5 minutes, si vous pouvez conclure.

Denis BROLIQUIER

J'ai une question. Un schéma qui est à l'opposé des objectifs recherchés. Et donc, il faudra apporter une réponse.

Deuxième question que l'on pose, ce sont les mesures à prendre en attendant l'Anneau des Sciences, en attendant le contournement, qu'il soit Ouest et Est. Et là, nous pensons qu'il faut contrôler davantage le respect des limitations de vitesse, qu'il faut modifier les revêtements de sol pour limiter les nuisances sonores, qu'il faut mettre en place une signalétique pour dériver les flux au Nord et au Sud de l'agglomération. Et qu'enfin, il faut faire respecter l'interdiction totale des camions en transit de plus de 7,5 tonnes. C'est-à-dire que nous attendons avec impatience l'Anneau des Sciences, mais comme nous savons que nous ne l'aurons pas avant 2025, il faut aussi agir avant.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre contribution. Alors, dans la contribution, il y avait quand même deux questions, sur la métropole européenne et sur le péage.

Gérard COLLOMB

Oui, bien sûr. D'abord, je me réjouis évidemment de cette position qui rejoint donc l'analyse du Grand Lyon et qui montre que lorsque l'on est riverain, évidemment le projet s'impose un peu. Les riverains du cours de Verdun qui ont sous leurs fenêtres l'ensemble des circulations nationales et internationales et qui voient, de jour en jour, le trafic se renforcer, ne peuvent évidemment qu'être d'accord.

Deux questions. Un, sur la métropole européenne. Lorsque l'on prend les compétences du Conseil général, on ne prend pas évidemment que les compétences. On prend également le financement. Et donc, c'est aux alentours de 900 à 1 milliard – on va faire les estimations dans les prochains temps – que nous prenons. En plus, même avec la partie département qui restera, je pense qu'il y aura les conventions parce que ce boulevard urbain, cet Anneau des Sciences, qui effectivement est assez proche des territoires voisins – par exemple, d'un territoire comme Brignais. Et bien, évidemment, il ne servira pas simplement à ceux qui habitent dans l'agglomération, mais à ceux qui habitent en dehors de l'agglomération et proche de l'agglomération. Vous voyez, par exemple, on va faire la métropole européenne, mais on va garder un seul SDIS, parce qu'il serait totalement idiot de séparer les pompiers en deux secteurs, un urbain, un rural. Ça veut dire qu'il ne va pas y avoir une abolition des frontières entre la métropole que nous allons construire et puis, évidemment, le département qui va être à côté de la métropole que nous voulons construire.

Sur la traversée de la ville, bien on a dit tout à l'heure. Aujourd'hui, le grand... je veux dire, ce qui est totalement aberrant, vous avez vu que par exemple l'A432 contourne un peu déjà l'agglomération. Mais aujourd'hui, l'A432, elle est payante. Et si vous passez soit par la rocade Est, soit par Fourvière, c'est gratuit. Alors, évidemment que nous, on veut revoir également les péages et faire en sorte que ceux qui contournent l'agglomération soient plutôt payants et ceux qui traversent l'agglomération soient plutôt quelque chose avec évidemment moins de péages. Et en particulier pour les deux axes, donc que l'on ait évidemment une possibilité de revoir l'ensemble des péages.

Je remonte les pages... pas celles-ci, les autres. Voilà. Aujourd'hui, quel est le schéma... ? Moi, je le redonne tout le temps. Quel est le schéma qui est dans l'agglomération ? C'est... qui était dans l'agglomération, j'espère... C'est, vous avez la A89, et elle arrive pile-poil... je parle même pas du fait qu'elle arrive aujourd'hui sur une départementale, ce qui est une aberration en soi, mais elle arrive auprès de l'autoroute. Et ce matin – je le dis pour les services de l'équipement – jusqu'à hier, il n'y avait personne sur l'autoroute. Puis, les gens, ils commencent à la prendre. Et ce matin, je peux vous dire que les bouchons commençaient à augmenter sur... évidemment entre cette autoroute, son entrée sur l'autoroute près de Dardilly, et puis évidemment le Valvert, et que déjà on commençait à thromboser l'agglomération lyonnaise. On peut faire la même erreur, si un jour on fait l'A45, sur l'A45 et la faire arriver sur l'A450, sur le pont de Pierre-Bénite là où il y a déjà une thrombose des

circulations. Par rapport à ce schéma-là, nous, on propose ce schéma-là. Et évidemment, on écarte de l'agglomération les circulations nationales et internationales, ce qui fait qu'après on réserve – vous voyez notre petit contournement au milieu – évidemment, c'est les circulations d'agglomération, pas les circulations nationales et internationales.

Philippe MARZOLF

Bien. Ce que je vous propose, pour répondre à votre question (« Et quelles mesures sont possibles tout de suite ? »), c'est peut-être demander au représentant de la DREAL, comme c'est une autoroute qui appartient à l'État. Qu'est-ce qu'il est possible... sans vouloir que ce soit un piège pour vous, M. MAISONNIER, mais vous avez l'habitude. Voilà. Alors, c'est l'État, le représentant de l'État qui va vous répondre. Qu'est-ce qu'il est possible en attendant de déclassifier ? Enfin, je ne sais pas.

Christian MAISONNIER

Oui, bonjour. Christian MAISONNIER, chargé des grandes infrastructures à la DREAL. D'abord, l'État partage complètement le souhait de requalification de cette autoroute, qui était peut-être à sa place il y a 40 ans, mais qui ne l'est plus aujourd'hui. Je crois que l'objectif est bien commun. L'État et le Grand Lyon cherchent quelles sont les conditions pour y parvenir. Alors, qu'est-ce qu'on peut faire tout de suite ? Bien, déjà, ce qu'on a déjà fait. Il y a un certain nombre de mesures, de réglementations pour écarter les trafics de transit. Par rapport aux poids lourds, les poids lourds en transit, c'est-à-dire ceux qui n'ont pas de marchandise ni à livrer ni à charger au sein de l'agglomération, sont interdits. Et ils passent par la rocade Est ou par d'autres itinéraires. Cette interdiction ayant deux dérogations. D'une part, sur 135 communes, c'est-à-dire sur une assez vaste zone autour de Lyon et de l'Ouest lyonnais, parce que cet itinéraire est effectivement difficile à remplacer par un passage plus lointain par la rocade Est pour les gens qui chargent de la marchandise dans ce secteur-là. Et puis, il y a une autre dérogation qui sont les mesures de gestion de trafic par le système CORALY, qui fait que lorsqu'il y a des travaux, par exemple, sur la rocade Est, et bien le fléchage change et il peut être indiqué que, pour aller à Marseille en venant de Paris, on doit passer par le centre plutôt que par la rocade Est. Donc, à part ces deux exceptions, il y a effectivement aujourd'hui une interdiction qui se traduit par le fait qu'il y a quand même beaucoup plus de poids lourds sur la rocade Est que sur le tunnel de Fourvière. Par rapport aux véhicules légers, ce n'est qu'une incitation. C'est le fléchage effectivement qui incite les gens à prendre la rocade Est. C'est systématiquement ce qui est fait, là aussi, sauf mesures de trafic en fonction des embouteillages ou des travaux en cours. Deuxième action sur la vitesse, et bien, ça vient d'être mis en place, effectivement. À l'intérieur de l'agglomération, la vitesse est maintenant réduite, donc 90 km/h maximum et 70 sur la section centrale. Après, aller plus loin...

Philippe MARZOLF

Les feux tricolores, sans indiscrétion, pourquoi on n'en met pas tout de suite ?

Christian MAISONNIER

Les feux tricolores, aujourd'hui, c'est quelque chose qui serait quand même très difficile à mettre en place, des feux tricolores ayant comme effet de diviser, en gros, par deux le débit effectif de la route. Puisque le débit se calcule en fait par l'espacement entre les véhicules, maximum une voiture toutes les 2 secondes sur chaque voie. Et si on met un feu tricolore, c'est une voiture toutes les 2 secondes, peut-être même toutes les 3 secondes, parce que quand on redémarre au feu rouge, c'est généralement un petit peu plus long, mais pendant la moitié du temps uniquement. Ce qui fait qu'effectivement des feux rouges auraient un effet sur la capacité des voies très fort. À partir de là, effectivement, c'est un problème énorme à résoudre que de devoir placer sur d'autres itinéraires, en gros, 60 000 véhicules par jour. C'est quelque chose de très fort.

Alors, dans le principe, on voit bien que sur le viaduc Mermoz par exemple, il y a eu des transformations qui ont redistribué le trafic. Donc, il y a une possibilité d'adaptation. Mais de cette ampleur-là, aujourd'hui, ça paraît très difficile sans une nouvelle infrastructure, donc l'Anneau des Sciences, le contournement autoroutier. Voilà. Donc, je crois que le débat est bien de trouver quelle est l'infrastructure minimum pour parvenir à cet objectif.

Philippe MARZOLF

Merci de vos explications. Alors, questions, avis, propositions ? Vous levez la main. Monsieur ? Monsieur, là. Je prends plutôt au début des gens qui n'ont pas encore parlé. Monsieur ? Oui, mais il faut attendre qu'il y ait un micro qui arrive. Vous vous levez. Voilà. Alors, vous vous présentez toujours, Monsieur, et puis après, vous aurez...

Michel JOUARD

Oui, oui. Donc, je m'appelle Michel JOUARD. Je suis militant associatif et conseil de quartier à Perrache Confluence. Je voudrais intervenir sur le lien qui est fait ici entre la création de l'Anneau des Sciences et le déclassement de l'autoroute A6/A7. Cet... ce lien qui est fait, il a quand même un inconvénient majeur pour les habitants qui se mobilisent de plus en plus sur cette question, puisque depuis deux ans, il y a eu une pétition lancée par une association, une réflexion approfondie dans le Conseil de quartier auquel j'appartiens, qui avait d'ailleurs envisagé la plupart des choses qu'on avait proposées sur l'aménagement par exemple du quai Perrache. D'autre part, il y a une association qui s'est créée aussi, des riverains, qui se bat. Vous avez montré tout à l'heure des banderoles. C'est nous qui les avons accrochées. Donc, la revendication des habitants de ce quartier, c'est un déclassement rapide et un aménagement qui suive dans pas trop longtemps. Ce qui nous est proposé là, c'est... il faut attendre l'Anneau des Sciences et un hypothétique contournement puisque M. COLLOMB a publiquement déclaré que l'Anneau des Sciences ne serait possible que si l'État s'engageait à faire ce contournement. Autrement dit, dans la programmation qui est présentée actuellement, l'Anneau des Sciences verrait le jour au plus tôt en 2025, les autres aménagements dans les années qui suivent, 2028 ou plus. Quand sera fait le contournement ? On ne le sait pas. Je ne crois pas sincèrement que les gens qui vivent ce

scandale écologique dont vous avez parlé tout à l'heure et que nous vivons au quotidien effectivement, depuis 45 ans, attendront encore 12, 15 ou 20 ans pour que les choses changent. Je crois pas du tout que ce soit notre perspective.

Je voudrais maintenant m'exprimer à un autre niveau, cette fois en tant que militant écologiste, du quartier et du 2^e, pour exprimer mon opposition au projet d'Anneau des Sciences. Pourquoi ? Parce que vous avez expliqué tout à l'heure ce que vous expliquez en général : quand il y a encombrement, effectivement toutes les voies de l'agglomération sont encombrées. Je vous signale que lorsqu'on a créé la rocade Est, on espérait que ça désencombrerait le reste. Ça n'a pas été le cas, puisque très rapidement la rocade Est s'est trouvée encombrée et le trafic s'est à nouveau accru sur l'A6/A7 et dans le tunnel de Fourvière.

Donc, la question n'est pas de détourner le trafic, qu'il soit un trafic international ou national, ou un trafic local. Le problème, c'est de le réduire. Je crois que si on pense qu'on règle les problèmes simplement en reportant le trafic ailleurs, et bien on se résigne face à une tendance qui existe depuis des dizaines d'années dans nos pays, c'est-à-dire la croissance illimitée et quasiment incontrôlée des déplacements mécaniques, automobiles. Je parle pas des avions et des bateaux, c'est pas notre problème. Est-ce qu'on veut continuer cette logique ? Ou est-ce qu'on veut changer de paradigme et changer de système ? Et bien, moi je propose et nous proposons de changer de logique, c'est-à-dire d'entamer une réduction du trafic. Ça se fait déjà dans les villes. On réduit déjà la place de la voiture dans les villes. Pourquoi est-ce qu'on continuerait à le développer à l'extérieur, autour, et pourquoi on ne fait rien au niveau national ? Il me semble que l'État ferait mieux de mettre davantage de camions sur les trains, de développer davantage la possibilité d'aller en vacances en train avec des tarifs préférentiels. De même, on pourrait aussi dans l'agglomération inciter davantage les gens, pas seulement par des infrastructures de transport, mais par des tarifs. Les tarifs des TCL sont trop chers.

Philippe MARZOLF

3 minutes 40, vous pouvez conclure s'il vous plaît ? Parce que si tout le monde parle 4 minutes, il y aura beaucoup moins de personnes qui pourront parler.

Michel JOUARD

Je m'arrête bientôt. D'accord. Je finis. Les écologistes sont les seuls à s'opposer à l'augmentation des tarifs des TCL dans l'agglomération. Et tant qu'on n'aura pas une autre politique, on... Ça suffit. Laissez-moi parler. J'ai le droit de parler.

Philippe MARZOLF

Vous pouvez conclure, Monsieur, s'il vous plaît ?

Michel JOUARD

Donc, je pense qu'il faut une autre logique, aussi bien au niveau national, international qu'au niveau local.

Philippe MARZOLF

Merci.

Gérard COLLOMB

Merci. Je vais répondre, si vous le voulez. Si vous le voulez.

Philippe MARZOLF

Une petite réponse, oui. C'est plutôt une contribution.

Gérard COLLOMB

Alors, je vais d'abord répondre au militant de quartier. Puis, après, je répondrai au militant écologiste.

Philippe MARZOLF

Même si je vous rappelle, je l'ai déjà dit, que normalement on ne se présente pas, de quel parti on est.

Gérard COLLOMB

Bien évidemment.

Philippe MARZOLF

On a un débat public, donc qui est ouvert.

Gérard COLLOMB

Alors, au militant de quartier, M. MAISONNIER l'a dit. Pour mettre des feux rouges sur la partie qui vous intéresse, il faut diviser la circulation par 2. Alors, en attendant qu'elle soit divisée par 2, il va passer un certain nombre de temps. Et si on bloque les projets tels que celui que nous proposons aujourd'hui ou plutôt les deux projets, à la fois écarter les circulations et puis réaliser l'Anneau des Sciences, il ne se fera rien.

Et quant au militant écologiste qui, aujourd'hui, nous dit qu'il faut mettre des camions sur les trains, je me souviens d'un franco sommet italien qui était fait justement pour mettre des

camions sur les trains. C'est le projet de liaison entre Lyon, Turin et Milan. Et où il y avait tous les militants écologistes qui, effectivement, ne voulaient pas de camions sur les trains. Alors, bloquer tous les projets, les trains, la voiture, tout, et bien à un moment donné, une société ne fonctionne plus !

Philippe MARZOLF

Voilà une réponse. Alors, Monsieur ? Donc, des questions, des avis, des propositions. Monsieur ?

Georges CHICH

Bonjour. Georges CHICH, association CADO à Oullins. Moi, je voulais féliciter M. COLLOMB pour son projet. Je le trouve magnifique. Franchement, les berges comme ça à Oullins regagnées, c'est merveilleux. C'est vrai que la personne qui a parlé avant moi a parlé des délais, donc 2030... J'aurai quel âge en 2030 ? Vous aussi ? On verra peut-être pas ça très bien.

Gérard COLLOMB

Ça dépend.

Georges CHICH

On sera fatigué, alors.

Gérard COLLOMB

Peut-être vous serez en plus mauvaise santé que moi.

Georges CHICH

Peut-être, peut-être. Je le suis déjà peut-être. Mais 2030, c'est... j'allais dire, avec un peu d'humour, c'est demain on rase gratis, finalement, parce que vous nous proposez un projet magnifique, c'est beau, c'est merveilleux, puis c'est pas pour demain, c'est pour dans très longtemps. Et j'allais vous dire : « Mais, tope là ! Faisons le pari. ». Dans votre projet, c'est magnifique, vous mettez des bus sur l'autoroute. On enlève l'autoroute, on met des bus. Extraordinaire. Mais pourquoi ne pas faire le pari aujourd'hui, enfin demain, le temps de le réaliser, sur le report modal ? Pourquoi êtes-vous convaincus que les gens vont continuer à prendre leur bagnole pour aller du Sud au Nord ou du Nord au Sud de Lyon ? Alors qu'il y aura des bus qui iront très vite, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, puisque vous savez bien que la congestion, elle a surtout pour effet de ralentir les bus, hein, plus que les bagnoles individuelles. Pourquoi vous ne faites pas ce pari-là ? Je n'arrive pas à comprendre, moi. Pourquoi vous voulez à tout prix faire une autoroute urbaine qui va – le Monsieur l'a dit tout à l'heure, le Maire du 2^e – va attirer du trafic international ou national ? Pourquoi on a

besoin de ça ? Non, moi, je pense qu'on peut faire la requalification de l'autoroute dès maintenant.

