

## RÉUNION D'OUVERTURE DU DÉBAT PUBLIC

### Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique

**LYON, le 29 novembre 2012**

« LA SUCRIERE »

49-52 quai Rambaud 69002 Lyon

De 19h30 à 23h00

**Nombre de Participants : 615**

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

- ✓ Philippe MARZOLF
- ✓ Chantal SAYARET,
- ✓ Cécile VALVERDE,
- ✓ Jean Paul PUYFAUCHER,
- ✓ Jean Stéphane DEVISSE.

## Philippe MARZOLF

Messieurs, si vous voulez bien vous donner la peine de vous asseoir nous allons commencer dans deux minutes.

Mesdames, messieurs, bonsoir. Philippe MARZOLF, je suis président de la Commission particulière du débat sur l'Anneau des Sciences, tronçon Ouest, périphérique de Lyon et ce soir je suis accompagné de tous les autres membres de la Commission particulière, Cécile VALVERDE, Chantal SAYARET, Jean-Paul PUYFAUCHER et Jean-Stéphane DEVISSE.

Donc, c'est la réunion de lancement de ce débat. Voilà, nous vous proposons un déroulé que nous avons dû un petit peu changer. Nous voulions d'abord commencer par la présentation du projet, mais d'abord nous passons par le transit parce qu'il y a des questions d'emploi du temps. Je vais vous présenter le débat public, comment nous l'avons organisé, comment il va se dérouler, ensuite nous allons parler de la problématique du transit parce que c'est une des conditions posées par le Grand Lyon et le Conseil régional pour décider pour l'Anneau des Sciences que l'État décide pour les problématiques de transit et ensuite nous aurons des échanges avec le public, bien sûr, des interventions d'associations et d'élus et ensuite, à partir de 20 h 55, 21 h, on parlera du projet et de son contexte.

Alors, tout de suite, le débat public, je vous le rappelle, c'est une saisine de la Commission nationale du débat public qui a été faite par le Grand Lyon et la communauté urbaine du Grand Lyon et le Conseil général conjointement le 2 mars. La CNDP a décidé le 4 avril qu'il était nécessaire de faire un débat public sur le projet Anneau des Sciences, bouclage du périphérique de Lyon. Donc, je vous précise très clairement, la CNDP a été saisie sur un projet d'infrastructure routière, c'est la loi du 27 février 2002, le décret du 4 octobre 2002 également, donc nous faisons un débat sur l'Anneau des Sciences, nous parlons de la problématique du transit parce que c'est une condition de décision par rapport à ce projet. Le 4 avril, elle a nommé le président et les membres qui sont ici pour organiser le débat, qui organisent le débat en toute indépendance par rapport au maître d'ouvrage et aux acteurs et en toute neutralité. Nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet, nous sommes là pour organiser le débat de façon la plus équitable, la plus transparente possible. Tout le monde va pouvoir s'exprimer et ensuite on fera un compte-rendu. Et on n'a pas d'avis à donner.

Le débat public porte sur quoi ? C'est la loi qui le dit, ce n'est pas nous qui l'inventons, il porte sur l'opportunité du projet : faut-il le faire ? Ses objectifs. Pourquoi ? À quoi cela va-t-il servir ? Et ses principales caractéristiques.

Un débat public sert d'abord à s'informer. C'est pour cela que vous avez des documents à l'extérieur pour vous informer. Un site internet très complet, donc de pouvoir poser des questions, obtenir des réponses. Toutes les réponses sont relues par la Commission pour voir si elles sont bien complètes et également bien sûr donner son avis et faire des contributions.

Les principes du débat public. Tout d'abord, le premier principe, c'est la transparence. Tout doit être mis sur la table, tout ce qui va être dit va se retrouver public, donc va être sur internet ou disponible dans les bureaux de la Commission particulière. Toutes les informations, on essaie qu'elles soient les plus claires et les plus accessibles possible.

Deuxième principe, le principe d'équivalence, qui est un principe fort dans le débat public organisé par la Commission nationale du débat public. Toute personne concernée peut s'exprimer. En réunion publique, bien sûr, sur internet, par courrier, par différents moyens que je vais développer. Donc, que ce soit un élu ou un citoyen, tout le monde peut s'exprimer, nous sommes là pour vous écouter au même niveau. Par contre, ce que nous cherchons, ce sont des arguments. Savoir si vous êtes pour ou contre le projet, cela a un intérêt. Mais à chaque fois, on vous demandera pourquoi, surtout si vous êtes contre, pour proposer une solution alternative et savoir ce que vous proposez comme solution par rapport à une problématique de déplacement.

Le débat public, les dates, il a commencé le 10 novembre. Le dossier du maître d'ouvrage est sur le site depuis le 10 novembre. La fin du débat public, le 28 février. Cela fait pratiquement quatre mois, c'est la loi qui le dit : maximum quatre mois. Ensuite, la Commission particulière va publier un compte rendu de tout ce que vous avez dit, quels ont été les arguments qui ont été échangés. La CNDP va en tirer un bilan, les principaux enseignements. Cela, on a deux mois pour le faire, jusqu'au 30 avril. Ensuite, le maître d'ouvrage, le Grand Lyon et le Conseil général auront à publier une décision officielle après délibération sur les principes et conditions de poursuite du projet : ils l'abandonnent, ils le continuent, ils le modifient. C'est à eux de décider, on est en démocratie représentative. Par contre, le débat sert à éclairer le décideur final sur ce que pense le public par rapport au projet. Par contre, également, cela va plus loin, depuis la loi Grenelle 2, le maître d'ouvrage doit également dire quelles sont les mesures qui lui semblent nécessaires pour répondre aux enseignements du débat. Donc, il y a bien un lien entre ce que vous allez dire et la décision du maître d'ouvrage. Et ensuite, en cas de poursuite du projet, le maître d'ouvrage également annonce la manière dont il entend assurer l'information et la participation du public tout au long de l'élaboration du projet jusqu'à l'enquête publique. Donc vous voyez, si le projet est poursuivi, il y aura d'autres moments de débats, de concertations.

Pour organiser les modalités d'organisation du débat, je vous ai dit qu'on est indépendant et neutre, on n'est même pas tous de la région, ou pratiquement pas. Donc, pour faire cela, en fin de compte, on s'appuie sur les acteurs qu'on a rencontrés. On en a rencontrés plus de quatre-vingt, des acteurs, des élus, bien sûr, des acteurs socio-économiques, des associations, pour justement leur demander à eux-mêmes comment il faut organiser ce débat, quels sont les thèmes, quelles sont les questions que pose le projet. On a même fait une consultation sur internet, fin août, début septembre, pour demander à tous les internautes – il y en a plus de 400 qui ont répondu – quels sont les thèmes principaux à aborder lors de ce débat. Et à partir de tout cela, nous avons sorti quelles sont les questions auxquelles le débat par exemple doit permettre de répondre. Il peut y en avoir d'autres, pour nous ce sont les principales pour l'instant.