Gérard COLLOMB

Merci Monsieur.

Philippe MARZOLF

C'est une contribution. Une réponse rapide.

Gérard COLLOMB

Sur les délais... Simplement en une minute. Je rappelle qu'il y a 8 ans, ici, il y avait un *no man's land* et que, quand nous avons lancé la Confluence, les gens disaient : « Oh ! C'est une opération pour dans 30 ans. » Et aujourd'hui, vous êtes venus à la Confluence. Et vous avez vu quel est le quartier qui a poussé. Alors, c'est pas pour dans 20 ans, dans 30 ans. Non. On essaie d'agir et on agit dès aujourd'hui. C'est d'ailleurs pour cela que nous sommes ici.

Philippe MARZOLF

Alors, un Monsieur là-bas. Ah, une dame, tiens ! Oui.

Gérard COLLOMB

Sur le fond, pourquoi on ne le fait pas ? Parce que, si vous voulez, aujourd'hui, quand vous avez... vous voyez, à partir de mars, quand recommencent les beaux jours, que vous avez toutes les circulations des gens qui descendent dans le Midi, qui passent effectivement par Lyon, et bien, que voulez-vous ? L'autoroute, elle est déjà totalement saturée sur 20 km, 30 km. Si en plus, je fais des aménagements que je veux faire sur l'Anneau des Sciences, alors c'est 80 km d'embouteillages sur les autoroutes françaises. Et ça, évidemment, c'est totalement inconcevable.

Philippe MARZOLF

Alors, Madame ?

Simone DARET

Oui, merci. Je suis du 9^e arrondissement, limite 5^e, mais on est très concerné par le secteur territorial...

Philippe MARZOLF

Vous pouvez donner votre nom, s'il vous plaît ? C'est pour le *verbatim*.

Simone DARET

Simone DARET. Donc, moi, ce que je voudrais dire, c'est que déjà dans votre présentation tout à l'heure, vous n'avez pas repris, qui concerne les transports en commun, la question du relief. Parce que non seulement le tout-transport en commun, le SYTRAL dit que c'est pas finançable, et je veux bien les croire, surtout si c'est gratuit. Je sais pas comment on va faire. Du moins, certains le demandent. Mais, il me semble qu'il y avait aussi beaucoup de choses qui avaient été dites dans les réunions précédentes sur la différence de relief entre l'Ouest et l'Est par exemple, et la difficulté de faire passer tout-transport en commun partout, parce qu'on est dans un habitat qui est diffus. Et moi, je voudrais bien qu'il y ait des explications y compris fournies sur cette question-là et que ça revienne à l'ordre du jour pour qu'on arrête de chercher des réponses qui sont impossibles en termes de tout-transport en commun. Moi, je suis vraiment pour le transport en commun, mais je sais qu'il y a des gens d'abord qui ne peuvent pas y accéder. On ne peut pas mettre tout le monde sur des vélos. Quand on est un peu handicapé, c'est difficile. Et que, même si on fait beaucoup de transports en commun, à certaines heures c'est difficile d'en trouver pour qu'ils puissent fonctionner de façon rentable. Donc, j'aimerais bien entendre... et c'est pour ça que je posais la question. J'aimerais bien entendre des choses sur cette question-là. Parce que ça permettrait déjà d'alléger un certain nombre de remarques qui reviennent à chaque fois et qui ne sont pas des propositions concrètes et réalistes, de mon point de vue.

Gérard COLLOMB

M. LAURENT peut-être ?

Philippe MARZOLF

Alors, topographie. Le SYTRAL en avait parlé. Vous en avez déjà parlé.

Olivier LAURENT

Effectivement. Virginie, vous pouvez envoyer la carte du... du relief. Donc, on a, effectivement, fait un certain nombre de démonstrations, en tout cas d'explications, au cours des ateliers sur ce problème de topographie qui, du coup, pose un problème à la fois de densité, c'est-à-dire qu'on n'est pas sur des territoires où on densifie partout. Il y a un certain nombre de secteurs qui sont plutôt des corridors de développement et un certain nombre de secteurs, notamment à cause du relief, qui sont plutôt dédiés à rester des espaces naturels ou en tout cas des espaces peu denses. Donc, il y a... cet effet de morphologie joue aussi sur l'effet de corridor de circulation pour l'ensemble des modes. C'est-à-dire, on a des points de passage des voiries qui sont, pour certaines, dans des

passages relativement peu larges. Quand c'est très plat, ce qu'on trouve notamment dans l'Est lyonnais, on a en général des voiries qui peuvent être larges et sur lesquelles on peut facilement prélever de la capacité voiture pour mettre du transport en commun. Dans l'Ouest, les exemples... grande rue d'Oullins, avenue de l'aqueduc de Beaunant, autour de l'Horloge. Si vous voulez, sur certaines rues, mettre du transport en commun, il faut à ce moment-là supprimer complètement l'automobile. Et là, on paralyse complètement ces secteurs, y compris leur dynamisme économique.

Gérard COLLOMB

Il faut l'Anneau des Sciences.

Olivier LAURENT

On a cet effet de relief qui joue sur les densités, qui joue sur les corridors de passage, qui fait qu'effectivement on a démontré que le report massif des gens qui sont aujourd'hui dans l'Ouest lyonnais, qui souhaitent aller vers le cœur de chauffe de l'agglomération, c'est-à-dire le centre et la première couronne Est, ne peuvent pas tous être reportés sur les transports collectifs. D'autant que, sur l'Ouest, leurs origines et leurs destinations sont très diffuses et donc peu compatibles avec un report systématique sur les transports collectifs. En revanche, on a aussi identifié, dans le cadre du SCoT, un certain nombre de corridors où les densités sont suffisantes, mais vont augmenter et sur lesquels les transports collectifs vont être significativement renforcés. Le meilleur exemple, c'est le prolongement du métro B dans un premier temps à Oullins et ensuite jusqu'aux Hôpitaux. Là, les projets de développement et la densité justifient qu'on renforce des corridors avec des modes lourds. C'est le cas de l'A4 Nord. C'est le cas d'A2. On a un certain nombre d'axes sur lesquels les densités justifient économiquement notamment une évolution de la desserte en transports collectifs et un renforcement de cette desserte. Sur d'autres secteurs, l'enjeu est le rabattement vers ces secteurs ou la redistribution des trafics qui resteront pour partie en voiture sur un axe majoritairement enterré et qui évite de traverser les centres-villes à destination du centre et de l'Ouest de l'agglomération.

Gérard COLLOMB

Un mot supplémentaire. Nous, on pense pas que devant chaque maison on pourra mettre un transport en commun. Surtout dans l'Ouest de Lyon, parce qu'évidemment on n'a pas les mêmes densités urbaines que sur l'Est de l'agglomération. Et que tout transport en commun un peu lourd serait alors pour un coût totalement déficitaire et ferait en sorte que ce serait un gouffre financier pour l'agglomération. Alors, qu'est-ce qu'on essaie de faire ? Et on va développer sur l'Ouest plein de lignes de transports en commun. Ben, on essaie de penser l'intermodalité. Là, j'arrive avec... je pars de chez moi avec ma voiture parce qu'effectivement on ne peut venir, à un moment donné, qu'en voiture. Si j'ai un vélo, si je suis jeune, bien sûr je fais comme vous, je fais les premiers 10 km en vélo. Mais quand même. Nous, on pense qu'il y a certains qui ne le feront pas tous les jours, comme cela. Et

donc, il faut le plus tôt possible, et c'est ce qu'on essaie de faire... Ce matin, on a mis en place le syndicat métropolitain des transports pour réfléchir à l'aire Saint-Étienne, la CAPI et puis le Grand Lyon. De manière à ce que vous ayez des parkings relais le plus près de chez vous et qu'ensuite vous puissiez avoir les transports en commun qui effectivement vous emmènent dans l'agglomération. C'est ce système intermodal que veut réaliser aujourd'hui l'Anneau des Sciences avec une série de parkings relais. Et dans notre agglomération, de plus en plus nous développons les parkings relais de manière à ce que, dans le cœur de l'agglomération et même de périphérie à périphérie, les gens prennent de plus en plus le transport en commun. Mais nous savons, parce que nous ne sommes pas les magiciens d'Oz, que d'un jour au lendemain, on ne va pas passer de, aujourd'hui, 47 % de transports individuels en voiture à tout d'un coup 10 %. Ça, c'est irréalisable, même si nous réalisons beaucoup d'offres de transports en commun. Je signale qu'au cours des dernières années, on a fait passer de 52 à 47 et c'était déjà énorme.

Philippe MARZOLF

Merci. Par contre, on attendra toujours la part du SYTRAL... On attend toujours la part du SYTRAL vraiment quelles sont les lignes qui vont être développées d'ici 2028, la mise en service de l'Anneau des Sciences, et après l'Anneau des Sciences.
Monsieur, là-bas au fond.

Gérard COLLOMB

On ne peut pas vous faire le plan de mandat total. On va le faire avec nos électeurs.

Philippe MARZOLF

C'est pour répondre...

Gérard COLLOMB

Le plan de mandat du SYTRAL.

Philippe MARZOLF

C'est pour répondre aux gens qui disent : « Qu'est-ce qui va se passer d'ici... avant 2028, comme transport collectif, dans l'Ouest ? » C'est pour ça. Monsieur ?

Gilles RENEVIER

Bonsoir. Gilles RENEVIER, Saint-Pierre de Chandieu, à l'Est lyonnais. Alors, vous parliez de la qualité de vie des habitants. On aimerait bien, nous, savoir dans l'Est lyonnais de quels habitants vous parlez. On nous donne enfin la parole. Je vais en profiter parce que je représente l'Est lyonnais avec les associations qui sont ici. Respect environnement de Saint-

Pierre de Chandieu, l'ADEPT de Toussieu, MCN de Marennes, l'ADEC de Chaponnay, COVIFER de Corbas, Le FER autrement de Ternay, Communay, Simandres, APACHE de Mions, l'AIF de Saint-Priest et Halte au bruit de Vénissieux. Ça fait pas mal. L'Est Lyonnais en a assez d'être le rebus de l'agglomération lyonnaise et des pseudo débats qui prônent au final de tout faire passer à l'Est, toutes les nuisances à l'Est. On l'a déjà entendu, un petit lapsus : « Le contournement se fait à l'Est et à l'Est... je voulais dire à l'Ouest. » Bien.

Pseudo débat, car l'histoire semble se répéter. Pour mémoire, en 2001, l'enquête publique qui était menée pour le COL...

Philippe MARZOLF

C'était un débat public. Ce n'était pas une enquête publique, c'était un débat public organisé par la CNDP, également conjoint avec le projet CFAL.

Gilles RENEVIER

Merci de cette précision. Et bien, ça nous a révélé, nous, pour l'Est Lyonnais, le dossier caché du CFAL Sud. Projet qui impacterait toutes les communes, allant de Saint-Pierre de Chandieu jusqu'aux communes de la rive droite et gauche du Rhône, communes regroupées au sein de la Fédération Fracture qui ferraille contre le projet que vous commencez à connaître.

Aujourd'hui, on veut nous faire le même coup avec le Top, l'Anneau des Sciences – ça fait plus scientifique – qui fait sortir du chapeau un contournement Est lyonnais, CEL, alors qu'initialement c'était un COL. Projet qui pourtant est inscrit au SCoT, le fameux COL. Alors, pourquoi refaire un débat si ce n'est pour gaspiller de l'argent, puisque c'était déjà décidé ? Alors, nous, les communes de l'Est lyonnais, nous ne pouvons accepter qu'une infrastructure comme le CEL inutile, car trop près de l'agglo, comme – nous le pensons également – le COL, inutile à notre avis, nous soit imposée. D'autant plus qu'aucune réunion n'est prévue dans notre secteur, à part celle de Bron qui a été finalement décidée au dernier moment, à l'arraché, on peut le dire. Thème de la réunion de Bron, c'est le Top, nuisance sur le bus et la rocade Est. Bron est connu, certes, pour être très proche de l'agglomération à l'Est lyonnais. On aurait préféré que ce soit plutôt Corbas, pourquoi pas Vénissieux.

Philippe MARZOLF

Juste pour... je vous coupe, mais il y a une nouvelle information. On a... Et ça, ça a été annoncé par nous à toutes les associations de l'Est lyonnais, dont vous dites faire partie, comme quoi c'était à eux d'organiser une réunion. Et il y a une date, le 26 ou 27... février ou mars, je sais plus. Février, où il devrait y avoir une réunion. Au départ, c'était Beauvoir-de-Marc et maintenant ce serait Vaulx-en-Verin ? C'est ça. Donc, c'est les associations qui s'organisent entre elles pour organiser une réunion sur la problématique du transit qui n'est pas dans le débat de l'Anneau des Sciences.

Gilles RENEVIER

Très bien. Donc, ce sont les autres associations. Ce sont les associations qui doivent se débrouiller pour faire un débat. C'est sympa...

Philippe MARZOLF

Ce n'est pas un débat, c'est une réunion d'information. Monsieur, on vous a déjà répondu par rapport à ça, l'État aussi. De toute façon, quel que soit le projet de contournement en transit fait par l'État, de toute façon il y aura saisine de la CNDP. Si c'est à l'Ouest, parce qu'il y a plus de 5 ans. Et si c'est à l'Est, parce que c'est un nouveau projet. Donc, de toute façon, il y aura un débat public sur ce sujet du contournement de transit. Ce n'est pas essentiellement le sujet de l'Anneau des Sciences. Mais c'est pour vous rassurer, pour vous dire ça...

Gilles RENEVIER

C'est quand même le sujet puisque le trafic est censé passer sur l'Est lyonnais, puisque notre Préfet, M. CARENCO, puisque le Maire du Grand Lyon, M. Gérard COLLOMB, puisque le Conseil général maintenant représenté par Mme CHUZEVILLE, ont décrété que le COL était, du fait de son coût et des infrastructures à faire, trop difficile à faire. Et comme par miracle, le CEL est devenu bien plus propice aux infrastructures terrestres, routières et ferroviaires.

Philippe MARZOLF

Mais c'est une décision de l'État. Donc, ce n'est pas des politiques locaux.

Gilles RENEVIER

Oui. Enfin, la décision de l'État... On sait très bien que l'État est fortement influencé par les décideurs locaux.

Gérard COLLOMB

Ah, ben ça, c'est un scoop !

Philippe MARZOLF

M. COLLOMB n'arrête pas de se plaindre que l'A45 n'arrive pas bien ici...

Gérard COLLOMB

C'est le scoop de la soirée !

Gilles RENEVIER

Et bien, la démonstration est encore faite, puisque vous ne voulez pas nous entendre. Vous voulez pourrir l'Est lyonnais. Les habitants que nous représentons ne peuvent que vous siffler pour le mépris que vous affichez à notre égard. C'est ce que je vous propose de faire.

Philippe MARZOLF

Alors, pour... juste pour redire à ceux qui sifflent, etc., que nous, on a pris toutes les dispositions. En réunion de lancement, on a abordé le sujet de transit. Et Monsieur le Préfet est venu, non pas en tant que, ce qu'il avait dit au printemps, son expression personnelle, mais les éléments de langage du ministre, qui était, si vous étiez là... c'est différent. Donc, c'est bien l'État qui, à un moment donné, décidera. C'est ce qui a été dit, après la Commission du SNIT, du schéma national d'infrastructure de transport, il y aura une décision de l'État d'ici la fin juin ou septembre.

Alors, Monsieur ?

Marc PAGANO

Marc PAGANO, président du collectif des riverains et usagers de la rocade Est. Et je vais donc rebondir sur ce qu'a dit mon ami du collectif Fracture et donc intervenir sur les questions qui sont quand même à l'ordre du jour, c'est-à-dire la requalification A6/A7, etc. Tel que la question est posée, la réponse paraît évidente tant la traversée de la deuxième ou troisième agglomération de France par l'autoroute la plus fréquentée de ce pays paraît totalement absurde. Durant un demi-siècle, ces riverains, les Lyonnais, dont beaucoup sont ici, ont subi le bruit infernal et permanent du trafic routier. Et la requalification semble un moindre mal en raison de la réduction de la vitesse et de son corolaire la pollution. C'est pourquoi, au collectif, nous approuvons cette proposition tout en considérant que cette requalification devrait concerner également...

Philippe MARZOLF

Mettez votre micro.

Marc PAGANO

Ah, on m'entend mieux. D'accord. Donc, je dis, c'est pourquoi nous approuvons cette proposition tout en considérant que la requalification devrait concerner également la deuxième autoroute urbaine de l'agglomération, l'actuel contournement Est de Lyon, à savoir la rocade Est. Cette requalification de l'ensemble autoroutier de l'agglomération pose donc le problème – et ça a été bien évoqué – des reports des trafics externes à l'agglomération, à sa périphérie et donc celui du contournement. Et j'y reviendrai. J'ajoute que sur la question du Top – et là, je ne développerai pas – dans la mesure où pour nous,

depuis des années, le Top et le contournement sont liés, nous approuvons le principe du Top.

On a parlé, à propos de cette traversée de l'autoroute A6/A7 de l'erreur du Maire de l'époque, Louis PRADEL. Mais comment accepter une explication aussi simpliste ? En réalité, le maire de l'époque, sa majorité municipale, les dirigeants des intérêts économiques ont imposé aux Lyonnais la pénétration de l'autoroute dans l'agglomération pour satisfaire des intérêts très privés. Et aujourd'hui, ne sommes-nous pas dans une situation très semblable ? L'autoritarisme des pouvoirs publics, qu'a rappelé mon ami, s'est considérablement accru au détriment non seulement de populations privées de droit réel de concertation, mais également à ceux de nos élus locaux dépouillés des droits de leurs fonctions dans la communauté urbaine. Quel pouvoir... je pose donc cette question. Quel pouvoir d'aménagement du territoire a aujourd'hui un Maire et son Conseil municipal dans la communauté urbaine ? Comment peut-il, dans ces conditions, faire prendre en compte les demandes de ses administrés ? Ainsi, dans l'Est, Maires, et dans d'autres parties de la communauté urbaine bien sûr, Maires, conseillers municipaux, conseillers généraux sont quasi unanimes à refuser le transit Nord Sud sur la rocade, mais n'ont que le pouvoir de protester. Comme évidemment cette situation d'impuissance des pouvoirs municipaux ne fait pas tarir l'exaspération des personnes concernées par l'injustice des situations qui leur ont été imposées. À l'Est s'est développé un fort courant associatif très combatif. Et ainsi, depuis une bonne quinzaine d'années, vu le nombre de projets en cours, qui nous tombent sur le râble, projets routiers, projets ferrés, projets aériens, c'est chaque année plusieurs milliers de manifestants qui font entendre leurs exigences. Leur point commun est que soient respectés leurs droits individuels et collectifs à la qualité de vie dans leur résidence ou leur logement. Ces demandes sont-elles exorbitantes ? Non. En réalité, ils demandent comme tout mouvement associatif de ce pays une véritable concertation avec les autorités décisionnelles, ce qui implique la prise en compte officielle de leurs demandes, à savoir qu'une solution soit recherchée, des aménagements acceptés avant toute décision officielle. Or, est-ce que donc ces propositions sont... comment dirais-je... difficiles ? C'est non. L'obligation pour les pouvoirs publics de recevoir ou de dialoguer avec ses administrés existe. D'une part dans les traditions et usages républicains, mais surtout dans la Charte constitutionnelle de l'environnement, qui stipule notamment dans son article 7 ceci : « Toute personne...

Philippe MARZOLF

Est-ce que vous pouvez conclure, Monsieur ? Il y a 5 minutes. Il faut être plus rapide et arriver à la conclusion.

Marc PAGANO

Laissez-moi au moins terminer cette partie. Mais puisque vous me le demandez, je le ferai.
« Toute personne a le droit dans les conditions et les limites définies par la loi d'accéder aux informations relatives à l'environnement, détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »

Participer à l'élaboration des décisions publiques, c'est clair. La Charte constitutionnelle rétablit le citoyen dans sa souveraineté partagée. Il a le droit de participer à l'aménagement du territoire et particulièrement à celui sur lequel il vit.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur. Ce que je vous propose, c'est que votre contribution, vous la mettiez sur le site, comme ça...

Marc PAGANO

Je vous la transmettrai. Je vous remercie de m'avoir laissé terminer sur ce point important.

Philippe MARZOLF

Pas de réaction forcément ? Madame ?

Gérard COLLOMB

Si, si. Peut-être une...

Philippe MARZOLF

Sur les Maires ? Quel pouvoir ils ont sur l'urbanisme, par exemple ? Non ?

Gérard COLLOMB

Oh ben, si vous voulez.

Philippe MARZOLF

Non, je ne sais pas... Moi, j'ai entendu ça, c'est pour ça.

Gérard COLLOMB

Non, non, mais...

Philippe MARZOLF

Mais vous avez peut-être entendu quelque chose...

Gérard COLLOMB

Ah, Monsieur le Président, si vous voulez qu'on débâte ensemble, il n'y a aucun problème. Moi, je suis prêt. Non, mais tous les deux, je veux dire.

Philippe MARZOLF

Non, non, moi j'ai entendu ça.

Gérard COLLOMB

Il n'y a aucun problème. Moi, je suis toujours prêt à tout. Je veux répondre donc à Monsieur, pour dire qu'aujourd'hui, vous voyez, sur la communauté urbaine, à mon avis, personne ne se plaint trop des aménagements. J'étais ce matin à Givors pour pouvoir faire le syndicat métropolitain des transports. Et je me souviens d'un grand débat, c'était en 2004 à Givors. Il y avait beaucoup d'opposants à ce que Givors rentre dans la communauté urbaine de Lyon. Ça a été très dur. Et Martial PASSI, le Maire de Givors, a voulu faire adhérer sa ville. Et aujourd'hui, si vous voulez, on refait un référendum à Givors. Il y a 95 % des Givordins qui disent : « Waouh, c'est super d'entrer dans la communauté urbaine, parce que là, il y a de l'aménagement urbain ».

Et pour répondre à Monsieur, c'est souvent les communes que vous citez, elles se trouvent en dehors de la communauté urbaine. Et pour essayer de penser l'aménagement du territoire, on vient de décider avec le Préfet, M. CARENCO, mais avec l'ensemble des élus locaux du secteur, de pouvoir créer un espace de discussions, de projets, de manière à penser le développement du territoire. Parce qu'il y a pire que les réunions de ce soir : c'est quand les choses se font dans le non-dit et qu'à un moment donné personne ne prend ses responsabilités sur l'organisation du territoire. Moi, je les prends toujours. Parce que l'association des refus ne fait pas un projet. Et donc, il faut penser sur une ville un projet, parce que faute de projets et faute de réalisés, on aboutit à ce qui se passe aujourd'hui sur l'A89. Ah, tout le monde était content, on ne faisait rien. Jusqu'au jour où ça arrive. Et là, on se dit : « Waouh ! Catastrophe ! » Et bien, moi, je préfère qu'on pense l'organisation de l'agglomération. Et je prendrai à tout moment mes responsabilités.

Philippe MARZOLF

Il y a une dame qui posait la question, là-bas. Derrière le poteau, là.

Isabelle NUEL

Bonjour. Ça marche ?

Philippe MARZOLF

Parlez, parlez.

Isabelle NUEL

Donc, je suis Mme NUEL. Je suis élue et aussi coprésidente d'une association qui travaille sur l'aménagement du territoire. J'habite dans l'Est lyonnais, plus exactement dans la région saint-genoise. Et c'est donc nos associations conjointes et d'élus et de riverains qui ont demandé une réunion publique qui aura lieu le 27 février à Beauvoir-de-Marc, sur la problématique des infrastructures qui sont induites par ce débat. Donc, personnellement en tout cas, nous partageons tout à fait cette vision de l'aménagement de la métropole lyonnaise. Il y a nécessité de faire quelque chose, sans instrumentaliser le concept de développement durable. Parce que, de façon pragmatique, on est obligé de travailler sur les transports pour fluidifier et faire sauter les bouchons qu'il y a à l'heure actuelle.

Par contre, ce qui nous pose problème, c'est le fait que le projet du Top ne concerne qu'un quart finalement du périphérique. Les autres riverains du périphérique ne sont pas concernés par ce débat. Nous trouvons que c'est dommage, parce qu'une vision globale de l'aménagement de cette infrastructure aurait été nécessaire. Par exemple, avec la mise en place de péages sur toute l'infrastructure, avec un aménagement paysager pour toute l'infrastructure.

L'autre point qui nous pose problème, c'est le fait que la déclassification de l'A6/A7 induise un contournement autoroutier. Ça, nous le comprenons. Ce que nous comprenons mal, c'est que ce débat soit relié au Top et, condition première... Et ensuite, que ce débat soit remis sur la table puisqu'il y a déjà eu des décisions qui ont été prises par l'État en 2001, sur un contournement autoroutier. Aujourd'hui, l'Est lyonnais est le cœur démographique, économique et géographique de la métropole. Je pense que c'est quelque chose qu'il ne faut pas oublier. Et reporter tout le trafic routier dans l'Est va créer une situation de thrombose au niveau de l'économie.

Philippe MARZOLF

Merci. Une réaction peut-être par rapport... ? On le verra certainement la semaine prochaine à Bron, sur la rocade Est, comment le reste... l'autre périphérique, l'autre partie du périphérique peut être réaménagée ?

Gérard COLLOMB

Si. Je peux rebondir sur ce que vient de dire Madame. Si aujourd'hui l'Est lyonnais est devenu le cœur économique, démographique et géographique, contrairement à ce que vous croyez, c'est parce qu'il y a eu la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures. Et à force de ne pas vouloir de réalisations d'infrastructures dans l'Ouest lyonnais, on va finir un jour par faire en sorte que cet Ouest lyonnais s'affaisse. Alors, vous voyez, moi je crois qu'aujourd'hui, c'est votre chance, à une condition. C'est évidemment d'organiser ça pour que cela se fasse de manière structurée.

Philippe MARZOLF

Merci. Alors, il y avait une question depuis longtemps, là. Et puis, devant. Mais d'abord une question. Allez-y.

Michel POËT

Bonjour. Je me présente, Michel POËT. J'interviens ce soir au titre de la FCVEL, c'est-à-dire Fédération des associations de l'Est lyonnais, qui s'est récemment créée. Donc, moi, je voudrais quand même interpeller M. COLLOMB sur la déqualification donc de la liaison A6/A7. On est tout à fait d'accord pour cette déqualification, parce que c'est un vrai scandale, effectivement, de faire passer une autoroute en pleine ville. Par contre, j'ai entendu tout à l'heure un chiffre. Et ce chiffre, on ne l'avait pas. Aujourd'hui, la liaison A6/A7 concerne environ 30 000 personnes. Et aujourd'hui, nous avons... je vais revenir sur...

Philippe MARZOLF

30 000 habitants, riverains.

Michel POËT

30 000 habitants. Donc, ça fait bien 30 000 personnes. Excusez-moi.

Philippe MARZOLF

Non, mais parce que souvent on parle de personnes qui passent sur l'autoroute.

Michel POËT

Non, non, non, je parle de riverains. 30 000 riverains. Aujourd'hui, nous, nous sommes dans l'Est lyonnais concernés par un équipement qui s'appelle la RN346, qui n'est pas une autoroute, qui est qualifiée de nationale, mais qui aujourd'hui absorbe environ 96 000 véhicules/jour, dont plus de 25 000 poids lourds. Et Monsieur a rappelé tout à l'heure que c'était pratiquement le gros des poids lourds qui transitent par l'agglomération lyonnaise. Alors, nous, ce chiffre de 30 000 personnes, j'avais déjà interpellé Monsieur le Préfet lors de la première réunion. Aujourd'hui, quand on regarde ce qui se passe le long de cette rocade, ne serait-ce que la ville de Décines, c'est déjà plus de 30 000 personnes. Et nous, nous disons : « Pourquoi est-ce qu'on serait les parents pauvres ? » Donc, nous... j'interpelle M. COLLOMB là-dessus. Est-ce qu'on pourrait quand même pas envisager aussi une requalification de cette rocade, c'est-à-dire la déclasser et aujourd'hui que les gens qui représentent quand même quelques centaines de milliers de personnes qui sont le long de la rocade, entre autres Vaulx-en-Velin. C'est quand même tout à fait négligeable comme nombre d'habitants. Décines, Meyzieu, Chassieu, Genas, plus toutes les communes au Sud. Aujourd'hui, ils subissent quand même une nuisance qui est très importante. On subit... j'ai

entendu parler tout à l'heure de pollution. J'ai entendu parler de nuisances visuelles, de nuisances sonores. Bon, ben ça fait quand même un certain nombre de centaines de milliers de personnes qui sont concernées. Alors, on est tout à fait d'accord de déqualifier la liaison A6/A7, mais aujourd'hui nous, nous demandons aussi peut-être de penser aux gens de l'Est lyonnais qui sont, en nombre, peut-être plus importants encore, qu'on ne les oublie pas. Voilà ce que je voulais dire, M. COLLOMB. Est-ce que vous pouvez nous répondre là-dessus ?

Philippe MARZOLF

Alors, il y a beaucoup de gens de l'Est qui viennent s'exprimer ce soir. Je sais pas pourquoi, parce qu'on n'est pas à l'Est, mais...

Gérard COLLOMB

Il se trouve qu'avec M. POËT, on commence à bien se connaître, puisque je suis allé prendre l'apéritif chez lui, pour justement... non, non, mais discuter de ces problèmes, qui sont des vrais problèmes, qui sont des vrais problèmes. Je veux dire qu'aujourd'hui la rocade Est, évidemment que pour un certain nombre de riverains, c'est totalement insupportable. Et je vais vous dire qu'un des points qui m'a amené à repousser un scénario qui s'appelait le scénario rocade, que vous voyez ici, c'est parce que si on avait fait un... voilà. Si on avait fait un contournement qui soit plus grand, qui débouche sur le boulevard urbain Sud, on allait déboucher sur la rocade Est. Et ça avait un double effet. Évidemment, accroître encore la circulation, mais surtout, vous qui avez été très soucieux du V-vert, vous voyez *grosso modo*, tout ce qui est à l'Est de la rocade Est, on a décidé dans l'aménagement de le conserver en territoire naturel. Et donc, de pas étendre l'agglomération. Si vous construisez des grands projets de liaison de rocade, évidemment qu'il va y avoir une tension formidable sur cet aspect. Et nous, on a dit... on le voit sur les écrans. On voit aujourd'hui où est la ville. On dit : « C'est à l'intérieur de la ville qu'il faut construire la ville. Il faut reconstruire la ville sur la ville. » Et aujourd'hui, si on développe des projets comme ici la Confluence, si on développe, allez voir sur Gerland, ce qu'on est en train de développer, si on développe les grands projets comme le Carré de soie, c'est pour ne pas faire de l'étalement urbain, et pas se retrouver qu'un jour, entre l'aéroport et puis l'agglomération lyonnaise, petit à petit, il y ait une continuité urbaine. Voilà ce qu'on ne voulait pas.

Et par exemple, on a eu à un moment donné un débat très fort avec un cabinet qui avait été consulté pour savoir justement comment on développait autour de l'aéroport. Et on a dit : « Attention ! Si on fait Roissy autour de l'aéroport, avec des bureaux, des dizaines, des centaines de milliers de m² de bureaux, petit à petit, entre ce qui va se passer là-bas et ce qui se passera là, ça va se toucher, et on perdra un de nos atouts fondamentaux qui est d'avoir des territoires agricoles au cœur même de l'agglomération, des grands paysages. Et ceci, nous n'en voulons pas. »

Philippe MARZOLF

Par contre, vous n'avez pas vraiment... La question semblait un peu plus précise à un moment donné : quand est-ce qu'on va requalifier le reste, la rocade Est, l'autre périphérique ?

Gérard COLLOMB

Si vous voulez me faire dire, Monsieur le Président, qu'on va tout requalifier en même temps...

Philippe MARZOLF

Je ne veux rien vous faire dire, c'est une question qu'on pose...

Gérard COLLOMB

Dans la question d'après, vous me ferez dire que c'est in finançable.

Philippe MARZOLF

M. COLLOMB, ce n'est pas moi qui pose les questions. C'est le public qui pose les questions. Vous répondez pas aux questions. Monsieur ?

Gérard COLLOMB

C'est évidemment pas tout de suite. Mais oui, on pense...

Philippe MARZOLF

Non, non. Vous ne répondez pas.

Gérard COLLOMB

On pense aujourd'hui des projets de territoire. Et on vous fera voir. Ben, vous en connaissez un avec lequel au départ vous n'étiez pas d'accord. Mais vous verrez ce que donne aujourd'hui l'aménagement du secteur du Grand Montout. Et entre ce que c'était hier et ce qu'était l'aménagement de Décines, de faubourg, et ce qu'il sera demain, et bien à mon avis, il y a une différence. Et si on ne fait pas ce type... si on ne repense pas la ville à l'échelle globale, on laisse se faire par petits bouts d'opération, et à ce moment-là, ça devient du n'importe quoi. Vous voyez ici, on a densifié pas mal sur la Confluence. Mais en même temps, vous trouvez – allez vous balader sur les rives de Saône – de superbes endroits paysagers. On garde au cœur des îlots un certain nombre d'espaces naturels. Voilà. C'est marier à la fois le développement urbain et en même temps non seulement conserver nos

espaces naturels, mais même les faire rentrer dans la ville. Et vous verrez par exemple que dans les plans à partir du Grand Montout – je ne sais pas si vous les avez vus – il y a un très beau projet qui est de Miribel Jonage, des bords du lac jusqu’au stade du Grand Montout, et bien une superbe allée que nous voulons... évidemment, ça se fait pas demain... mais que nous voulons, petit à petit, faire en sorte qu’il y ait un vrai cheminement naturel pour permettre aux habitants d’être dans des secteurs qui soient agréables d’un point de vue naturel et paysager.

Philippe MARZOLF

Merci.

Gérard DUTAL

Alors, je suis Gérard DUTAL.

Gérard COLLOMB

Mais je vous les montrerai les projets d’aménagement. Je vais pas vous les montrer...

Gérard DUTAL

Je crois que nous sommes à une réunion territoriale aujourd’hui.

Philippe MARZOLF

Vous pouvez vous présenter ?