Quels sont les enjeux et les besoins en déplacement et en aménagement urbain de l'Ouest lyonnais à l'horizon 2030, si le projet se fait, c'est la date à laquelle il va sortir. Le projet répond-il à ces besoins et ces enjeux ? À quelles conditions ? Et sinon, y a-t-il des solutions alternatives ou complémentaires ?

Les principaux thèmes du débat, cela va être bien sûr d'essayer de se projeter, l'aménagement, la mobilité à l'horizon 2030 : où les gens habiteront-ils ? Où vont-ils travailler ? Où vont-ils aller pour leurs loisirs ? Les impacts des transports sur la santé sont importants et concernent tout le monde, sur l'environnement également, local et global, les aspects financiers qui sont importants en cette période, et également les solutions alternatives et complémentaires qui nous sont déjà arrivées à la Commission. Pour ceci, pour l'instant, nous avons prévu 14 réunions publiques : la réunion d'ouverture aujourd'hui, projet et contexte et la problématique du transit. Pour vraiment approfondir par rapport au projet parce que ce soir, à 22 h 30, vous serez peut-être un peu frustrés, nous avons prévu une réunion le 4 décembre, donc la semaine prochaine, d'approfondissement du projet. Donc, le maître d'ouvrage va représenter le projet et là vous aurez trois heures pour poser des questions, donner votre avis sur le sujet pour vraiment approfondir. Ensuite, on a des réunions et des ateliers thématiques. Un débat public, c'est donner son avis, mais d'abord c'est aussi écouter, apprendre des connaissances, des informations pour essayer de monter un peu en généralité. Notamment sur l'aménagement de la ville, sur les impacts, donc ce sont les différentes thématiques. Et il y a des ateliers thématiques, des solutions alternatives où, là, différents acteurs présenteront quelles sont leurs solutions : transports collectifs, des tracés alternatifs qui seront présentés également. Et ensuite, nous ferons pour l'instant quatre réunions territoriales, vous voyez, entrée Nord-Ouest, Sud-Ouest, la requalification de l'A6/A7 et l'entrée Sud. Et on fera une réunion de clôture le 21 février sur les enseignements : qu'est-ce que l'on peut tirer déjà du débat comme enseignements ? Il y a également la possibilité de faire des auditions publiques et on étudie également peut-être la possibilité de faire une réunion qui soit plus dans l'Est de Lyon.

Le site internet. Il y a des réunions publiques pour s'exprimer, mais le site internet, j'espère que vous y êtes déjà allés. Il est très complet. Plein d'informations, plein de moyens de s'exprimer. Vous pouvez poser des questions par rapport au système questions/réponses. Et je vous l'ai dit, toutes les réponses du maître d'ouvrage seront relues par la Commission particulière pour voir si elles sont bien complètes, non pas sur le fond, on ne donne pas d'avis, mais savoir si elles sont bien complètes par rapport à la question qui a été posée. Donner son avis au niveau du forum de discussion, thématique ou général. Publier ou faire publier une contribution argumentée, donc qui répond aux questions du débat, qui répond sur la question de l'opportunité, des objectifs. Et également, certaines contributions seront retenues par la Commission pour devenir des cahiers d'acteurs qui seront imprimés et diffusés. Et vous pouvez également, comme ce soir, regarder toutes les réunions publiques sur internet en direct ou en différé et même poser des questions sur internet au cours de la réunion. C'est pour cela que nous avons un ordinateur ici.

Donc, les gens qui, par hasard, ne voudraient pas être filmés du tout, il faut qu'ils se mettent un petit peu sur le côté pour qu'ils ne soient pas pris dans le champ des caméras. Tous les

documents reçus également par courrier postal ou électronique seront rendus publics et mis sur le site internet, c'est le principe de transparence.

Donc, pour s'informer, vous avez pu voir à l'extérieur, vous avez le dossier du maître d'ouvrage, une centaine de pages, sa synthèse qui fait seize pages, toutes les études qu'il a réalisées. Sur le site internet, vous avez les synthèses des études. Dans les bureaux de la Commission, 203 rue Garibaldi, vous pouvez avoir toutes les études sur format papier pour les étudier, il y a une salle pour vous recevoir si vous le voulez, sur rendez-vous. Et également, vous pouvez vous inscrire sur notre liste de diffusion. Il y a déjà 800 personnes qui sont inscrites, qui demandent à être informées régulièrement sur ce qui va se passer sur le débat, pour recevoir les documents, les journaux. Vous pouvez même nous suivre sur Facebook, si vous le voulez, il y a une page qui donne les informations.

Les moyens de diffusion, et là, je tiens à remercier tous les acteurs et les collectivités que nous avons rencontrés, qui nous ont appuyés pour justement diffuser l'information dans leurs différents supports, pour pouvoir dire à tous leurs citoyens ou administrés ou adhérents : « Venez participer au débat, informez-vous et donnez votre avis ». Des communiqués de presse, bien sûr. Il y a une campagne de publicité qui a été faite, j'espère que vous l'avez vue. Cela a dû marcher parce qu'il y a quand même du monde ce soir. Il y a des campagnes d'affichage, de tractage, et bien sûr une exposition que vous avez pu voir là à l'intérieur, mais également une exposition qui va se déplacer dans les différentes communes.

Voilà, globalement toutes les modalités d'organisation que nous avons imaginées en collaboration avec les acteurs pour pouvoir essayer de faire un débat qui soit le plus constructif possible sur le projet d'Anneau des Sciences.

Je vais prendre deux ou trois questions, que sur les modalités de débat. Vous aurez tout le temps après de poser des questions sur les problématiques de transit, sur le projet lui-même. Donc, sur les modalités du débat, est-ce que vous avez des réactions, des questions ? Ou alors, j'ai été très clair.

Monsieur. Donc, le principe toujours, vous levez la main. C'est moi qui donne la parole et je dis à l'hôtesse de vous donner le micro. Vous vous levez s'il vous plait, vous donnez votre nom, votre ville, votre organisme si vous parlez pour un organisme et après vous parlez.