Gérard COLLOMB

Mais je vous l’ai dit, sur la rocade. Je ne voulais pas sur la rocade... je vais pas vous dire que demain, la rocade, je vais l’enterrer. Parce que si vous me demandez en même temps de faire, si c’est la réponse à votre question, de faire dans le même temps, sur à la fois ce qui se passe ici avec l’Anneau de Sciences, ce qui se passe sur Bonnevey, ce qui se passe sur la rocade, bien évidemment que tout ça, ça ne peut pas se faire en même temps, que ça se séquence dans le temps. Mais si on commence nulle part, et bien évidemment on ne fera jamais rien.

Gérard DUTAL

Alors, ce soir, nous sommes...

Philippe MARZOLF

Vous nous donnez votre nom, Monsieur ?

Gérard DUTAL

Gérard DUTAL. Je fais partie du CIL, du Conseil de quartier et de l'association des riverains de l'autoroute du quartier Gensoul. Ce soir, c'est une réunion territoriale, dont le but est la requalification de l'autoroute A6/A7 dans Lyon. Et c'est à ce titre que je voudrais parler. Je suis riverain donc de l'autoroute sur le cours de Verdun. Et j'ai été parmi les riverains qui ont publiquement manifesté l'été dernier en accrochant des banderoles sur leurs balcons. Nous avons voulu exprimer notre ras-le-bol de se laisser empoisonner par une pollution qui dépasse toutes les normes que l'on sait maintenant, cancérigènes et mortifères, depuis que l'OMS s'est prononcée. Les riverains du quartier Gensoul adhèrent totalement au projet de l'Anneau des Sciences et une requalification intelligente de l'autoroute. Ils sont favorables au tracé court. Il faut savoir que l'arrivée de l'A89 aux portes de Lyon va nous amener... vont amener plus de 10 % en plus du trafic sur le cours de Verdun. Et ce sont nous, riverains, qui allons le subir directement. Nous sommes donc favorables à un grand contournement de Lyon pour le transit et à l'externalisation des arrivées de l'A89 plus au Nord et de la future A45, si elle arrive un jour, plus au Sud.

Cependant, nous ne pouvons accepter le calendrier tel qu'il est établi aujourd'hui, car il nous semble trop long. Et là, je voudrais amener un nouvel élément dans le débat, à savoir la différence que l'on peut établir entre déclassement de l'autoroute et requalification de l'autoroute. Le déclassement de l'autoroute est une notion juridique qui veut dire que l'autoroute passe d'une voie nationale gérée par l'État à une voie urbaine gérée par le local. La requalification de l'autoroute, ce sont des travaux que l'on va entreprendre pour réhabiliter l'espace qui sera reconquis sur ces autoroutes. Ce qu'on aimerait, c'est que l'État déclasse cette autoroute au plus vite. Ça veut dire qu'elle changerait de statut. Ça aurait l'avantage que d'une part, premier avantage, que les GPS n'orientent plus les voitures sur le cours de Verdun, dans le tunnel de Fourvière et sur le cours de Verdun. Le deuxième avantage qui, pour nous, nous semble essentiel serait que ce déclassement permettrait de lancer l'étude de requalification de cet espace qui va être des études très, très longues et très lourdes puisqu'il s'agit de requalifier un axe qui va d'Écully au Sud de Pierre-Bénite. On l'a vu tout à l'heure. Et ça va être des études très lourdes, qui vont nécessiter énormément de concertation. Et ce qu'on aimerait, c'est que l'État déclasse de façon à ce que les études soient lancées au plus tôt pour qu'on ait la certitude de ce déclassement et pour travailler dans la sérénité à ces nouveaux projets. Pourquoi la sérénité ? Parce qu'actuellement il y a des sous-projets en cours tout le long de cet axe. Par exemple, l'aménagement des berges de Saône, pour lesquels on n'a pas prévu de liaison entre les berges de Saône réhabilitées et la place Carnot, le cours de Verdun, qui est un axe essentiel de passage bétonné.

Deuxième point. Le projet Ruelle, qui est le réaménagement du centre d'échange de Perrache, ne tient compte de l'existant actuel, c'est-à-dire de toutes les voies. Autre problème qui est en cours, c'est la ZAC 2. La ZAC 2 est en train de se mettre en place. Or, on prévoit un mur de bureaux le long de cette autoroute, ce qui est absolument anormal

puisqu'au contraire on devrait y aménager des immeubles avec des balcons et des appartements donnant sur le fleuve. Donc, tous ces sous-projets devraient s'étudier d'une manière cohérente avec les études de requalification de cette autoroute dans sa globalité. C'est pour ça qu'on demande à l'État de déclasser pour que nous, Lyonnais et Grand Lyonnais, on ait la certitude et qu'on puisse travailler en parallèle la requalification de l'autoroute et l'Anneau des Sciences. Voilà. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci. Donc, l'État vous a entendu. Enfin, un de ses représentants vous a entendu et transmettra. Et on transmettra aussi. Juste, je vais vous passer la parole après, Monsieur. Il y a une question justement sur internet qui ressemble pas tout à fait à ça, mais presque.

Jean-Stéphane DEVISSE

Oui. Parmi les questions posées par nos internautes, il y en a une. Je vais vous la lire : en page 89 du dossier du maître d'ouvrage, vous citez en exemple les aménagements réalisés à Madrid. Nous voyons sur les photos que des voies le long d'un fleuve ont été couvertes et la surface aménagée en espaces verts. Question : sur la Presqu'île de Lyon, un tel aménagement a-t-il été étudié pour l'axe A6/A7 – je suppose, sans attendre une requalification ? Et si oui, pourquoi n'a-t-il pas été retenu ?

Gérard COLLOMB

Bien. Je crois qu'ils se sont trompés. C'est-à-dire qu'à Madrid, et on ne propose pas d'ailleurs le modèle madrilène parce qu'il est beaucoup plus voiture individuelle que ne l'est le projet lyonnais. Ils ont, autour de Madrid, fait une autoroute circulaire totalement enterrée. Et donc, ça a permis que des autoroutes qui étaient au cœur de Madrid puissent être couvertes et qu'effectivement dessus on plante une forêt. Le projet d'Anneau des Sciences, pourquoi il s'inspire un peu de ça ? Parce qu'il dit ce que, aujourd'hui, on a en superficie, mettons-le, mais d'une autre manière, plus intermodale, parce qu'à mon avis c'est pas ce que l'on veut faire le projet de Madrid... mais sur la superficie, oui, c'est ça. Et à Madrid, vous voyez une forêt là où aujourd'hui il y avait des autoroutes.

Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur, qui demandait la parole aussi. Et après, il y a Monsieur, là, Monsieur, là.

Bernard BOCHARD

Bernard BOCHARD, élu 9^e arrondissement de Lyon. D'abord, un témoignage. Ensuite, quelques inquiétudes. Et puis, des perspectives. Sur le témoignage, il se trouve que j'ai connu le quartier du 9^e arrondissement avant 1990 et après 1990. Avant 1990, c'était des autoroutes urbaines. Il fallait s'y reprendre à quelques fois, quand on voulait traverser à pied

une rue. L'arrivée du métro. L'arrivée du boulevard Nord du périphérique lyonnais a permis la requalification de ce quartier, a permis la requalification de ce quartier en multipliant les emplois par deux, de 12 000 à 25 000 aujourd'hui, et de construire 5 000 logements, et a permis de mettre en place une intermodalité. Et l'intermodalité, à proximité du périphérique, c'est une chose extraordinairement intéressante.

Deuxièmement, les inquiétudes. Les inquiétudes... nous avons vécu ou nous vivons encore la situation de Fourvière qui, quotidiennement, est bien souvent bloqué avec une circulation qui se diffuse dans l'arrondissement et qui vient perturber la qualité de la vie économique et de la vie sociale. Et je suis doublement inquiet puisque les enseignements de cette première expérience de Fourvière n'ont pas été tirés. C'est l'A89 qui arrive maintenant dans cet arrondissement quasiment. Et le risque de l'A89, c'est qu'elle mette en échec le BPNL, boulevard Nord du périphérique lyonnais, qui a pourtant apporté tant d'avantages à notre arrondissement et qui lui a permis son développement. Je parle de notre arrondissement, mais je pense qu'on pourrait parler de Champagne, d'Écully, de Tassin, etc.

Les perspectives. Sur le déclassement de l'autoroute A7, bien entendu que nous demandons ce déclassement d'autoroute A7 et que nous sommes satisfaits de voir arriver un boulevard urbain. C'est la reconquête de nouveaux espaces à construire, et par contre, la lutte contre l'étalement urbain. C'est de la tranquillité et aujourd'hui c'est ce que toutes les familles nous demandent, c'est-à-dire vivre, travailler, mener toutes les séquences de la vie sociale à proximité d'où elles habitent. C'est aussi des opérations de couture urbaine pour éviter que les territoires soient trop éclatés et améliorer les liens entre eux. Alors, bien entendu, dans tout ce schéma, nous souhaitons réellement l'Anneau des Sciences et non pas un projet de rocade qui deviendrait à terme un contournement autoroutier.

Voilà. Simplement, pour... J'ai entendu parler des transports en commun. Ce soir, les transports en commun lyonnais, c'est 1,4 million par jour, c'est 700 000 personnes qui... 1,4 million de trajets et 700 000 personnes qui l'utilisent. C'est déjà pas rien. C'est quelque chose qui se développe, mais à un rythme certainement, en tout cas pas celui qui, tout à l'heure... on peut pas transformer le rythme de développement.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre contribution, Monsieur. Il y avait un Monsieur, là-bas. Et après, devant, M. BUFFET. Voilà, allez-y.

Bernard THIERRY

Bernard THIERRY, association DARLY. Je voulais vous dire que, au plan de déplacement urbain de 1997, il y avait inscrit une ligne forte 1.4 en tramway. Cette ligne a été commencée depuis Vénissieux jusqu'aux Échets, puis depuis les Échets jusqu'à Part-Dieu. La suite de cette ligne, c'était de Part-Dieu à Porte Nord, c'est-à-dire la porte Écully, porte de Lyon. Ce projet qui est daté donc du PDU de 97, il a été repris dans le nouveau PDU de 2005, toujours en pointillés malheureusement. Et ce projet, dans le livre du dossier du débat public, il est indiqué comme prévu pour 2030. C'est quand même curieux qu'une ligne forte de tramway

qui pourrait soulager le tunnel de Fourvière d'au moins 30 000 personnes par jour ne soit pas plus urgente que cela. Et c'est une solution en transport en commun non polluant. Je voudrais aussi ajouter à cette question le fait qu'on a parlé tout à l'heure de parc relais. La ville de Nantes, qui a une communauté urbaine moitié en population de la ville de Lyon, a autant de places de parc relais, à une centaine près, que la ville de Lyon.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre contribution. Alors, cette ligne forte, ces trois... c'est ça ?

Gérard COLLOMB

Je veux dire à Monsieur que sa ligne, là, qui irait *grosso modo* de la Part-Dieu jusqu'à Écully, on est en train, par petits bouts, de la réaliser. Aujourd'hui, par exemple, lorsque l'on pense le développement de la Duchère, on pense que depuis un peu plus haut que la porte du Valvert – si vous voyez bien le lieu, vers le grill Courtepaille – on puisse penser des parkings relais. On en a déjà fait un, qui est un parking un peu provisoire. Mais qu'on puisse penser des parkings relais relativement importants, que les gens viennent prendre les transports en commun, qu'ils puissent passer en site propre sur la Duchère, que l'on reprenne le tunnel qui emmène jusqu'à Vaise, qu'éventuellement on puisse repasser sur le pont Schumann, et donc qu'on repasse par la Croix-Rousse aménagée dans le tube modes doux que nous sommes en train d'aménager. Donc, oui, nous pensons à des choses qui sont dans ce scénario. Et donc, qui correspondent à ce que vous appelez évidemment l'ancienne ligne A8 qui n'est pas aujourd'hui... A4, pardon... qui n'est pas aujourd'hui un métro.

Philippe MARZOLF

Alors, M. BUFFET qui voulait parler.

François-Noël BUFFET

Oui, Monsieur le Président. Donc, François-Noël BUFFET. Je suis le Maire d'Oullins, Sénateur du Rhône. Je voudrais pas revenir sur le fait que nous défendons et que je défends un tracé différent de celui qui est proposé. Puisque le thème de ce soir, c'est d'évoquer la requalification de l'autoroute A6/A7. Je voudrais simplement dire à mon ami et collègue, Maire du 2^e arrondissement, qu'effectivement il faut avoir une vision d'agglomération, il a raison. Et que cette vision d'agglomération ne s'arrête pas au Confluent. Et qu'il faut impérativement que cette requalification, telle qu'elle est proposée d'ailleurs, et j'allais presque dire quel que soit le tracé du périphérique, va de Perrache bien sûr, mais également jusqu'à Pierre-Bénite. Tout à l'heure, il y avait une photo qui montrait des reliefs du secteur Sud-Ouest – je ne sais pas si M. LAURENT m'entend –, mais cette image qui montrait les reliefs du secteur Sud-Ouest montre parfaitement qu'il faut requalifier A6/A7, véritablement jusqu'à Pierre-Bénite. Car si les Lyonnais, vous avez été privés de l'accès au fleuve, n'oubliez pas que la Mulatière, les Mulatins l'ont été complètement aussi. Et on a vu d'ailleurs les

résultats sur leurs bâtiments et sur le bâti, sur le bas de la ville de la Mulatière, à telle enseigne que la mairie elle-même a déménagé sur le haut du quartier. Et puis, les Oullinois, pareil, ont vu cet accès au fleuve supprimé avec les conséquences que l'on a pu connaître. Nous avons donc besoin, dans cette vision d'agglomération, que le réaménagement en boulevard urbain de l'autoroute A7, pour ce qui nous concerne, soit vraiment mené jusqu'au bout et jusqu'à Pierre-Bénite. Qu'il n'est pas inintéressant d'avoir cette liaison de quartier qui est proposée entre Gerland et Oullins, en rappelant qu'il s'agit bien d'un pont de quartier entre les deux villes. Il est prévu depuis très, très longtemps. Si c'est l'occasion de le réaliser à cet endroit-là, il paraît utile, toujours dans cette vision d'agglomération de pouvoir le réaliser bien sûr.

Je voulais dire cela, et enfin, terminer par une observation. La carte qui a été montrée tout à l'heure sur, à la fois l'arrivée d'A89 et l'arrivée d'A45, moi je partage parfaitement le point de vue qui était assez commun à la communauté urbaine d'ailleurs, faut-il le dire. Que cet A89 qui arrive sur une départementale, ce n'est pas tout à fait... ce n'est pas acceptable, tout simplement. Et qu'il faudra trouver bien une solution rapidement. Mais en revanche, sur la proposition qui est faite sur A45, et son arrivée sur le cœur de l'agglomération, c'est aussi un problème. Moi, je suis d'accord avec ce... pas ce schéma-là, l'autre, celui d'après. C'est celui-là qui est intéressant. Je suis pas du tout hostile, et même très favorable à ce schéma-là. Il est plutôt intéressant, mais il doit être complété. Et la façon de le compléter, c'est ce qu'a fait le Préfet, Monsieur le représentant de l'État, à travers le schéma régional, le SRIT, des transports... des infrastructures de transport, qui est sa contribution, qui est complétée et qui est assez intéressante d'une manière générale. Voilà simplement ce que je voulais dire, sans vouloir remettre en cause le fait qu'on est sur un tracé différent, mais il y a d'autres explications. Mais ce tracé-là ne remet pas en cause cette philosophie-là, pas plus qu'il ne remet en cause la philosophie du réaménagement A6/A7 jusqu'à Pierre-Bénite. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci. Pas de... ? Vous voulez réagir ?

Gérard COLLOMB

Oui, réagir un peu. Dire à notre collègue BUFFET que j'aimerais beaucoup qu'on arrive à pouvoir faire converger un certain nombre de positions. Pourquoi nous n'avons pas utilisé et pas adopté les tracés, on va dire, plus longs ? Tout simplement parce qu'on voit... nous avons étudié, ce que serait le développement de l'agglomération d'ici 2030. Et qu'on voit que le développement de cette agglomération, il est concentré autour de la première couronne, que c'est là... on continue ? Que c'est là où la demande de... parce que l'écran s'est éteint... que c'est là évidemment qu'il y a le maximum de la demande. 45 % de la demande de déplacement est dans le centre de l'agglomération ou dans la première couronne. Et si on ne se relie pas à cette première couronne, on fera un Anneau des Sciences, mais dans lequel il n'y aura personne, et puis on continuera à avoir des circulations qui viendront rejoindre, et bien, le quartier de Gerland, le quartier où s'installe depuis notre dernière réunion Sanofi, qui a décidé de faire, sur Gerland, ils ont fait avant-hier un communiqué pour dire que c'était

là qu'ils voulaient développer leur activité. Et c'est évidemment essentiel pour l'agglomération lyonnaise.

Alors, on a regardé quel était le nombre de commerces, d'industries qui étaient concernés par les tracés longs ou par les tracés courts. Et on s'aperçoit que sur un tracé long, il y a environ 400 commerces et services recensés pour 1 800 lorsqu'on est sur l'Anneau des Sciences, qu'il y a de l'ordre de 200 industries dans un scénario rocade et qu'il y en a 500 sur l'Anneau des Sciences. Pour les 30 prochaines années, c'est encore là que se passe effectivement le scénario de construction de l'agglomération.