### Paul COSTE

Paul COSTE, pour l'instant élu à Corbas. J'insiste pour la nécessité de faire une réunion dans l'Est lyonnais, puisque quelque part, au moins un des projets impacte directement l'Est lyonnais, donc ce serait la moindre des choses qu'il y ait un débat dans le coin. Merci.

### Philippe MARZOLF

Un des projets ?

### Paul COSTE

Enfin, un des projets entre le scénario 1 et le scénario... le scénario Rodeo, pour parler de cela. Le scénario Rodeo concerne essentiellement, enfin non pas essentiellement, mais concerne beaucoup l'Est lyonnais. Je pense que c'est important, ne serait-ce que par respect pour les gens qui vont recevoir toute la circulation correspondante, qu'ils soient au courant. Merci.

### Philippe MARZOLF

Très bien. Une autre question sur les modalités .Bon, très bien, on a été très rapides. Je vais demander maintenant à Monsieur COLLOMB et à Monsieur MERCIER.

### Intervenant non audible

### Philippe MARZOLF

La réponse. Pour l'instant, on est en train de voir avec les différents acteurs de l'Est pour qu'ils se mettent d'accord pour le faire à un endroit et qu'il n'y ait pas plusieurs réunions qui soient prévues. Vous l'avez vu également dans le journal du débat, il y a des réunions qui sont prévues. Donc, on est en train de voir avec ces acteurs-là pour qu'ils se mettent d'accord pour qu'on le fasse à un endroit, on ne sait pas encore où, mais on vous le dira bien sûr très rapidement.

Messieurs MERCIER et COLLOMB, Monsieur le Préfet, si vous voulez bien monter sur scène. Il faudrait mettre les chevalets. Chacun prend son chevalet. Monsieur MERCIER et Monsieur COLLOMB, mettez-vous plutôt là et Monsieur le Préfet, qui va répondre aux questions, va se mettre plutôt ici, face au public.

La problématique de transit comme je vous l'ai annoncée est une des conditions de décision du Grand Lyon et du Conseil général de réaliser ou non l'Anneau des Sciences. Donc ce sera la question que je vais poser à Monsieur MERCIER et Monsieur COLLOMB : pourquoi avez-vous mis cette condition pour réaliser l'Anneau des Sciences que l'État prenne une décision sur le transit ?

### Gérard COLLOMB

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Vous avez eu la réponse en venant à La Sucrière. Si vous avez regardé en face de vous, en remontant depuis le Sud, vous avez pu voir une autoroute traverser la ville et cette autoroute emboliser totalement la ville. Il était 19 h 30 quand vous êtes arrivés et vous avez vu que depuis Pierre-Bénite jusqu'à l'entrée du tunnel de Fourvière il y avait un bouchon qui chaque année s'étend un peu plus. Alors ce que nous voulons faire c'est bien évidemment ne pas répéter la même erreur et donc séparer les trafics de transit des trafics d'agglomérés. Donc nous portons un projet de desserte de l'agglomération et d'une mobilité intermodale, nous le montrerons tout à l'heure, et donc nous faisons comme préalable à la réalisation de l'Anneau des Sciences, le fait que l'État s'engage sur un

contournement. C'est à lui de dire où il veut faire ce contournement à l'Ouest, à l'Est, mais pour nous c'est une condition indispensable pour que nous réalisons l'Anneau des Sciences.

### Michel MERCIER

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Juste un mot parce que le département partage tout à fait la position que Gérard COLLOMB vient d'exprimer au nom de la communauté urbaine. Nous souhaitons en effet que l'Anneau des Sciences comme l'ensemble du boulevard circulaire autour de Lyon serve d'abord à la mobilité à l'intérieur d'une agglomération d'un million trois mille habitants qui génèrent son propre trafic. Nous sommes toujours heureux d'accueillir les gens qui viennent d'ailleurs, mais il faut qu'il y ait une organisation de ces arrivées. Gérard COLLOMB vient de le rappeler pour le Sud, mais si nous allons vers Dardilly c'est exactement la même chose, et si nous sommes à l'Est lyonnais c'est exactement la même chose. Donc nous sommes dans une situation de thrombose, il faut que nous en sortions, l'Anneau des Sciences répondra à une question interne à l'agglomération et l'État doit répondre à tout ce qui est externe à l'agglomération.

### Philippe MARZOLF

Merci, Messieurs. Pour préparer cette séance nous avons sollicité le ministre des Transports, Monsieur CUVILLIER, pour qu'il nous dise qui allait parler au nom de l'État. Parce que l'État, nous ne savons pas toujours qui est-ce, même s'il y a des représentants locaux, en tout cas nous avons sollicité le ministre qui a envoyé des éléments de langage et qui a désigné Monsieur le Préfet CARENCO comme représentant de l'État pour parler de la problématique de transit. Monsieur CARENCO, vous avez dix minutes.

### Jean-François CARENCO

Monsieur MARZOLF, je n'ai pas l'habitude de me défilier donc...

Bonjour à tous, bonjour Monsieur le Maire, bonjour Monsieur le Président. Sur ce sujet quel est le sentiment de l'État ? D'abord, il faut voir que pour l'État, l'agglomération lyonnaise est un sujet important, qui est au cœur du territoire français, et donc naturellement le développement en rayonnement, en emplois de cette agglomération lyonnaise, est un sujet important. Je rappelle que la région Rhône-Alpes dont Lyon est la capitale, fait un peu plus de 10 % de l'activité, 14 % de l'industrie et donc elle est au cœur du sujet de la vie dans notre pays. De ce fait, nous pouvons le voir sur la carte, l'agglomération lyonnaise est au cœur d'un transit local, régional, national, international. Il y a une espèce d'étoile qui caractérise Lyon. Nous pouvons aller au Nord-Ouest sur Roanne, Clermont, au Nord vers Paris, nous pouvons aller au Nord-Est vers Genève, à l'Est vers Grenoble, au Sud vers Marseille, au Sud-Ouest vers Saint-Étienne. Et ce cœur est vrai tant, nous allons le redire, au niveau routier qu'au niveau ferroviaire. Le bon fonctionnement de cette agglomération impacte l'ensemble du système économique français, j'y reviendrai peut-être tout à l'heure, en matière ferroviaire, chacun savait, les décisions ont été prises en ce sens, qu'il y avait