Alors, après, est-ce qu'on met en l'air les quartiers ? Écoutez, moi, j'ai été Maire du 9^e arrondissement. Et je demande à tous les Oullinois qui craignent que sur la Saulaie il y ait un problème d'aller voir aujourd'hui le quartier de l'Industrie. C'était un quartier en friche, comme l'est – M. BOCHARD l'a dit tout à l'heure – comme l'est aujourd'hui, excusez-moi, mais le quartier de la Saulaie. Et c'est un quartier qui a aujourd'hui concentré toutes les entreprises nouvelles, qui s'est développé de manière extraordinaire, qui en même temps... et allez le voir. Je vous demande d'aller le voir avant de juger... qui est à la fois un quartier où il y a de l'industrie, les nouvelles industries bien sûr, où il y a du logement. Nous sommes en train de lancer un programme de 650 logements dans ce quartier de l'Industrie. Et puis, où il y a aussi des espaces naturels et nous y tenons. Alors, voilà, c'est ça aujourd'hui le quartier de l'Industrie. Et le quartier de la Saulaie, là où nous voulons faire passer de manière enterrée, et nous l'avons mis en sous-fluvial pour pouvoir effectivement non seulement préserver ce quartier, mais le construire pour demain. Ça, vous voyez... la ZAC de l'Industrie avant, cette espèce de chemin de nulle part. La rue des Docks, là. Et puis, ce que c'est aujourd'hui. Et quand je regarde aujourd'hui le quartier de la Saulaie et que je le compare, ben la Saulaie aujourd'hui, excusez-moi, mais c'est... si on peut arriver, je n'ai plus rien... c'est ça. Et donc, est-ce que c'est ça que l'on va mettre en péril ? Non, c'est un nouveau quartier que l'on veut construire.

Philippe MARZOLF

Alors, juste... puisque vous parlez du quartier de l'Industrie, juste une petite... s'il vous plaît... une petite parenthèse. Vous avez... ça a été distribué ce tract, à l'extérieur. On sait pas qui l'a fait. La moindre... Enfin, nous, dans les principes du débat public, il faut au moins que les expressions soient signées. Alors, il y a bien un contact, etc. Quand on recherche, je préfère pas vous dire qu'est-ce qu'on trouve derrière, mais bon. La prochaine fois, si vous voulez que des tracts soient distribués à l'extérieur des salles, il faut qu'ils soient signés, comme dans tout débat public.

Monsieur, vous demandiez... Vous voulez réagir, M. BUFFET, non ?

Gérard COLLOMB

Comme les banderoles, M. MARZOLF.

Philippe MARZOLF

Et bien, que les banderoles aussi soient signées, mais c'est différent parce qu'on le voit à l'extérieur. Parce que ça, on voit qui est derrière.

Gérard COLLOMB

M. MARZOLF, à la Saulaie, la dernière fois, les banderoles, elles étaient signées ?

Philippe MARZOLF

Les banderoles, c'est pas tout à fait la même chose qu'un tract...

Gérard COLLOMB

Les banderoles qui étaient dans le fond ?

François-Noël BUFFET

Ah, ça, c'était pas moi.

Gérard COLLOMB

Ah bon ? Elles étaient pas à vous, non, M. BUFFET.

François-Noël BUFFET

Mais sinon, c'était les miennes. Je confirme. Il n'y a aucun problème. Simplement, pour compléter ce que vous complétez ou apporter une contradiction à ce que vous venez de dire. Sur la présentation du tracé rocade que vous avez affiché, ce n'est pas celui qui est préconisé par la ville d'Oullins. Qu'on soit bien clair. Puisque nous préconisons un raccordement à A450 et un pont supplémentaire en amont du pont de Pierre-Bénite pour rejoindre Laurent Bonnevey. C'est pas un raccordement directement par le barreau d'Irigny, sous Irigny, sur le boulevard urbain Sud. Ça, c'est la première chose.

La deuxième chose, oui, effectivement, il y a des similitudes entre le quartier de la Saulaie et le quartier de l'industrie. C'est exact. Des similitudes géographiques avec d'un côté une limitation par le fleuve, chez nous, plutôt que par la rivière pour vous, avec de l'autre côté une voie ferrée et un ancien quartier industriel. On peut se mettre d'accord là-dessus. Sauf que le territoire n'est pas aussi important, faut-il le rappeler. Et puis, peut-être que les photos qui ont été montrées, elles sont sur Pierre-Bénite, mais pas sur Oullins. Bon, voilà... Je n'ai rien contre les Pierre-Bénitins, mais...

Gérard COLLOMB

Ah non, elles sont sur Oullins. Je vous invite à les voir.

Philippe MARZOLF

Attendez. On ne va pas polémiquer sur l'endroit.

François-Noël BUFFET

Elles sont sur... rue Élisée Reclus exactement et elles font la limite entre les deux communes. Mais ça, c'est pas le sujet le plus important. Le sujet le plus important, c'est que depuis... il a fallu attendre le début de l'année 2008, sauf erreur de ma part, pour que la communauté urbaine achète le foncier de la SNCF qui lui était proposé à l'acquisition depuis pratiquement 1999 – 2000. Et que si effectivement la communauté urbaine avait acheté plus vite ces terrains à la SNCF à l'époque, nous n'en serions sans doute pas là aujourd'hui. On serait déjà plus loin. Mais, Monsieur le Président, avec tout le respect que je dois aux uns et aux autres et à vous-mêmes, vous êtes en responsabilité à la communauté urbaine depuis 2001.

Philippe MARZOLF

Vous voulez réagir par rapport à...

Gérard COLLOMB

Oh, je ne veux pas faire un débat. Simplement, vous dire, je reprends le même... si on peut avoir... je reprends le même schéma. Vous comprenez bien que les gens qui arrivent de l'Ouest, plus il faut qu'ils redescendent pour remonter sur Laurent Bonnevey, et évidemment si vous faites un crochet, c'est-à-dire votre tracé aujourd'hui, c'est à peu près quelque chose comme ça : vous redescendez, vous remontez. Plus vous redescendez au Sud, moins vous remontez au Nord. Et donc, quand vous serez assez prêts, vous continuerez à transiter par l'avenue Tony Garnier pour retrouver le boulevard Laurent Bonnevey. Et donc, évidemment, on captera moins cette fonction que l'on veut aujourd'hui sur l'Anneau des Sciences.

Philippe MARZOLF

Monsieur ? Vous avez demandé la parole depuis longtemps. Une personne, là, derrière.

Romain BLACHIER

Romain BLACHIER, je suis élu dans le 7^e arrondissement. La première réaction sur le projet d'Anneau des Sciences, c'est déjà que ça va nous soulager beaucoup aux alentours de la halle Tony Garnier, où c'est très difficile d'établir du commerce et très difficile également

d'avoir un cadre de vie convenable, parce qu'on a un certain nombre de pollutions qui sont causées par un trafic qui est très, très fort, qui vient à la fois de l'axe entre l'Ouest et l'Est, mais qui vient également du Sud. Donc, ça va être un soulagement réel pour les habitants du Sud de Gerland. Et ça, c'est quelque chose qui est important.

La deuxième réaction, c'est également que cet Anneau, il va nous permettre sans doute de pouvoir avoir une politique encore plus ambitieuse en matière universitaire, en matière de rapprochement avec les entreprises. Effectivement, ça a été dit, le projet de tracé court, c'est un projet qui relie les pôles universitaires, mais qui relie également les entreprises, et ça peut permettre, comme dans d'autres villes, notamment je pense à la Grande-Bretagne, d'avoir des passages très, très rapides entre les différents pôles universitaires, et également de réduire énormément les frais pour les universités, qu'elles pourront consacrer à autre chose, c'est-à-dire probablement à renforcer les technologies et à renforcer la recherche à Lyon plutôt que de la dépenser dans des déplacements divers entre différentes polarités, comme c'est le cas aujourd'hui. Je vous invite à regarder le budget de l'Université Lyon 1, qui est éclaté entre un nombre de sites considérable. C'est énormément d'argent qui pourrait être économisé au niveau de l'Université Lyon 1 et qui pourrait être reversé dans des choses comme les nouvelles technologies, qui peuvent être un aspect intéressant pour nous.

Le troisième et dernier point, c'est qu'on a beaucoup parlé des transports en commun. On a beaucoup parlé également de la voiture, mais on a oublié aussi quelque chose, c'est que ce tracé, il permet très probablement aussi de mieux desservir le port Édouard Herriot. Et on oublie quelque chose, c'est que le transport fluvial, c'est quelque chose qui permet d'enlever un certain nombre de camions de la route et que ces camions qui sont enlevés de la route, s'il y a une trop grande distance entre le port et les entreprises, ce gain en termes écologiques, il est perdu. Donc, justement l'Anneau des Sciences peut permettre, en desservant un peu mieux le port Édouard Herriot, sans doute d'éviter les ruptures de charge et de permettre un meilleur transport fluvial, donc d'économiser des camions qui ne seront plus sur la route.

Philippe MARZOLF

Merci de votre contribution, Monsieur. Nouvelle réaction ? Il y avait Monsieur qui avait demandé la parole, et Monsieur, derrière, après. Et un Monsieur, là aussi.

Maurice FISCH

Bonsoir. Maurice FISCH, sauvegarde des coteaux du Lyonnais. Je voudrais d'abord rappeler, notamment à Monsieur le Président COLLOMB, que nous sommes pour l'intermodalité, incontestablement, ce qui ne veut pas dire que les voitures ne circulent plus, mais il faut qu'il en circule moins.

Gérard COLLOMB

Je suis d'accord.

Maurice FISCH

Au profit des transports en commun. Et je suis ravi qu'au fur et à mesure que le débat évolue, et quand je dis le débat, non seulement celui-ci, mais depuis que le projet Top a été initié, il y a de nombreuses années, la part du transport en commun augmente considérablement. Et j'en suis absolument ravi.

Je voudrais maintenant vous dire publiquement, parce que c'est un débat public, ce que je me suis permis de vous dire à la fin de la réunion de la semaine dernière, aux Hôpitaux Sud, à propos de l'A89 et de l'A45, dont on a beaucoup entendu parler ce soir. Je me permets de rappeler à ceux qui prennent leurs responsabilités – je me permets de reprendre votre expression, Monsieur le Président – que lorsqu'une autoroute est déclarée d'utilité publique, ça a été le cas pour l'A89 puisqu'elle est ouverte à la circulation depuis quelques jours. Et c'est le cas de l'A45 depuis le 7 juillet 2008. Une fois qu'une autoroute est déclarée d'utilité publique, on ne peut plus y toucher. Et vous le savez très bien. C'est le concessionnaire qui reçoit la mission de construire l'autoroute, telle qu'elle a été déclarée d'utilité publique. Tout autre tracé viendra en plus. L'A89 arrive à la Tour-de-Salvagny. Personne ne peut plus rien y faire. Et il y aura, en plus de cette arrivée à la Tour-de-Salvagny, d'autres tracés pour rejoindre l'autoroute A6 et l'autoroute A46. Et l'A45, Christian MAISONNIER présent, pour représenter l'État, ne peut pas dire le contraire, est déclarée d'utilité publique. Et personne ne peut plus toucher à ce projet, sinon en rajoutant des tronçons, ça et là. Vous pouvez me tenir les propos que vous voulez. Je sais que c'est malheureusement comme cela.

Dernière chose. La loi d'orientation sur les transports intérieurs impose que soient étudiées des alternatives moins préjudiciables à l'environnement. Donc, je me permets de vous rappeler cette loi LOTI qui doit impérativement présider à toutes vos réflexions. Et je suis certain qu'elle est présente lorsque vous améliorez la part des transports en commun que nous prétendons comme devant être prioritaires.

Et le dernier point. Le COL ou le CEL, nous n'en voulons pas. Dans tous les cas, la vallée du Rhône, à son tour, va être surchargée, embolisée, thrombolysée. Employez le terme que vous voulez. Ce n'est pas la solution. Il faut se déplacer autrement, mais il faut aussi se déplacer moins. Merci Mesdames et Messieurs.

Philippe MARZOLF

Pas de réaction, ce...

Gérard COLLOMB

Non. Enfin, je veux bien montrer... parce que si vous voulez, l'autre jour, je suis allé à l'inauguration de l'A89. En particulier, pour porter ce type de préoccupations. Et donc, j'ai entendu avec intérêt. Évidemment, lui, il portait ce discours. Ce que disait le Président de VINCI Construction autoroute. Lui, il disait pas : « C'est gravé dans le marbre ». Il disait : « Si demain on veut allonger un certain nombre de concessions données à des sociétés, nous on peut faire les maillons manquants. » Évidemment qu'il y aura une enquête d'utilité publique. Et nous, on a toujours préconisé, mais alors toujours... vous pourrez voir mes déclarations

depuis 20 ans, qu'effectivement si l'autoroute A89 arrive, il fallait absolument qu'elle passe par le tunnel de Belmont et qu'elle ne vienne pas tangenter l'agglomération lyonnaise comme elle le fait aujourd'hui. Ça a toujours été le cas. Et quand j'ai vu le ministre l'autre jour, je lui ai dit : « Attendez, on ne peut pas laisser ça comme ça. Et on ne peut même pas boutiquer simplement un petit bout d'aménagement jusqu'à l'autoroute A6. Il faut effectivement reprendre ce schéma-là pour écarter des circulations de l'agglomération lyonnaise.

Mesdames et Messieurs, vous savez que l'État, aujourd'hui, est relativement impécunieux. Moi, je vais vous dire, si jamais nous ne nous battons pas tous ensemble, et bien l'État, il ne bougera pas. Et donc, ça sera pas ce schéma-là qui se réalisera, mais ça sera éventuellement – et c'est déjà en cours – ce schéma-là qui restera et notre agglomération, elle sera totalement thrombosée et nous n'aurons que nos yeux pour pleurer.

Philippe MARZOLF

Alors, il y avait un Monsieur qui voulait. Après, une dame. Monsieur ? Monsieur, là, avec les cheveux blancs. Excusez-moi, Monsieur.

Marcel BREVI

Je me présente, Marcel BREVI, président du Comité d'intérêt local de Sud Confluence.

Philippe MARZOLF

Parlez bien près.

Marcel BREVI

Le boulevard de ceinture, appelé plus tard Laurent Bonnevey, a été réalisé dans les années 30, 1930. L'Anneau des Sciences n'est pas une autoroute. C'est tout simplement un boulevard urbain circulaire de grande capacité. L'Anneau des Sciences ne fait que terminer, 80 ans après, ce ring autour de Lyon, décidé il y a 100 ans, avec des modifications correspondantes en usage d'aujourd'hui. L'Anneau des Sciences, programme court, n'est pas une voie de transit, mais une voie circulaire urbaine de grande capacité pour distribuer la circulation urbaine de Lyon et des communes périphériques, première couronne, pour les voitures de 2008 – 2030. L'Anneau des Sciences, contrairement à la rocade, exclut les zones industrielles, SEVESO, de sa desserte afin de rester urbain. Pour la troisième couronne, un anneau ou des autres choses pourraient être mis en œuvre quand les zones industrielles seront en friche, prêtes à accueillir des logements. Chaque chose en son temps. Pour l'instant, ils bénéficient de l'Anneau des Sciences et ils bénéficieront des parkings relais ou peut-être des P+R. Des P+R, c'est des parkings relais qui existent à Amsterdam par exemple où on a un parking avec lequel on paye pour la journée et on a des transports en commun gratuits qui vous emmènent au centre-ville. Vous pourrez voir ça sur des sites... Excusez-moi...

Projection, il est certain, on peut dire souhaitable, que les voitures de demain ne seront plus du tout de la même nature que celles d'aujourd'hui. On peut les imaginer très petites, à usage individuel, à usage journalier et de ce fait créer l'habitude du multimodal. Les grandes distances bénéficieront d'autres moyens, trains, avions, pour se déplacer, seul ou en groupe, peut-être de grandes voitures louées... par de grandes voitures louées. Le multimodal, personnellement, j'ai confiance dans la réussite de ce projet multimodal, mais pour gagner il est indispensable d'aligner des transports en commun toujours plus serviteurs par l'usage et par le prix pour les citoyens que la voiture. La contrainte par une réglementation excessive contre la voiture serait négative. L'utilisateur doit se sentir plus confort et sécurisé avec le transport en commun dans le futur, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Le prix est en baisse, avec le grand nombre... peut créer la rentabilité. Pour nous, l'Anneau des Sciences renforcé par l'investissement de 1 million d'euros dans les transports en commun est le projet qui convient aux besoins actuels.

De plus, j'ajouterais que pour nous l'autoroute, le déclassement de l'autoroute est évidemment vital et lié à des... à des contournements du Grand Lyon. Alors, on pourrait suggérer par exemple que cette autoroute, on pourrait l'utiliser en valeur positive plutôt qu'en valeur négative. Par exemple, il y a des entrées au Sud... au Sud et au Nord, l'autoroute de la Confluence, Perrache. Et si on faisait des accès d'accélération au Sud, pour entrer, il y a la place. Et si on sécurisait davantage l'entrée dans l'autoroute dans le Nord, on pourrait dégager par exemple à Confluence et dégager... et en utilisant par exemple les quais Rambaud, les quais Perrache. Ceux qui connaissent comprendront. En les faisant fonctionner dans les deux sens, on arriverait peut-être à ouvrir tout ça, et voilà. Excusez-moi, j'ai... j'en ai terminé.

Philippe MARZOLF

Merci. C'était une contribution. Merci Monsieur. Madame, vous voulez prendre la parole aussi. Et après, là-bas au fond. Et après tout au fond.

Alexandrine PESSON

Monsieur le Président. Alexandrine PESSON, le Maire du 5^e arrondissement. Je parlais avec mon collègue du 2^e arrondissement. Quand on voit la rentrée et la sortie du tunnel de Fourvière, la pollution que nous avons, parce qu'il y a énormément de voitures de tourisme international, parce que tout le monde passe sous le tunnel de Fourvière, ainsi que les camions. Vous parliez des camions tout à l'heure. On est vraiment dans un secteur très pollué. Et puis, en plus, si on analyse bien la situation du 5^e arrondissement, tous les jeunes de l'Ouest lyonnais viennent dans les écoles du 5^e arrondissement et dans les facultés, dans le centre-ville. Donc, si vous voulez, dans la discussion qu'on a aussi aujourd'hui, il faut penser à nos enfants, parce que je trouve que c'est important. C'est l'avenir, parce qu'on n'est pas à un an près. Le tout, c'est que nous le fassions, parce que l'Anneau des Sciences, ça va changer énormément la qualité de vie des habitants de l'Ouest lyonnais. C'est ce que je voulais dire.

Philippe MARZOLF

Merci de votre contribution, Madame. Il y avait Monsieur, là-bas, qui demandait la parole depuis longtemps. Et Monsieur devant aussi, qui demandait la parole depuis longtemps. Oui, mais il y a beaucoup de gens qui demandent la parole. Allez-y.

Cyril KRETZSCHMAR

Bonsoir. Cyril KRETZSCHMAR, je suis adjoint à Francheville et conseiller régional. J'avais trois questions, pour revenir sur la requalification A6/A7. J'ai cru voir tout à l'heure que le trafic local, dans la première et deuxième couronne, représentait 80 % de la demande de déplacement. Donc, il faut, j'imagine, réfléchir à la requalification de l'axe A6/A7 à l'aune de ces chiffres. J'ai entendu Monsieur le Maire de Lyon parler des 30 à 60 km de bouchons de trafic international, mais c'est une situation qui, clairement, est marginale. Et pour chacun d'entre nous qui prenons cet axe de temps en temps, on s'aperçoit que c'est principalement le matin entre 7 h et 9 h et le soir entre 16 h et 18 h que cet axe est totalement saturé. Certes, de temps en temps dans l'année et notamment dans les périodes de congés, donc première semaine de juillet, dernière semaine de juillet, première semaine d'août, troisième semaine d'août, le trafic international sature cet axe. Certes, la problématique des transports routiers donc des camions est à prendre en compte. Mais j'aimerais qu'on puisse se concentrer sur la question du trafic local et de la saturation de l'A6/A7 par le trafic local. Ça, c'est le premier point. Donc, je voulais avoir confirmation de ces données, de savoir si effectivement le maître d'ouvrage a analysé les conséquences aujourd'hui de la saturation du trafic local par rapport aux solutions qui sont proposées.

La deuxième question, donc, est liée aux solutions en matière de transport en commun. On a beaucoup parlé de cette question et je n'ai vu aucune proposition concrète ce soir. Concrètement, est-ce qu'effectivement on aura des lignes fortes nouvelles pour desservir l'entrée Sud de Lyon ? Est-ce que l'axe ferré, aujourd'hui, donc Perrache – Givors, qui est un axe donc assez limité et plutôt vieillissant, compte tenu de la mise en place du syndicat métropolitain de transport dont a parlé Gérard COLLOMB aussi, qui est construit conjointement entre l'ensemble des collectivités et présidé notamment par Jean-Jacques QUEYRANNE, je le rappelle... Donc, ce syndicat peut certainement travailler à des solutions rapides, non pas dans 10 ans ou dans 20 ans, mais dans quelques années, autour de ça. Pareil, donc, sur ce qu'on peut faire concrètement sur les évolutions en matière d'offre du SYTRAL. M. MARZOLF a dit très justement que les propositions aujourd'hui n'étaient pas concrètes du tout. Pour ce qui est de la ligne A2 par exemple, qui nous intéresse beaucoup dans l'Ouest, on ne sait pas du tout de quoi elle sera faite concrètement, où elle passera et avec quel débit.

Et puis, la troisième question, elle est liée à l'hypothèse du plan B. On a entendu que le contournement Ouest ou Est lyonnais était une condition indispensable à la mise en place de l'Anneau des Sciences. Que se passe-t-il s'il n'y a ni contournement Ouest, ni contournement Est ? On comprend que l'État traîne largement des pieds pour financer un ouvrage qui serait très coûteux, qui serait à l'Ouest. On comprend que les riverains de l'Est lyonnais ne veulent pas d'un contournement Est, même s'il serait relativement accessible financièrement pour

l'État, parce qu'il y a juste une toute petite boucle à faire. Mais en tout état de cause, tous les partenaires qui supportent, qui soutiennent ce projet d'Anneau des Sciences, nous disent qu'il ne se fera pas sans un contournement. Est-ce véritablement le cas ? Merci.

Philippe MARZOLF

Alors plusieurs questions.

Gérard COLLOMB

C'est le cas.

Philippe MARZOLF

Le transit. Vous pouvez confirmer déjà le transit sous Fourvière ? 80 % local, 15 %, c'est ça ? Non ?

Gérard COLLOMB

C'est le cas. Et la région, puisque M. Cyril KRETZSCHMAR est conseiller régional, m'a demandé de pouvoir avoir un nouveau terrain puisque le siège, aujourd'hui, est trop petit, qui puisse accueillir un certain nombre d'élus et d'agents, mais d'élus pour le cas. Je vais vous demander que vous, vous ayez un bureau avec vue sur l'autoroute A6/A7. Et vous verrez combien de jours de l'année il n'y a pas de circulation nationale et internationale. Vous verrez. Vous aurez le loisir de contempler. Vous verrez que si c'est juste à partir du 1^{er} ou du 14 juillet ou bien si aujourd'hui ce n'est pas dans toute l'année, dès qu'effectivement les beaux jours reviennent, c'est-à-dire à partir du mois de mars. On est saturé aujourd'hui de mars à novembre. Alors, bien sûr, après, qu'il y a des circulations locales. Mais c'est ce qu'on explique, qu'aujourd'hui elles ont toutes un tronçon commun, qui est cette autoroute A6/A7 et le tunnel de Fourvière, et que ce qu'on veut justement, c'est redispacher un certain nombre de circulations locales. C'est refaire en sorte qu'on puisse accéder à des parkings relais et ensuite prendre les transports en commun. Et donc, nous avons aujourd'hui toute une série de lignes que nous allons développer dans l'Ouest de l'agglomération. Mais ce que nous disons, c'est que même en développant tout cela, ce n'est pas suffisant pour effectivement empêcher qu'il y ait aujourd'hui requalifié l'A6/A7, comme on l'a montré tout à l'heure.

Philippe MARZOLF

M. LAURENT, vous pouvez peut-être confirmer ? Dire les pourcentages, transit ?

Olivier LAURENT

Il y a des mesures d'accompagnement au transport collectif qui sont prévues avec l'Anneau des Sciences. Puis, dans un deuxième temps, les principales conclusions qu'on a pu avoir des tests qu'on a faits de renforcement très massif des transports collectifs. Première chose...

Philippe MARZOLF

Il y avait juste une réponse tout de suite. Il parlait de transit sur l'A6/A7. C'est quoi ? Vous avez les chiffres ? Ils sont dans le dossier, vous pouvez les redonner.

Olivier LAURENT

Oui. L'ordre de grandeur, c'est 15 %. Donc, on est autour de 18 500 à 19 000 véhicules par jour, sur l'axe A6/A7. Attention, quand on parle d'un contournement pour capter le transit, on pense à l'échelle de l'agglomération, donc environ 25 000 véhicules/jour en transit sur la rocade Est. Et c'est plus marginal, mais autour de 5 à 10 000 sur Laurent Bonnevey. Donc, on est *grosso modo* sur une coupure sur ces trois axes autour de 60 000 véhicules/jour en transit.

Alors, le développement des transports collectifs accompagnant l'Anneau des Sciences. Il y a des choses qui sont prévues au SCoT. Il y a des choses qui sont complémentaires par rapport au projet SCoT, qui ont été amenées par l'Anneau des Sciences. Partons sur le ferroviaire, puisque la question a été posée. On a intégré le renforcement tel qu'il est aujourd'hui effectif en cours de rodage sur les lignes de l'Ouest lyonnais, c'est-à-dire le tram-train au quart d'heure sur la branche de l'Arbresle, à la demi-heure sur Brignais avec des phases de déverminage qui sont en cours. L'idée, c'est de renforcer à plus long terme la desserte de la branche de Brignais en allant chercher le bassin de vie de Givors, avec la réouverture d'une ligne qui est aujourd'hui fermée aux voyageurs, entre Brignais et Givors. C'est aussi, côté rive gauche, poursuivre le renforcement qui est à l'œuvre depuis les mesures Real, notamment en ouvrant une nouvelle halte à Irigny, avec un parc relais, un rabattement d'environ 300 places. Les réaménagements permettent de nouveaux services en gare d'Oullins, notamment l'arrêt de ce qu'on appelle des services semi-directs, qui aujourd'hui ne s'arrêtent pas, pourront s'arrêter directement à Oullins. Et à plus long terme, une halte complémentaire envisagée sur le secteur de la Confluence.

Pour ce qui est des transports urbains, on l'a évoqué tout à l'heure. Accompagne l'Anneau des Sciences la ligne A4 Nord qui est en fait aujourd'hui, en partie, la ligne C6, qui serait amenée jusqu'au campus des Hôpitaux... pardon, jusqu'au campus d'Écully. Et avec un croisement intéressant – on l'a évoqué tout à l'heure – au Pérollier avec la capacité, depuis le Pérollier, d'avoir un parc relais qui permet une ouverture vers la rive gauche et Part-Dieu par A4 Nord et vers la Presqu'île et Perrache par des services express qui seraient aménagés notamment depuis ce point de rabattement, en utilisant l'axe A6/A7, en profitant de la requalification pour injecter des services express, comme ça a été évoqué tout à l'heure. C'est l'achèvement de la ligne LEOL depuis Gorge-de-Loup jusqu'en direction de Brindas, avec, grâce à l'aménagement sur A6/A7, la possibilité d'injecter des services de LEOL qui

aujourd'hui sont prévus en terminus à Gorge-de-Loup, d'injecter par exemple un service sur deux en direction de Perrache et de la Confluence pour un accès plus direct depuis l'Ouest vers le secteur de Confluence. C'est la ligne A2, donc qui effectivement dessert Francheville et qui est au PDU, dont la réalisation est conditionnée par l'aménagement de l'Anneau des Sciences, et qui permettra d'amener les gens de Francheville à destination de Perrache. Vous avez évidemment le projet emblématique de prolongement du métro B jusqu'aux Hôpitaux avec un parc relais d'une capacité de 750 à 1 000 places, qui permettra d'organiser le rabattement du bassin de vie concerné. Et une dernière ligne qui est programmée au SCoT, entre le réseau de l'Ouest lyonnais depuis Brignais jusqu'au terminus du métro. Donc, voilà le panorama des aménagements accompagnant la multimodalité de l'Anneau des Sciences et bien sûr en parallèle sur d'autres secteurs, le développement de lignes qui sont prévues au SCoT, notamment des lignes radiales, A7/A8 côté Est.

On a testé des renforcements très théoriques, très massifs de cette offre. Le Président disait tout à l'heure : « Si tout le monde avait un transport collectif urbain performant au pied de chez lui, qu'est-ce qui se passerait ? » On a fait des tests. Donc, tout ça est théorique parce que c'est quelque chose qui ne serait pas finançable, mais ça permet *grosso modo* de n'enlever, au maximum, qu'un quart du trafic sur l'axe A6/A7. On a testé... du nombre de véhicules sur l'axe A6/A7. On a testé, suite aux réunions qu'on a pu avoir, notamment sur des propositions portées par l'association Stop au Top... On a testé un renforcement très massif du ferroviaire, avec un renforcement au quart d'heure sur l'ensemble des branches, en imaginant que tous les trains seraient pleins à destination de Lyon, en imaginant des nouvelles lignes, y compris sur des secteurs où on sait que l'insertion physique ne serait pas possible. Mais on a testé la globalité de ce scénario, l'équivalent de cette ligne remplie intégralement à destination de Lyon. On sait que ces choses-là nous permettraient d'ôter environ 53 000 véhicules de l'axe A6/A7, à comparer à 250 000 véhicules qui utilisent tout ou partie de l'axe A6/A7 à l'horizon 2030. Donc, c'est un effort qu'il faut faire, accompagner l'infrastructure par le développement des transports collectifs. Mais les réponses en transport collectif pur ne permettent pas d'atteindre la moitié de l'objectif fixé dans la requalification de l'axe A6/A7.

Philippe MARZOLF

Vous pouvez répondre aussi, parce qu'il y a eu plusieurs fois la question, et ce n'est pas M. MARZOLF qui pose les questions. C'est des questions du public. C'est : tous ces projets-là, est-ce qu'ils viennent après la réalisation de l'Anneau des Sciences, après 2025 – 2028 ? Ou ça commence avant ? Et si... vous avez dit : « Lesquels ? » C'était les questions que plusieurs personnes ont posées sur internet ou dans le système questions/réponses. Donc, soit vous n'avez pas la réponse, vous dites : « Pour l'instant, on n'a pas la réponse ». Soit vous en avez une.

Gérard COLLOMB

Ceux qui sont inscrits au SCoT sont à l'horizon de l'Anneau des Sciences. Après, les autres sont évidemment théoriques puisqu'on a voulu aller jusqu'à, si je puis dire, la preuve par

l'absurde. C'est-à-dire si je développe, mais même au-delà de ce qu'on peut imaginer, tous les transports en commun, ça nous enlève quoi sur A6/A7 ? Et donc, on vient de vous le dire. Ça n'enlève pas la part de voiture nécessaire pour déqualifier l'autoroute.

Gérard CLAISSE

Il faut également bien comprendre qu'un certain nombre de ces projets, pour être mis en œuvre, supposent la réalisation de l'Anneau des Sciences. C'est-à-dire qu'on ne va pas mettre de service bus express sur A6/A7 d'Écully, en passant par le tunnel de Fourvière sur les quais du Rhône, tant que l'autoroute n'aura pas été déclassée et requalifiée. De même, l'axe A2 suppose qu'un certain nombre de voiries locales soient apaisées pour pouvoir insérer des sites propres bus et donc réaliser cette desserte. Donc, il y a un certain nombre d'investissements qui peuvent être réalisés concomitamment aux travaux de réalisation du tronçon Ouest du périphérique de l'Anneau des Sciences, et un certain nombre d'investissements ou de mises en service de lignes qui ne pourront être réalisés qu'une fois le trafic allégé, soulagé, transféré sur l'Anneau des Sciences. On comprend bien également que les bus express qui vont être mis en service sur l'Anneau des Sciences supposent que l'Anneau des Sciences soit bien évidemment réalisé. Voilà. Après, cette question, elle s'adresse autant au Grand Lyon qu'à la région sur la programmation des investissements ferroviaires. Donc, tout ça fait l'objet de programmations pluriannuelles. Aujourd'hui, c'est inscrit au SCoT, ça veut dire que d'ici 2030, les choses seront réalisées.

Philippe MARZOLF

M. PUYFAUCHER ? On peut avoir le micro, là, s'il vous plaît.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Parce que la question a été reposée, même si vous avez... C'était la dernière question parce que... la troisième question que la personne pose. Je sais que vous y avez répondu, mais je pense qu'il faut reprendre ce que vous avez dit, qui est : que se passe-t-il si l'État ne décide pas d'un contournement de transit ? La personne... Vous avez déjà répondu, mais je crois qu'il faut redire les choses.

Gérard COLLOMB

Donc, je vais répondre pour la énième fois, que j'ai dit que les choses ne se feraient sur l'Anneau des Sciences qu'à partir du moment où l'État nous a dit qu'il ferait un contournement. Mais pour répondre à Monsieur, donc, qui répondait : « Et vous faites quoi s'il n'y a pas ça ? Quel est votre plan B ? » Je vais lui dire que depuis que je suis élu, en 1995, comme maire du 9^e, lorsque j'étais maire du 9^e, il y a des tas de gens qui ne voulaient rien dans le 9^e arrondissement et qui chaque fois me disaient : « Mais si, M. COLLOMB, ça ne marche pas, qu'on vous empêche de faire ça et que... quel sera votre plan B ? » Je leur disais : « Je vais réaliser le plan A. » Et jusqu'à présent, on a réalisé le plan A. Et si vous allez

tout de suite sur un plan B, ça veut dire que votre plan A, il est déjà tout juste mort. Et bien, on va pas essayer de le faire comme ça.

Philippe MARZOLF

Monsieur qui demandait la parole, là.