trois bouchons au fret ferroviaire en France : le bouchon du pont Saint-Jean à Bordeaux, le bouchon Nîmes-Montpellier et le bouchon de la gare Part-Dieu. Ils sont en train de sauter, entre guillemets, peu à peu si nous voulons que le fret ferroviaire puisse se développer normalement. Nîmes-Montpellier a été attribué, sur Saint-Jean à Bordeaux, c'est fait, et je pense, j'espère, que le CFAL Nord verra sa DUP signée et publiée dans la semaine. L'État en matière routière est le gestionnaire du réseau national et donc il faut veiller à ce que la solution proposée sur l'ensemble de l'agglomération contribue au bon fonctionnement local, national et international. Lyon n'est pas toute seule et pèse dans l'économie française. Je vous signale que quand le tunnel de Fourvière est fermé, une heure après, j'ai un coup de téléphone de Bruxelles qui me demande ce qu'il se passe. Nous avons failli. Cet été, je crois le 29 ou le 30 juillet, la ville avait fait des réparations sous le tunnel de Fourvière, a tardé pour des raisons techniques à remettre en route la ventilation, le tunnel qui devait ouvrir le matin à 6 h ou à 7 h, n'a rouvert finalement qu'à 13 h. Nous avons eu une peur bleue, mais Bruxelles était déjà au courant et c'était : « Monsieur le Préfet, que faites-vous pour rétablir la libre circulation en Europe ? ». Voilà la réalité de ce qui est aujourd'hui.

Historiquement, il y a trois transits prépondérants : les poids lourds au profit de l'activité économique en général, les vacanciers qui viennent en transit et puis au sein de l'ensemble de la région, il n'y a pas que du Nord Sud, il n'y a pas que des traversants, il y a aussi au profit de l'activité régionale. Ce trafic est principalement orienté Nord Sud, mais cela fait 30 % du trafic total. Il faut noter aussi. Il suffit de regarder les choses, un basculement de l'activité à l'Est du fait de la position de l'aéroport et il ne vous a pas échappé que si vous faites une découpe en travers, une montagne, un fleuve et une plaine, en gros une fois que vous avez une montagne, un fleuve et une plaine nous voyons où se fait le développement avec des métropoles telles que Genève et Grenoble extrêmement dynamiques. Et très naturellement Lyon travaille avec Grenoble et avec Genève. Globalement, nous assistons à un basculement de l'activité de la région vers l'Est de l'agglomération. C'est comme cela. Donc face à tous ces trafics, ce qu'il faut voir c'est que ce sujet routier n'est qu'un élément de réflexion sur les déplacements beaucoup plus vastes. Il y a d'abord le sujet des déplacements doux à l'intérieur de l'agglomération, le président du SYTRAL est là, soit des transports en commun qui se développent comme dans peu d'agglomérations en France. L'État y amène sa part financière, sa part réglementaire, mais comme peu d'agglomérations en France, des tramways, prolongement du métro, etc.

### Intervenant

Des pistes cyclables.

### Jean-François CARENCO

Dans le même temps, nous travaillons beaucoup, et là c'est l'État qui est à la manœuvre, largement, sur les sujets ferroviaires. Il faut que tout ce transit passe plutôt sur le fleuve et surtout, j'y reviendrai, sur l'eau. Je peux en dire un mot. Le sujet d'approvisionnement de Lyon, et même au-delà du Nord vers le Sud et du Sud vers le Nord, doit utiliser, ce que j'appelle cette bande de roulement qui est l'axe Saône-Rhône. Le plan Rhône est là pour



cela, j'y ai travaillé cet après-midi avec la Région qui est en pointe là-dessus, le développement du port de Salaise, notamment qui tient à cœur à la Région, mais aussi la plateforme de Portes-lès-Valence, la plateforme en bas de Privas, j'ai oublié le nom, pourtant Dieu sait si je connais cela, au débouché de l'Ouvèze, Le Pouzin, et au-delà vers l'Ardoise bien évidemment. Et le nombre de conteneurs, de trafic VRAC a baissé, le trafic conteneurs prend régulièrement 11 % par an tant et si bien, je le dis, que si tout se poursuit comme cela en 2030 les écluses seront saturées, on ne dirait pas, mais c'est comme cela. Vous prenez 10 % par an sur le trafic conteneurs et cela vous sature les écluses sur le Rhône. Le ferroviaire, peut-être un jour le Lyon-Turin, il y aura un vrai sujet, c'est en tout cas le CFAL Nord, puis le CFAL Sud. Parce que, aujourd'hui, un préfet normal interdirait la circulation d'un certain nombre de trains à la Part-Dieu. Cette gare est faite pour 30 000 voyageurs/jour, à peu près, Monsieur le Maire, je viens de voir Josiane BEAUD, la directrice de la SNCF, nous en sommes certains jours à 120 000.

### **Philippe MARZOLF**

Monsieur le Préfet, vous en êtes à huit minutes, vous aviez dix minutes, il vous reste deux minutes. Merci.

### **Jean-François CARENCO**

Bon, et bien, je ne dirai pas la vérité, alors !

### **Philippe MARZOLF**

Si le premier intervenant prend du retard, tout le monde en profite. On les connaît bien.

### **Jean-François CARENCO**

Donc, nous travaillons sur le CFAL Nord, le CFAL Sud, la Part-Dieu. Nous mettons des trains partout, nous avons ouvert le tram-train vers Brignais, vers l'Arbresle. Lyon – Saint-Étienne est la première ligne TER de France en dehors de la région parisienne. Nous sommes en train de travailler partout sur le train à la vitesse maximum pour y travailler, en 2014, je pense, la Région va mettre des trains de plus grande capacité sur Saint-Étienne. Bref, c'est tous azimuts et pourtant nous n'y arrivons pas, la ville est embolisée. Et le fait que la ville soit embolisée, embolise toute une partie du territoire français. J'ajoute que la vie des populations le long du Rhône, de Fourvière jusqu'à Pierre-Bénite, est juste devenue un enfer. Nous avons beau mettre à 70, c'est un enfer de bruit, un enfer d'encombrements, et au niveau pollution, bonjour les dégâts, et c'est pour cela que nous avons tout mis à 90. Personne n'a d'ailleurs trop râlé parce que l'on sent bien que cela a fait un peu baisser la pollution. Donc l'État est favorable au principe d'un tronçon Ouest du périphérique en vue du déplacement des autoroutes A6 et A7 au centre de Lyon. Parallèlement, et pour que cela marche, il faut faire le grand contournement de Lyon. Nous nous interrogeons depuis des années, et depuis des années nous sommes pusillanimes. Aujourd'hui, il y a des projets qui

ont été évoqués, qui sont, ce que l'on appelle le COL à l'Ouest. Moi, je dis que pour avoir été celui au ministère qui a annulé la concession donnée à Vinci du bouclage de l'A86 entre Rueil et Versailles, il n'y a pas de tunnel routier possible en tube pour les camions, cela n'existe plus, c'est interdit. Cela a coûté 80 millions à l'État pour annuler la concession qui a été faite. À l'Ouest, nous le ferons en tunnel, et si nous voulons faire un tunnel, nous ferons un vrai tunnel et pas un tube. C'est-à-dire que nous ferons un truc du type tunnel du Mont Blanc. Voilà. Et je me demande, moi, où cela arrive. Ceci dit, rien n'est fait. Je le dis, le COL est dans le SRIT, il est dans le projet de SNIT. Le projet de SNIT, que j'ai porté, n'est qu'une contribution à la réflexion et cela devra être intégré dans les décisions qui appartiennent à l'État.

De manière tout à fait officielle, Monsieur le Président, la position du ministre par courrier que j'ai reçu le 28 novembre 2012, il n'y a pas de solution arrêtée à ce jour. Le jour où une solution sera proposée à l'État, il y aura nécessairement un débat public, c'est la loi. Ce projet sera tout particulièrement étudié par la Commission qui a été mise en place pour des raisons notamment budgétaires, Commission d'évaluation du SNIT. Actuellement, budgétairement, si nous voulons réaliser et si c'est l'objet du SNIT, tous les projets qui sont décrits ne sont pas soutenables actuellement. Le gouvernement a donc décidé de se donner des priorités. La grille de lecture pour déterminer ces priorités : transports du quotidien, réduction de la fracture territoriale, rénovation des réseaux existants. La Commission qui est présidée par le président du Conseil régional du Calvados, de Basse-Normandie, Monsieur DURON, cette Commission est chargée de hiérarchiser, de mettre en perspective tous ces projets en cours. C'était début octobre, ils ont reçu une mission d'un délai de 6 mois. Aucune décision ne sera prise d'ici là. Je résume donc : L'État est sur le principe favorable au contournement du TOP et la décision doit être prise au rendu de la mission de Monsieur DURON.

### Philippe MARZOLF

Donc vers mai, juin.

### Jean-François CARENCO

Il avait 6 mois à partir d'octobre.

### Philippe MARZOLF

C'est à peu près cela, donc juste avant que le Grand Lyon et le Conseil général puissent prendre leur décision avant fin juillet.

### Jean-François CARENCO

Donc tout cela s'emboîte.

### Philippe MARZOLF

Voilà, donc ce n'était pas un hasard.

Monsieur COLLOMB et Monsieur MERCIER, avez-vous une réaction rapide ou cela vous satisfait-il ?

### Gérard COLLOMB

Il faut effectivement progresser. Le préfet a rappelé qu'à Lyon nous sommes évidemment sur un nœud qui est totalement stratégique. Il l'est, à la fois comme il l'a dit, sur le ferroviaire, parce qu'aujourd'hui, comme vous le savez, les trains à la Part-Dieu arrivent pratiquement toutes les deux minutes et donc ceux qui ont un peu l'habitude de prendre le TGV savent que très souvent nous nous arrêtons un peu en amont histoire que les sillons puissent se libérer, c'est le problème du nœud ferroviaire lyonnais. Donc nous avons porté ce problème devant l'État.. Une inspectrice a rendu un rapport et il va falloir que maintenant l'État tranche. Et le deuxième problème, qui est de la même nature, c'est la traversée par le cœur de l'agglomération, et je dirais par deux endroits, parce qu'aujourd'hui, à Lyon, nous le verrons tout à l'heure dans le débat, il y a à la fois le tunnel de Fourvière et puis il y a la rocade, que nous appelions jadis « des villages », qui s'est transformée en nœud autoroutier pour poids lourds.

### Philippe MARZOLF

Merci, Messieurs. Je vous remercie, Messieurs.

Les deux premiers interpellateurs, si vous voulez bien monter sur scène. Monsieur PETIOT et Monsieur GOUX. Et pendant ce temps-là, nous allons prendre trois questions dans la salle par rapport à la problématique de transit, nous aurons le temps ensuite de parler de la problématique par rapport au projet. Monsieur. Vous levez bien la main, ici devant, toujours vous vous présentez, qui vous représentez.

### Michel POËT

Bonsoir. Je me présente, Michel POËT, trésorier de la Fédération des associations de l'Est lyonnais.

Monsieur le Préfet souhaite boucler le contournement de Lyon par le prolongement de l'A432 depuis l'A43 en direction du Sud, cela n'est pas prévu par la DTA mise en service en 2007. Compte-t-il modifier cette DTA ? Monsieur le Préfet justifie ce souhait par une réalisation moins onéreuse que ce que coûterait le COL. L'A432 est une autoroute privée à péage, il est donc impossible de contraindre qui que ce soit de l'emprunter contre son gré, la seule solution pour faire un contournement autoroutier ouvert serait de racheter par l'État à l'APRR la voirie et les ouvrages, Monsieur le Préfet a-t-il fait le bilan financier comparant le coût de réalisation du COL à ce que coûterait la prolongation de l'A432 plus le rachat de la partie APRR ? L'A432 prolongée serait de cinquante kilomètres plus longue que le COL, le bilan en termes de pollution, de temps supplémentaire, de dépenses énergétiques n'est en

aucun cas compatible avec le Grenelle de l'environnement. Le déclassement de la liaison A6/A7 est une chose souhaitable. Question : combien de personnes habitent sur le trajet A6/A7 intramuros, combien d'habitants sont-ils impactés par les nuisances de la rocade Est, *a priori* le rapport est de 1 à 4. Si nous souhaitons supprimer les nuisances à l'intérieur de Lyon par le déclassement de l'A6/A7 qui est une autoroute, 110 à 116 000 véhicules/jour, pourquoi ne pas faire de même ce déclassement pour la rocade Est de Lyon qui est nationale, 96 000 véhicules/jour, la population de l'Est est-elle moins intéressante à protéger que les habitants de Lyon ? Troisième question, où va passer la circulation des véhicules qui ne sera pas prise par l'Anneau des Sciences et le déclassement de l'A6/A7 ? Merci.

### Philippe MARZOLF

Comme il y a trois questions en même temps...