Jean-Noël RESSICAUD

Jean-Noël RESSICAUD, habitant de Perrache et élu 2^e arrondissement. Je voulais d'abord répondre à Monsieur le Maire, concernant l'autoroute A6. Monsieur le Maire, bien avant la mise en service de l'A89, le matin, l'autoroute était déjà saturée, non pas seulement entre Dardilly et le tunnel de Fourvière, mais depuis la fin de la 4 voies de la nationale 7 de déviation de la Tour-de-Salvagny. J'admets que depuis l'ouverture de l'A89, il peut y avoir un report de circulation de la route du Poirier, que vous connaissez, je pense, qui va de Saint-Bel à Tassin par Sourcieux-les-Mines. Mais il faut savoir aussi que les Arbreslois, puisque j'ai ma fille qui est Arbresloise, gagnent maintenant 10 minutes, Monsieur le Maire, sur la liaison l'Arbresle - entrée de l'agglomération. Vous pouvez à ce sujet interroger M. Jean-Pierre ZANNETTACCI, le Maire de l'Arbresle avec lequel vous entretenez, je crois, de très bonnes relations. Donc, les Arbreslois apprécie l'A89.

Gérard COLLOMB

Et elle a pas pris les transports en commun ?

Jean-Noël RESSICAUD

Non.

Gérard COLLOMB

Puisqu'on vient d'ouvrir une ligne de transports en commun.

Jean-Noël RESSICAUD

Non. Alors, puisque vous évoquez les transports en commun, je vais simplement évoquer la politique de la SNCF. D'abord, en matière de transport de voyageurs. Vous étiez maire du 9^e arrondissement, donc vous connaissez, Monsieur le Maire, les voies... les lignes qui ont été mises en service en tram-train. Il y en a 3 : Lyon Saint-Paul – Lozanne, Lyon Saint-Paul – Saint-Bel et Lyon Saint-Paul – Brignais. Vous savez les difficultés qu'il y a pour faire circuler ces trains, ces trams-trains. C'est le tunnel de Montribloud. Le tunnel de Montribloud qui bloque. Et pour avoir un cadencement d'un quart d'heure, c'est impossible de faire passer 3 trams-trains dans un sens et 3 trams-trains dans l'autre. Donc, tant que le tunnel de Montribloud ne sera pas doublé, il ne pourra pas y avoir... comment dire ? Un cadencement

d'un quart d'heure. Avec ce cadencement d'un quart d'heure, je pense que tous les habitants de l'Ouest lyonnais pourront à ce moment-là utiliser le tram-train.

Gérard COLLOMB

Sauf votre fille, alors. Si ? Quand même ?

Jean-Noël RESSICAUD

Bien sûr que si. À condition que le cadencement soit d'un quart d'heure. Concernant donc la SNCF...

Philippe MARZOLF

3 minutes déjà, Monsieur.

Jean-Noël RESSICAUD

Lyon bénéficie actuellement de 4 gares. La cinquième qui sera la halte ferroviaire, le jour où elle sera réalisée, nous, Perrachois, nous pourrons quand même utiliser le tram qui actuellement est bondé, puisque les gens qui circuleront en SNCF pourront rejoindre la Confluence en train, avec la halte que vous avez prévu de réaliser avec la SNCF vers les boucheries André. Ça, c'est la politique... Attendez...

Gérard COLLOMB

M. KRETZSCHMAR va nous y aider puisque c'est de compétence région.

Jean-Noël RESSICAUD

Alors, maintenant...

Philippe MARZOLF

On peut arriver à une conclusion, Monsieur.

Jean-Noël RESSICAUD

Je voudrais simplement... Attendez !

Philippe MARZOLF

Il y a déjà 3 minutes et demie, c'est pas « Attendez ! », non. Une conclusion, maintenant, s'il vous plaît, Monsieur.

Jean-Noël RESSICAUD

Simplement, la politique de la SNCF en matière de transport de marchandises. Vous n'ignorez pas que la SNCF a abandonné le ferroutage et je vais vous donner un exemple. La ligne Lyon-Bordeaux en ferroutage était utilisée par exemple par les transports Ducros, un exemple, de l'Est lyonnais, pour relier Lyon à Toulouse. Et pourquoi la SNCF abandonne le ferroutage ? Parce que la SNCF est le premier transporteur routier de France, M. COLLOMB, avec Sernam, avec Géodis, avec Bourgey-Montreuil et Calberson. Donc, je crois que la SNCF devrait, avec le concours de l'État, remettre le ferroutage à l'ordre du jour. Voilà. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci. Une réaction ?

Gérard COLLOMB

Merci bien pour remettre en route le ferroutage. Vous voyez aujourd'hui, le fret, il passe par la Part-Dieu, ce qui est évidemment pas terrible. Ce qui fait que ça mange aussi un certain nombre de sillons. Alors, et aujourd'hui, est en train de se réaliser le CFAL. Mais évidemment, il connaît les mêmes difficultés que l'Anneau des Sciences. Parce que les gens veulent pas de voiture. Vous pensez bien que des camions mis sur des trains, ils n'en veulent pas davantage. Et donc, tout le monde fait la même chose qu'aujourd'hui, en disant : « Chez les autres, je suis OK. Dans mon jardin, non ! » Ça a un nom : ça s'appelle le phénomène Nimby. Mais à force d'être dans le phénomène Nimby, un jour on perdra notre économie, on perdra notre emploi. C'est pas mal parti, d'ailleurs. Mais on peut continuer encore comme ça quelques années. Mais après, il faudra pas s'étonner si tous nos enfants, ils sont chômeurs. Oui, oui.

Philippe MARZOLF

Alors, j'avais une demande au fond là-bas... Enfin, plusieurs demandes. Monsieur avec une cravate. Et après, sur la gauche.

Jean-Louis UBAUD

Merci. Jean-Louis UBAUD, conseiller général d'Oullins. Donc, je parlerai pas ni de l'Arbresle, ni de Bordeaux, mais je reviendrai plus précisément au sujet. Il a été évoqué à plusieurs reprises ce soir, à juste titre, les difficultés qu'on connaît sur l'axe A6/A7 et l'encombrement énorme qui a été évoqué. Je voudrais dire que dans les villes du Sud-Ouest lyonnais, que ce soit Oullins, Saint-Genis-Laval, la Mulatière par exemple, cette thrombose et cette asphyxie routière, exactement la même nature. Tout ça pour dire qu'il faut bien mesurer l'urgence et l'importance d'agir et de réagir pour à la fois diminuer la part de voiture, comme ça a été dit tout à l'heure, et aussi libérer de la voirie pour permettre notamment le développement des

transports en commun. Je voudrais dire que, bien évidemment, à travers l'Anneau des Sciences, la partie importante, c'est qu'il n'y a pas une réponse unique, parce que la réponse unique est soit celle du tout-voiture, comme les tracés très éloignés qu'évoquait M. BUFFET tout à l'heure, ou comme les solutions uniquement transport en commun n'apporteront pas de réponse. Ça a été démontré. Et nous, on veut défendre une solution intermodale, multimodale que nous retrouvons dans l'Anneau des Sciences. Et c'est pour cela qu'il est tout à fait capital et important que ce soit cette situation, cette solution mixte qui soit mise en avant et qui soit réalisée effectivement le plus vite possible.

Et dernier point, pour ne pas être très long, je voudrais dire deux mots... quelques mots sur le quartier de la Saulaie. Bien évidemment, le déclassement de l'autoroute A6/A7 nous permettra de rejoindre le Rhône, de redonner vie à ce quartier de la Saulaie. Et quand je parle du quartier de la Saulaie, c'est bien évidemment l'ancienne friche industrielle qu'il faut réaménager, auquel il faut donner de l'emploi, des nouveaux logements. Mais c'est aussi la partie actuelle du quartier de la Saulaie. C'était un quartier dans lequel il y a des habitants, du logement dégradé, des gens qui souffrent et qui vivent dans de mauvaises conditions. Et l'arrivée de l'Anneau des Sciences et de nouveaux quartiers qu'il faut construire, c'est aussi une chance de redynamisation pour ces populations qui sont en grande difficulté. Donc, l'intermodalité, la multimodalité et le déclassement de l'autoroute A6/A7 sont des éléments déterminants pour ce quartier de la Saulaie, partie ancienne à faire revivre et partie nouvelle à créer et à inventer. Merci.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre contribution, Monsieur. Il y avait un Monsieur, là, qui... Oui... qui lève la main, mais qui regarde... Non, derrière. C'est un Monsieur. On fait pas comme ça, on n'est pas au bar. Mais bon. Prenez la parole, si vous voulez.

Gilbert BARNACHON

Bonjour. Merci de me donner la parole. Gilbert BARNACHON. Je suis vice-président de Fracture. Alors, j'avoue que je suis très surpris et très intéressé d'être resté jusqu'à la fin de la réunion. M. COLLOMB, je suis très surpris. Je ne voulais pas prendre la parole, mais vous m'y contraignez. Parce que je trouve qu'on assiste en direct au dévoiement d'un débat public. Alors, je comprends tout à fait et je partage tout à fait les riverains de l'A6 et de l'A7 et je comprends tout à fait le sujet, et je partage leurs soucis et je partage l'intérêt qu'il porte à ce sujet-là. Mais je suis surpris de la part de nos élus nationaux, locaux, de la façon extrêmement étroite dont ils gèrent ces sujets-là. Alors, je suis qu'un simple citoyen. Et M. COLLOMB, quand vous dites... vous parlez du système Nimbyste. Je pourrais vous renvoyer la parole et on ferait... excusez-moi... on ferait un match de ping-pong et on n'avancera pas beaucoup. Je peux vous dire qu'on se bat, au niveau de Fracture, par rapport au CFAL, vous l'avez évoqué, depuis 12 ans.

Philippe MARZOLF

Contournement ferroviaire, bien sûr.

Gilbert BARNACHON

Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Vous n'avez toujours pas daigné nous recevoir directement pour qu'on vous explique clairement quelle est notre position. Et vous savez très bien, je pense, malgré tout, que notre position, elle n'est pas d'envoyer chez les autres, mais c'est une réflexion générale sur les transports, en particulier sur le transport ferroviaire et le transport de marchandises, puisque les statuts de Fracture, on a décidé de travailler sur ce sujet-là. Donc, on a travaillé à fond et on a proposé des choses. Alors, bien sûr, elles ne conviennent pas à tout le monde. Bien sûr, et on l'assume, on l'envoie aussi chez d'autres. On a plein d'arguments pour ça. Mais je suis surpris de voir comment vous traitez d'un projet, parce qu'en fait vous parlez pour votre ville. Vous nous parlez souvent d'agglomération, mais moi, ce que je réclame ce soir, c'est d'avoir un débat public sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise vis-à-vis des transports et que, ensuite, quand on aura traité de façon publique avec les gens de l'Ouest, avec les gens de l'Est, avec les gens du Sud, parce que vous ne parlez pas du nœud ferroviaire et du nœud routier qu'il y aura à Givors, parce que vous envoyez tout le trafic sur Givors. Alors, quand vous serez capables d'organiser et de demander à l'État d'avoir un débat public sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise et, ensuite, de traiter du problème de la requalification de l'A6, de l'A7, de parler du CFAL, de parler d'autres projets, alors là, je pense qu'on prendra les problèmes de transport dans l'agglomération lyonnaise dans le bon sens. Voilà. Ça me paraît extrêmement important. Et je réitère, pour Fracture, je sollicite... je vous... on sollicite auprès de vous un entretien pour qu'on puisse enfin discuter et qu'on puisse enfin vous présenter nos projets, chose que je fais aussi vis-à-vis de Monsieur le Préfet, qui, pour la petite histoire, depuis qu'il a été nommé, n'a toujours pas daigné nous recevoir. Je crois pas que nous sommes des voyous. Je crois que nous avons des choses à proposer. C'est peut-être ça qui vous fait peur. Merci de votre attention.

Gérard COLLOMB

Et bien, Monsieur...

Philippe MARZOLF

M. COLLOMB, juste avant...

Gérard COLLOMB

Je peux vous dire ce soir...

Philippe MARZOLF

M. COLLOMB, je peux parler ?

Gérard COLLOMB

... que vous aurez un rendez-vous.

Philippe MARZOLF

Voilà, très bien. Juste une réflexion par rapport...

Gérard COLLOMB

Vous aurez un rendez-vous.

Philippe MARZOLF

D'accord. Merci M. COLLOMB. Je voudrais juste donner une indication par rapport au problème du débat public. En fin de compte, le débat public de la loi de février 2007, la CNDP, ce sont les maîtres d'ouvrage qui saisissent la CNDP. En fin de compte, pour qu'il y ait un débat sur la politique des transports, comme il y a eu à un moment donné sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocienne, c'est le gouvernement qui doit saisir la CNDP. C'est pas un maître d'ouvrage ou l'autre ou plusieurs maîtres d'ouvrage. Donc, c'est au niveau des ministres qui doivent saisir la CNDP pour un débat général sur les transports.

Et après, M. COLLOMB, vous réagirez. Allez-y, Monsieur.

Gilbert BARNACHON

Mais on est là aussi pour que... l'agglomération lyonnaise, parce que vous subirez les conséquences de ce qui se passera au Sud de l'agglomération lyonnaise. Ce qui me fait réagir M. COLLOMB, c'est que pour vous, comme vous le dites, et vous avez bien raison, on sent tout le pouvoir que vous avez, qu'il n'y a pas de plan B. Et c'est pour ça que je dis qu'il y a un dévoiement du débat public. C'est que c'est vous qui le dites ce soir. Il n'y a pas de plan B. Ce qui faut qui se passe, c'est le plan A. Ça veut dire que tout le reste, c'est pas la peine d'en débattre, on sait ce qui se passera. Merci.

Gérard COLLOMB

Non, Monsieur. C'est pas cela. Je vous dis que... on m'a dit : « Est-ce que vous faites l'Anneau des Sciences si les autres ne font pas ? » J'ai dit : « Non. Ce sera effectivement en même temps. » Et je me battraï, parce que je veux me battre, pour l'Anneau des Sciences. Je veux me battre effectivement pour qu'il y ait aussi le contournement. Et que nous, nous allons

financer cela. L'État peut financer le reste ou donner aux sociétés autoroutières un allongement des concessions qui permettra de réaliser un certain nombre de choses pour l'agglomération lyonnaise.

Moi, je veux bien que vous veniez avec votre plan sur, effectivement, les transports routiers et sur de nouvelles lignes de chemin de fer. Mais si vous voulez, comme vous êtes monde associatif, si vous voulez bien venir en même temps que ceux chez qui vous reporterez effectivement le trafic SNCF, je serai heureux de discuter avec vous tous ensemble. Parce que vous voyez, on aborde beaucoup de problèmes. Et l'autre jour, il y a un de nos amis, avec qui on a toujours un dialogue fraternel, qui me disait : « Mais pourquoi vous ne pensez pas au téléphérique ? » Ben, figurez-vous que depuis que j'ai fait la discussion, je lui avais dit à l'époque : « Cher Monsieur, le jour où je ferai un débat pour qu'installer des téléphériques, pas en théorie, mais où je les mettrai devant des maisons ou au-dessus de maisons, vous allez voir ce que donnera le débat. » J'ai appris depuis qu'à Issy-les-Moulineaux, il y avait un de mes collègues qui avait voulu faire un téléphérique. Et alors là, waouh ! La levée de boucliers ! Et on a fondé une association au nom assez poétique, qui s'appelle « Touche pas à mon ciel ». Vous voyez que c'est difficile quand même, les débats sur les infrastructures. Et que quelque part, pour aller de l'avant, effectivement, il faut une résolution terrible pour clôturer ce débat.

Je veux simplement... je vous dis la même chose. Dans l'agglomération depuis 2001, on peut pas dire que toutes les choses que nous avons réalisées, ça soit évidemment des choses totalement ratées. Vous voyez, imaginez par exemple pour les gens ici, les gens qui habitaient le quartier Sainte-Blandine, quand je leur ai dit qu'ici on allait faire 1 million de m² de constructions, je vais vous dire la réaction. Au début, ça a été terrible. Et vous voyez aujourd'hui, dans le quartier Sainte-Blandine, ils se disent : « Wah ! Notre quartier, il est reparti de l'avant ». Et donc, ce qu'on essaie de faire, c'est effectivement de faire en sorte à la fois qu'on résolve les problèmes de mobilité qui sont des problèmes essentiels, mais que ces problèmes de mobilité puissent être compatibles avec l'environnement. Et ça, c'est l'image de ce que sera par exemple notre projet devant la Saulaie. Et tout à l'heure, mes amis me disaient : « Mais sur l'Est lyonnais, vous faites quoi ? » Un de ces jours, venez voir comment nous concevons. Par exemple, nous sommes en train de réaliser le boulevard urbain Est, qui est du ressort de l'agglomération. Venez voir comme nous le concevons. C'est la même qualité que cette image que nous réaliserons autour du boulevard urbain Est, dans l'Est de l'agglomération. Mesdames et Messieurs, on essaie quand même de faire que cette ville, elle soit belle. À la fois qu'elle puisse vivre parce que s'il n'y a pas de mobilité elle meurt, mais qu'en même temps elle soit bien pour ses habitants.

Philippe MARZOLF

J'en profite pour excuser la technique, parce que comme vous disiez, c'est une belle image. Mais on a malheureusement une image assez mauvaise ici. Sur les écrans de retour, elle est très bonne.