### Jean-François CARENCO

Je vais répondre directement. Premièrement, j'ai une position personnelle, l'État, comme je l'ai indiqué, n'a pas tranché, mais c'est mon devoir d'analyser ce qu'il y a sur la table et de dire les choses au gouvernement. J'ai une position personnelle au vu de la cohérence, et je prends mes responsabilités, au vu de la cohérence et des coûts. Le coût de la COL à l'Ouest, je pense que c'est 3 milliards, me disent les services. Après je voudrais préciser ce qui est ma pensée, mais qui n'est pas une décision, comme l'a écrit le ministre, c'est une réflexion qui est versée au débat. La rocade Est, comme vous dites, je pense que c'est la même, c'est la rocade des villages évoquée par le maire de Lyon, est complètement saturée. Il faut arrêter de mettre des voitures là-dessus. Donc ma position n'est pas de mettre des voitures sur la rocade Est. Je ne sais pas pourquoi vous dites que c'est ma position. J'ai même la position inverse. Je n'ai pas bien compris. Donc pour que tout le monde comprenne, je ne suis pas favorable bien sûr à faire le contournement de Lyon par la rocade Est. C'est parce que cela ne passe pas. J'ai simplement dit – et c'est une précision personnelle que j'ai versée au débat – que je suis favorable, moi, à prendre ce qui se fait aux deux tiers jusqu'à l'aéroport de Saint-Exupéry et de continuer vers le Sud. C'est juste cela que j'ai dit. J'ai dit que je pense que cela coûte beaucoup moins cher que le COL. Et quant au prix, je vous rappelle qu'au premier juin ou juillet 2013, le sujet concerne les camions, les poids lourds paieront, y compris sur ce qui n'est pas une autoroute. Et pour en avoir parlé avec beaucoup d'entreprises de camions et la FNTR, au moment où cela se réalisera, ce sera exactement le même prix. La remarque sur le prix gratuit ou payant n'est pas exacte, puisque les camions paieront, qu'ils soient sur une autoroute ou pas sur une autoroute, ils paieront le même prix. Cela commence au premier juin 2013.

### Philippe MARZOLF

Pour la question sur le rachat de l'autoroute, du bout d'autoroute à l'APRR...

**Jean-François CARENCO**

Pourquoi voulez-vous la racheter ?

**Philippe MARZOLF**

Ah, je ne sais pas, moi, c'est Monsieur qui l'a dit...

**Jean-François CARENCO**

Je vais vous donner la réponse. La vérité est dans le fait que nous paierons à peu près le même prix sur l'autoroute ou pas sur l'autoroute, c'est l'écotaxe transport, et cela commence au premier juin 2013.

**Philippe MARZOLF**

Il faudra que nous ayons, à un moment donné, le nombre de personnes qui sont le long de l'A6/A7, nous n'avons peut-être pas la réponse.

**Jean-François CARENCO**

Il n'y a personne sur la route. Sur ma position, pas sur la rocade Est, sur la troisième rocade, si c'est de cela dont on parle, il n'y a pas de gens, il y a des champs.

**Philippe MARZOLF**

Non, mais la question de Monsieur était : combien de personnes vivent le long de l'A6/A7 par rapport notamment à la rocade Est ?

**Jean-François CARENCO**

Mais la rocade Est n'est pas en cause dans le sujet, donc ma réponse est qu'il n'y aurait même personne sur l'A6/A7 que ce ne serait même pas le sujet par rapport à la rocade Est. Le sujet n'est pas la rocade Est. Je ne sais pas. Le maire peut dire combien il y en a, mais pas moi.

**Intervenants non audibles**

**Philippe MARZOLF**

22 000 ?

### Jean-François CARENCO

22 000. Mais la rocade Est n'est pas en cause.

### Philippe MARZOLF

D'accord, très bien, merci.

Monsieur. Oui, à droite, et ensuite vous, Monsieur. Monsieur le Préfet l'a répété, ce n'est qu'une contribution à la réflexion locale notamment et rapport au SNIT.

### Jean-Philippe MAROT

Bonsoir. Jean-Philippe MAROT, j'habite Toussieu, je fais partie des gens qui n'existent pas donc, compte tenu de ce que vient de dire Monsieur le Préfet, puisqu'il vient de dire que cela passait dans les champs et j'habite justement là-bas, où vous souhaitez que cela passe. Première remarque, je suis très content d'appartenir à une association qui fait partie de la fédération Fracture, je suis très content d'approcher Monsieur le Préfet d'aussi près, c'est la première fois qu'il nous en donne l'occasion. Puisque nous parlons du transit, dans les chiffres qui sont donnés dans la Commission, par les études pour ce débat public, il est dit que seulement 10 % du trafic est du trafic de transit pour les véhicules, donc...

### Philippe MARZOLF

Pour l'A6/A7...

### Jean-Philippe MAROT

Pour l'A6/A7 à péage, dans les études qui sont disponibles sur le site du débat public, il est dit que simplement 10 % des VL sont des VL de transit. Donc, Monsieur le Préfet, ce que vous nous dites aujourd'hui et vous avez exprimé votre avis personnel, nous l'avons bien compris, heureusement que l'État n'était pas obligé de le suivre, mais donc ce que vous nous expliquez est qu'il est préférable pour 10 % du trafic de transit de faire faire plus de 90 km à des poids lourds, à des véhicules, au lieu de tirer tout droit, c'est ce que vous êtes en train de nous dire. Je veux juste vous rappeler qu'en ce moment à Doha, il y a une conférence des Nations Unies qui visent à diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre et donc les émissions de rejets atmosphériques, comment pouvez-vous nous expliquer que d'un côté on veuille diviser par deux les émissions et que vous, de votre côté, vous vouliez multiplier par deux le transport de marchandises pour faire le tour de Lyon. C'est une équation que je n'arrive pas à résoudre, je n'arrive pas à comprendre, il n'y a pas que le prix, il faut quand même que nous pensions aux générations futures et ce n'est pas en rallongeant systématiquement les trajets que nous allons arriver à résoudre ce problème.

### Jean-François CARENCO

L'objet du débat, c'est celui du TOP, nous ne sommes pas dans le débat public du grand contournement de Lyon. Et après je répondrai que je pense qu'un camion... Mais nous allons le calculer, Philippe va le calculer. Prenons un camion qui fait 50 km à 70 km/h et qui met 25 minutes, et un camion qui met 2 h pour faire 3 km en stationnant et nous regarderons à peu près l'émission de CO<sub>2</sub>, je pense que cela se compare, mais j'assume ma position, bien sûr. Bien sûr, j'assume mes positions qui sont personnelles, et c'est une contribution au débat. J'ajoute que ce débat a vingt ans ou trente ans et que pour l'instant la seule conséquence c'est qu'il y a une grosse pagaille à Lyon, mais voilà tout le monde s'en satisfait.

### Philippe MARZOLF

Monsieur. Nous reprendrons les questions après les interpellateurs.

### Jacques DUNAND

Vous venez de préciser que...

### Philippe MARZOLF

Vous pouvez vous présenter, Monsieur.

### Jacques DUNAND

Pardon. Monsieur DUNAND, président de Marennes contre les nuisances, représentant aussi dans la fédération Fracture. Vous venez encore de préciser que le débat porte sur le TOP, mais comme il est conditionné au déclassement de l'A6/A7, nous nous retrouvons exactement dans la même perspective que le débat public du CFAL, c'est-à-dire que le débat public était sur le COL, nous avons rajouté le CFAL en catimini et l'important était le CFAL, ce n'était pas le COL. Bon. Là, vous venez nous dire que ce n'est pas l'A46 qui est concernée. Non. En continuant l'A432 en parallèle à 100 mètres près, de l'A46, ou carrément en laariant avec le CFAL, vous m'excuserez, cela retombe exactement sur la même région à 200 mètres près de l'A46 puisqu'elle longe l'A46 d'après les croquis que vous avez faits. Vous dites qu'il n'est pas question de tout reporter sur l'A46. Or, je m'aperçois qu'au Nord c'est l'A89 et l'A6 qui vont être branchées sur l'A46, puisqu'elle ne traversera plus Lyon, au Sud, d'après les cartes que vous avez dessinées, c'est l'A47 et l'A7, en prolongeant l'A46, qui va se retrouver avec la circulation de l'A47 et de l'A7 plus l'A432 qui va venir se rajouter dessus et peut-être le TOP qui, finalement, va venir aboutir sur le BUS qui donne sur l'A36. Alors, moi, quand vous me dites que l'Est n'est pas concerné et que le débat du TOP n'est pas conditionné à l'A46 c'est vous qui l'avez conditionnée, ce n'est pas moi.

### Jean-François CARENCO

Juste, je réponds et après je ne répondrai plus.

### Jacques DUNAND

Pour finir, quand on parle du COL, le COL n'est pas un débat qui date de trente ans comme je l'ai dit l'autre fois à Monsieur COLLOMB, c'est un débat qui date de cinquante ans, un peu plus de cinquante ans. Et je vous signale...

### Jean-François CARENCO

Alors bravo pour le succès.

### Jacques DUNAND

Pour que les Parisiens puissent aller jusqu'à la Méditerranée sans passer des heures sur les routes, vous m'excuserez, l'A7 passait à l'Ouest. Une grosse erreur de Monsieur PRADEL qui a demandé à ce que l'autoroute passe dans Lyon.

### Jean-François CARENCO

On va l'engueuler.

### Philippe MARZOLF

Moi, je peux vous garantir, je suis également vice-président de la Commission nationale du débat public, je peux vous garantir qu'il n'y aura pas la même chose qu'en 2001, où il y a eu le débat sur le COL et le CFAL qui a été rajouté en cours de débat. Là nous sommes sur le débat Anneau des Sciences- Tronçon Ouest du Périphérique lyonnais, nous n'avons pas été saisis par l'État pour faire un débat sur le transit. Donc de toute façon, comme l'a précisé Monsieur le Préfet, il y aura une saisine obligatoire, que ce soit à l'Est puisqu'il y a plus de cinq ans du débat ou que ce soit à l'Ouest parce que c'est un nouveau projet supérieur à 300 millions d'euros. Il y aura forcément une saisine de la CNDP et donc une information et une participation du public.

### Jean-François CARENCO

Je voudrais juste vous dire que je comprends que l'on soit contre, mais je ne dis pas que vous dites des bêtises. Je ne dis pas que vous racontez n'importe quoi comme vous êtes en train de me le dire. Moi, je suis pour, mais respectons-nous et respectons les procédures. Nous avons la chance d'être dans un pays démocratique. Je réponds à ceux qui râlent parce que je ne reçois pas Fracture. D'abord je connais leurs arguments, et le débat n'est pas ouvert, comme le dit le président, cela viendra. Dans l'attente, moi, je trouve que nous



sommes bien avec des élus, des procédures, des commissions d'enquête, tout cela, tout le monde s'exprime. Pourquoi voulez-vous, puisque nous connaissons la teneur du débat, alors je le fais une fois parce que c'est comme ça, le débat n'est pas ouvert ? J'ai donné ma contribution au gouvernement, de toute façon il faudra refaire un débat sur le TOP, il faudra refaire une DUP, le débat aura lieu, voilà. Donc aujourd'hui, moi, je pense que se taire, faire comme si le COL à l'Ouest était une évidence, je pense que ce n'est pas une bonne action que nous rendons aux habitants de cette grande et belle agglomération. Donc, je mets ma contribution, mais voilà, c'est aussi simple que cela, le moment venu, rassurez-vous, nous sommes dans un pays démocratique et c'est bien comme cela et c'est la majorité qui décide, voilà, c'est comme cela. Moi, je m'y plie volontiers et je souhaite que nous revenions au débat du TOP qui, lui, est un vrai sujet. Je vois Monsieur le Maire d'Oullins qui est par là, je l'ai vu tout à l'heure, il a des choses à dire, le maire de Lyon... C'est un vrai sujet. Aussi ceux qui sont sur le bord, et puis ceux qui sont sur le bord de l'autoroute A6/A7, ils existent aussi, ce sont de vraies gens.

### Philippe MARZOLF

Très bien. Donc justement, pour avancer, nous avons demandé à différents représentants d'associations d'élus ou de riverains de l'Est et de l'Ouest et également à un transporteur de réagir par rapport à la position de l'État qui a été présentée par Monsieur le Préfet. Donc...

### Jean-François CARENCO

Pas la proposition de l'État, la proposition personnelle du débat.

### Philippe MARZOLF

Du CEL, voulais-je dire. Oui, tout à fait, la position de l'État est claire, il y a un SNIT, il y a une Commission, il y aura une décision en juin, juillet. Mais la nécessité de faire un contournement transit est actée, par l'État en tout cas. Ce sont des éléments de langage que nous avons aussi reçus.

Monsieur Daniel GOUX, vous êtes 1<sup>er</sup> adjoint délégué au maire de Saint-Priest, pouvez-vous nous donner, en cinq minutes, une réaction par rapport à ce que vient de dire Monsieur le Préfet ?