Monsieur, là, vous demandiez la parole.

Bertrand JABOULEY

Oui, merci de redonner la parole aux Perrachois, parce que l'Est lyonnais, c'est bien. Il y a des débats qui ont lieu dans l'Est lyonnais. La réunion de ce soir, c'est la requalification de l'A6/A7. Et donc, ce soir, je prends la parole en simple citoyen, en Perrachois, où j'ai vécu pendant plus de 40 ans. Et donc, on connaît bien...

Philippe MARZOLF

Vous n'avez pas donné votre nom, Monsieur.

Bertrand JABOULEY

Bertrand Jabouley. Je suis également adjoint au maire du 5^e arrondissement. Mais c'est sur la problématique particulière de Perrache que j'interviens en tant que Perrachois d'origine. Et je voulais parler des nuisances. On a beaucoup entendu parler de nuisances partout, dans tous les débats, depuis plusieurs semaines. Les nuisances, c'est pas la question de reporter les nuisances de Perrache ailleurs. Les nuisances de Perrache, elles existent aujourd'hui. L'objectif, c'est pas de les mettre à l'Est ou à l'Ouest. Tant qu'il n'y aura pas d'autres infrastructures, on ne peut pas déclasser l'autoroute, on ne peut pas mettre les nuisances ailleurs. C'est simplement la création de nouvelles infrastructures qui permettront de diffuser ces nuisances. Et en les diffusant, on les atténue. On les atténue pour tous et on permet à tous de pouvoir circuler. C'est ça l'objectif de l'Anneau des Sciences.

Deuxième réflexion, c'est sur les flux de transit. Ça devient une véritable phobie, ces flux de transit. Évidemment, ils sont nombreux. Pas tant que ça finalement, puisque c'est 15 % des flux sous Fourvière. Ils sont nombreux. Il faudrait qu'ils passent ailleurs. Il faudrait que l'État s'engage. C'est une nécessité. Mais le vrai problème de Fourvière, c'est pas les flux de transit. Le vrai problème de Fourvière, ce sont les flux d'agglomération qui n'ont pas à passer systématiquement dans Fourvière pour aller partout dans l'agglomération. Ces flux d'agglomération, certains sont nécessaires sous Fourvière pour aller au cœur de l'agglomération. Mais la plupart, une bonne partie, doivent passer par ailleurs, et tant qu'il n'y a pas d'infrastructures qui passent par ailleurs, que ce soit le transport en commun, que ce soit des flux routiers comme l'Anneau des Sciences, on ne pourra pas déclasser l'autoroute. Et donc, le jour où il y aura véritablement des offres de transport routier, transport en commun, qui permettront de déclasser l'autoroute, on pourra enfin vivre à Perrache et réussir ce projet fabuleux qu'est la Confluence.

Philippe MARZOLF

Merci pour votre contribution, Monsieur. On va prendre deux interventions, parce qu'après on va clôturer. Monsieur, qui demandait, et Monsieur.

Jean-François MAILLET

Bonsoir. Allô ?

Philippe MARZOLF

Parlez dedans, ça vient.

Jean-François MAILLET

Bonsoir. Jean-François MAILLET, Sauvegarde et embellissement de Lyon. J'ai juste deux réactions. L'une avec les personnes de l'Est, le Monsieur tout à l'heure qui est intervenu, pour dire que c'est tout à l'Est ou tout à l'Ouest, etc. En réalité, l'Est est beaucoup plus grand en surface que l'Ouest. C'est normal qu'il... et il est plus plat. C'est donc normal qu'il hérite d'un certain nombre de choses.

Ensuite, le contournement Est, que je sache...

Philippe MARZOLF

Il ne va pas être d'accord, je pense.

Jean-François MAILLET

Oui, non, mais, le contournement Est, que je sache, il est déjà réalisé aux trois quarts. Donc, s'il est réalisé aux trois quarts, on le continue au Sud et on le reboucle pas d'ailleurs sur Givors, comme on l'a vu dans certains plans.

Deuxième remarque.

Gérard COLLOMB

M. POËT ne sera pas d'accord.

Jean-François MAILLET

Oui, non, mais d'accord. Mais je donne mon avis. Je serai d'ailleurs pas d'accord avec vous sur la deuxième remarque. C'est sur les feux rouges ou le feu rouge qu'on veut mettre sur le quai Perrache, à la place de l'autopont qui est à côté du musée. Ce feu rouge, moi, je conteste formellement les chiffres avancés par Monsieur de la DREAL, puisque quand il parle de 60 000 passagers, en réalité, ça, c'est ce qu'il y aura une fois que tout sera terminé en 2028. Et qu'on aura requalifié l'autoroute. Donc, dans un premier temps, il suffit de réduire de 15 000 le nombre de passagers.

Philippe MARZOLF

De passagers ou de voitures ?

Jean-François MAILLET

De voiture, oui. Ça peut se faire avec simplement un système de péage. C'est pas sorcier. Et je demande, moi, formellement, qu'on demande au laboratoire des transports, d'économie des transports, de faire une étude sur vraiment le temps qu'on perd en mettant un feu rouge et non pas afficher officiellement que c'est la moitié du temps, etc.

Philippe MARZOLF

C'est un feu rouge. C'est pas un péage. Puisque vous avez parlé de péage. C'est un feu rouge.

Jean-François MAILLET

Pardon ?

Philippe MARZOLF

C'est un feu rouge. Pas un péage.

Jean-François MAILLET

Ça, c'est un feu rouge. Non, mais je dis que les péages permettraient de réduire la circulation sur le tunnel. Je parle de péage pour le tunnel, et pas le péage pour je ne sais quoi. Et notamment pour les non-Lyonnais. Et ça peut très bien se faire avec des caméras qui détectent ceux qui sont pas du Rhône. Et bien, oui.

Philippe MARZOLF

Ça, je pense pas que...

Gérard COLLOMB

Ça, ça s'appelle le péage urbain et c'est un autre débat que nous aurons un de ces jours.

Jean-François MAILLET

Oui, mais ça permettrait de réduire le trafic.

Gérard COLLOMB

Mais le péage urbain, c'est un vrai débat.

Philippe MARZOLF

Merci Monsieur.

Jean-François MAILLET

Pour mettre un feu tricolore et en fait dégager ce foutu autopont.

Philippe MARZOLF

On a bien compris votre proposition. Il y avait encore deux interventions et après on clôture, M. COLLOMB. Les deux Messieurs.

Georges GUERRIER

Bonsoir. Georges GUERRIER, Renaissance du Vieux Lyon. L'Anneau des Sciences, oui, le plus vite possible. Les rives de Saône, oui, bravo. Quand ? Le plus vite possible. Mais la sortie Sud du tunnel de Fourvière, le bas de la montée de Choulans, le dessus du quai Fulchiron, le Nord du quai Jean-Jacques Rousseau, et bien ce soir en m'endormant, je suis sûr que je vais rêver à de belles esquisses, de belles photos du cabinet d'urbanisme, parce que je ne les ai pas vues ce soir, de qualité ou pas de qualité, mais j'ai pas vu la sortie Sud. Et pourtant, c'est l'entrée Sud du Vieux Lyon. Merci.

Philippe MARZOLF

Sortie Sud du tunnel de Fourvière, si, il y avait des plans de Perrache.

Gérard COLLOMB

Oh ben, simplement, on a encore un peu de travail. Je sais pas si vous avez déjà travaillé... Non, mais, si vous voulez, faut bien vous dire qu'au fur et à mesure, ce débat est enrichissant pour nos équipes, parce que d'une certaine manière vous nous challengez. Et donc, ça demande qu'on intègre un certain nombre des points que vous soulevez. Vous pouvez constater qu'on a déjà introduit pas mal. Alors, je ne sais pas si la MO a réfléchi juste à la sortie du Tunnel. Et effectivement, vous posez un vrai problème. Aujourd'hui, la montée de Choulans, qui sera partiellement résolue, c'est un des points d'accès. On passe comment, d'Ouest en Est ? On passe évidemment par Fourvière, vous l'avez, par la montée de Choulans, vous l'avez. Donc, vous avez gagné à la fois au tirage et au grattage. Donc, on va essayer de revoir les deux.

Philippe MARZOLF

Alors, une dernière intervention avant de clôturer.

Pierre SUBLET

Merci Monsieur le Président. Pierre SUBLET, Saint-Genis Sud. On va reparler des nuisances. Vous annoncez que les diffusions de gaz nocifs ozone particules fines s'atténuent, voire s'annulent, à partir de 100 m des sorties de tunnel. Ma question concerne les vallons impactés par le Top, particulièrement le vallon des Hôpitaux encaissé et soumis à des épisodes de brouillard persistant. Vous nous avez dit qu'il n'existe pas de solution pour traiter les polluants en sortie de tunnel. Pouvez-vous nous expliquer comment se fera la diffusion de tous les polluants lors des pics de pollution et des inversions de température très fréquents dans l'agglomération ?

Deuxième question pour M. LAURENT. Vous annoncez le prolongement du métro d'Oullins gare aux Hôpitaux Sud. Ce prolongement se fera-t-il si le Top ne passe pas aux Hôpitaux ? Et quand ce prolongement se fera-t-il ou sera mis en service ? Merci.

Philippe MARZOLF

Questions précises.

Gérard COLLOMB

Sur les pics de pollution, comme vous le savez dans l'agglomération, ils sont certes générés là où on a des tunnels, mais ils sont générés globalement par ce que je vous indiquais tout à l'heure. Si on écarte un certain nombre de circulations de l'agglomération, on aura évidemment des pics de pollution qui sont moins importants. Si on ne fait rien, on aura toujours plus de pics de pollution dans l'agglomération et, croyez-moi, on y travaille. On y travaille sur la réduction à la fois de... ben, des voitures. C'est pour ça qu'on développe des politiques de transport en commun. Je rappelle ce soir, depuis que je suis à la tête de cette agglomération, le SYTRAL, 1,1 milliard sur chaque mandat. Donc, on y met beaucoup d'argent. On y travaille avec les industriels et ils ont réduit leurs émissions de manière considérable. C'est ça, le plan climat. Et puis, je vais vous dire, on y travaille aussi sur les voitures. Il se trouve qu'ici, pas dans 20 ans, pas dans 30 ans, là, en ce moment, on est en train de faire avec le NEDO japonais, c'est l'ADEME japonaise, l'agence des technologies vertes japonaises. On travaille sur un bâtiment, sur un ensemble de bâtiments à énergie positive. Et ce sont eux qui vont émettre l'énergie, l'électricité, qui permettra de produire pour les voitures électriques qu'on mettra dans la Confluence. Et ben, demain, ça, c'est l'avenir. Alors, ça réduira les gaz à effet de serre, mais quand même ces voitures, même si demain elles sont propres, même si elles sont intelligentes, il faudra toujours des infrastructures. Par où les faire passer ? Voilà. C'est comme cela que nous pensons l'avenir, pas simplement un projet, mais tous les projets ensemble. Et actuellement, avec le Grand Lyon, vous voyez, nous sommes en train de travailler sur un projet, puisque les projets ils

sont multiples et on ne peut pas tous les présenter à l'occasion de réunions comme ce soir. Mais nous travaillons sur un projet qui s'appelle Optimod. Ce projet, il permet de capter un peu... aujourd'hui, on a commencé grâce à ce projet. Si aujourd'hui, la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse n'a pas suscité tous les embouteillages, c'est parce qu'on avait déjà réalisé une partie de ce projet. Nous avons, à la ville de Lyon, des capteurs sur tous les feux rouges, sur les chaussées aujourd'hui, qui nous permettent de regarder toutes les circulations de l'agglomération, qui en temps réel nous montrent effectivement tous les blocages qu'il peut y avoir, qui nous permettent de débloquent en régulant à distance un certain nombre de feux. Aujourd'hui, c'est ça notre système. Demain, nous sommes en train de l'interconnecter avec la SNCF, avec donc les TER. Nous sommes en train de l'interconnecter avec les transports en commun. Nous travaillons pour cela avec évidemment le laboratoire des transports, l'INSA, etc., etc., avec de grandes sociétés d'informatique comme IBM, mais aussi avec des PME régionales comme Cityway. Et donc, demain, vous allez avoir sur votre portable... vous aurez des systèmes qui vont vous dire : « Et ben, écoutez, vous êtes dans une destination A. Vous êtes au point A. Vous voulez aller au point B. » Et ben, on va vous dire, si effectivement, ce que je disais tout à l'heure, vous allez jusqu'au parking relais le plus proche, et bien que vous prenez après un transport en commun, et que même à la limite vous voulez prendre un Vélo'V, et bien vous prenez votre iPhone et vous pourrez réserver une place dans le parking relais. Vous aurez ensuite un transport qui vous emmènera en telle durée jusqu'à votre lieu. Et même, on pourra vous réserver demain la station Vélo'V. Voilà. C'est ça la mobilité de l'avenir. C'est pas simplement le prolongement de nos habitudes actuelles. C'est des ruptures technologiques qui vont être considérables et elles se produisent aujourd'hui. On est en train de travailler avec beaucoup de sociétés qui vont nous aider à pouvoir faire ces ruptures technologiques pour le plus grand bien des habitants de l'agglomération et même de la métropole.

Philippe MARZOLF

Il y avait une question précise, la mise en service du métro à Oullins.

Gérard COLLOMB

Le métro à Oullins. Le métro à Oullins, il ouvre l'an prochain. Comment ? Il ouvre cette année, oui.

Philippe MARZOLF

Aux Hôpitaux.

Gérard COLLOMB

L'an prochain, c'est cette année. Donc, les choses vont... Pour ceux qui disaient : « Est-ce que c'est pas pour des temps considérables ? » Non, c'est pas pour des temps considérables. Dès le prochain mandat, nous lançons sur les Hôpitaux le métro. Donc, effectivement, on pense

déjà – et c’est pour ça qu’on veut aménager le site des Hôpitaux – on pense effectivement interconnexion. Et pour ceux qui disaient : « Mais le site, il est un peu particulier ? » Oui, on y a un peu réfléchi. Et c’est pour cela d’ailleurs qu’on fait plutôt des voiries de desserte, et passe plutôt par les zones industrielles qui sont entre Brignais et Beaunant. Et on a reculé l’Anneau des Sciences pour qu’effectivement elle ne tangente pas les habitations, mais qu’il capte les circulations très au-delà des zones habitées parce qu’on pense aussi aux émissions dont vous parlez.

Philippe MARZOLF

Il y avait une dernière demande d’intervention qui a duré longtemps. Et après, on arrête cette soirée.

Nicolas IGERSHEIM

Merci. Bonsoir. Nicolas IGERSHEIM. Je suis président de la Ville à vélo. J’ai bien entendu que tout le monde peut pas prendre son vélo. On en est bien conscient. Mais il n’est pas question de ça, il est question de permettre aux gens qui le voudraient de circuler à vélo tranquillement. C’est une question de respect des minorités.

Or, ce soir, la situation, quelle est-elle ? C’est personne. Personne ne peut imaginer rentrer à la Mulatière d’ici ou à Oullins, ou à Pierre-Bénite, alors que c’est à 10 min à vélo. Personne, parce qu’à l’heure actuelle il n’y a pas moyen d’emprunter le pont de la Mulatière bien sûr.

Alors, M. COLLOMB, je vous propose d’agir tout de suite. Je vous propose de profiter de la présence parmi nous de M. Christian MAISONNIER. Je suis sûr que si vous lui demandez gentiment, ses services sauront transmettre aux vôtres les plans, les documents, les photos du pont de la Mulatière, de façon à ce qu’ils aient tout ce qui est nécessaire pour réaliser rapidement une passerelle en encorbellement sur le pont de la Mulatière. C’est un projet qui n’aura pas d’opposants. Il n’aura pas d’opposants. Et vu l’efficacité de vos services, dont vous vantez les réalisations à juste titre, les réalisations exemplaires comme les voies sur berge, comme Mermoz, Vélo’V et j’en oublie, je suis sûr que vous aurez un projet à présenter sans opposants avant le prochain mandat. Merci.

Gérard COLLOMB

Vous pouvez, dans le cadre du réaménagement... je vais répondre. Vous répondez Aurélie, là, sur ce que vous avez montré tout à l’heure ?

Aurélie JOHANN

Les illustrations qui ont été proposées et démontrées sur le boulevard... ce qu’on appelle le boulevard du Rhône au niveau de la Confluence, ou le long de la Mulatière et de la Saulaie au Sud, se prolonge effectivement sur le pont de la Mulatière également. Dans la mesure où on réduit le nombre de voies dédiées aux voitures, on a de la place pour mettre des couloirs bus et des continuités.

Gérard COLLOMB

Ah, ben, écoutez. Alors, si c'est tout de suite et si le changement, c'est maintenant, je transmets à M. MAISONNIER votre demande avec les miennes.

Philippe MARZOLF

Voilà. C'est l'État qui va répondre. Merci en tout cas pour cette soirée. Je vous rappelle que vous avez des documents sur vos sièges. Ceux qui n'ont pas pu poser des questions, vous pouvez le faire par écrit ou sur internet. La prochaine fois qu'on se rencontre, c'est le 31 janvier, la semaine prochaine, entrée Sud de Lyon à Irigny. Bonne soirée et merci.