### Daniel GOUX

Oui, merci. La présente intervention est effectuée au nom des maires de six communes de l'Est lyonnais : Annie GUILLEMOT, maire de Bron ; Alain DARLAY, maire de Chassieux, Jérôme STURLA, maire de Décines, Paul SERRE, maire de Mions, Renaud GAUQUELIN, maire de Rillieux-la-Pape et Martine DAVID, maire de Saint-Priest. En préambule, nous souhaitons adresser nos remerciements au président Philippe MARZOLF ainsi qu'aux membres de la Commission particulière du débat public et à tous leurs collaborateurs pour la qualité de la préparation et de l'organisation des réunions publiques déjà programmées à ce sujet. Il n'est

pas utile pour nous de revenir longuement sur le projet Anneau des Sciences, nous partageons entièrement la vision développée, et par le président Gérard COLLOMB et le président Michel MERCIER. Le débat public est lancé, appuyé d'un dossier complet très étoffé qui a été établi par le Grand Lyon, maître d'ouvrage du projet. L'agglomération lyonnaise dispose d'une position stratégique au cœur de l'Europe. L'attractivité qui en découle est certes un atout majeur, mais génère aussi des contraintes considérables en matière de circulation routière. Des réflexions sont en cours depuis fort longtemps pour faire face au développement du trafic dont nous savons qu'il n'est pas appelé à diminuer à court ou moyen terme. Concernant le tronçon Ouest du périphérique, la réflexion dure depuis vingt-sept ans. Nous devons faire face à deux problématiques majeures : la gestion des flux internes à l'agglomération lyonnaise d'une part, celle du transit international Nord Sud d'autre part. La réalisation de l'Anneau des Sciences est de ce point de vue indispensable au vu du projet qui est porté par le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône. Dans ce contexte, les maires des communes de l'Est lyonnais cités plus haut réaffirment une nécessité absolue. La réalisation concomitante à l'Anneau des Sciences d'un grand contournement de Lyon. Nous appuyons ainsi l'intention du Grand Lyon de subordonner la réalisation de l'Anneau des Sciences à, je cite : « Une décision de l'État sur le grand contournement de l'agglomération projet de voirie destiné à capter les flux de transit nationaux et internationaux Nord Sud. » Le ministre des Transports a chargé la Commission d'évaluation du schéma national des infrastructures de transport, cela a été rappelé tout à l'heure, de hiérarchiser les projets déjà identifiés et de formuler des propositions de priorisation et de programmation financière. Dès que le gouvernement aura statué sur cette programmation en termes d'infrastructures de transport, nous estimons primordial que l'État organise un débat public dédié à la question du contournement de Lyon, mais vous l'avez précisé tout à l'heure. Ce débat nous aidera à la recherche de l'intérêt général et nous guidera vers les bonnes décisions permettant d'améliorer durablement les déplacements à l'échelle de l'agglomération lyonnaise. Cette référence d'intérêt général prend tout son sens si nous élargissons le propos à l'ensemble des infrastructures que d'aucuns voudraient renvoyer dans l'Est lyonnais. S'agissant en particulier du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, nous mettons en garde les autorités compétentes. Une déclaration d'utilité publique sur la seule partie Nord du CFAL aurait pour effet dramatique de déverser encore plus de fret sur la ligne historique Lyon/Grenoble existante déjà très surchargée et nous n'insisterons pas sur le tracé proposé pour la partie Sud qui réaliserait une véritable saignée dans un secteur extrêmement dense au cœur même de l'agglomération.

En conclusion, nous voyons bien que les dossiers de l'Anneau des Sciences et de l'infrastructure de contournement de l'agglomération, qu'elle soit routière ou ferroviaire, sont étroitement liés. À l'identique du débat public lancé sur le projet d'Anneau des Sciences, nous pensons qu'un autre temps de débat public démocratique consacré aux contournements, au pluriel, routiers et ferroviaires, sera nécessaire conformément aux orientations contenues dans le SCOT et la DTA. Je vous remercie de votre attention.

### Philippe MARZOLF

Merci. Monsieur le Préfet, vous vouliez ajouter quelque chose.

### Jean-François CARENCO

Juste, je réponds. Je suis d'accord à 95 % à ce qu'a dit l'adjoint au maire de Saint-Priest, je suis d'accord sur le débat. Je voulais juste donner une information sur le CFAL, pour que les choses soient claires. Pour le CFAL Nord, nous attendons. Il faudra une prolongation quelque part, soit vous avez le tracé court, soit vous avez le tracé au Sud. Le gouvernement a souhaité réfléchir. Je précise que tous les travaux gouvernementaux précédents sont pour un tracé court, après cela peut changer. Je vais vous expliquer pourquoi ils sont sur un tracé court. Le contournement ferroviaire, soit il arrive au-dessus de Givors, soit il arrive en dessous de Givors. S'il arrive au-dessus de Givors, il permet d'aller à la principale gare de triage française qui est Sibelin et qui permet de desservir Saint-Étienne.

Nous pouvons dire que les Stéphanois, c'est comme au foot, nous les préférons derrière. C'est un vrai sujet de savoir si l'on dessert Saint-Étienne ou pas. Deuxième élément de réflexion, mais c'est de la réflexion puisque l'arrêté de tracé n'a pas été arrêté officiellement par le ministre, est-il raisonnable, dans notre pays, qui est en déficit budgétaire... Puisque l'autre solution est de suivre la voie ferrée, on suit la LGV.

Donc, est-il raisonnable dans ce pays où il n'y a pas beaucoup d'argent d'avoir par exemple à hauteur de Valence huit bandes de roulement, les unes à côté des autres, c'est-à-dire la nationale 186, la voie ferrée rive droite, le Rhône, la nationale 6, l'autoroute, la voie ferrée historique et la ligne TGV, et d'en rajouter une huitième, alors que la voie ferrée rive droite est vide, il n'y a pas de train et que si jamais nous remettons des trains, nous aurons un trafic qui sera de 50 % inférieur à ce qu'il était en 1990, quand le trafic s'est arrêté. Voilà, la question est là.

Mais ce sont des sujets compliqués. Ce n'est pas juste simple de dire, je fais 120km alors que j'ai deux lignes qui sont toutes vides. La deuxième ligne vide, c'est le fleuve, c'est pour cela que j'en parlais tout à l'heure. Ce n'est pas juste simple de dire qu'il y a juste une grosse gare de triage à côté, mais nous ne nous en occupons pas et quant à nos amis stéphanois, ils continueront à s'embêter sur des autoroutes surchargées. C'est cela le sujet. Mais sinon je suis d'accord à peu près avec tout ce que vous avez dit, mais cela va être un vrai débat public.

### Philippe MARZOLF

Qui sera certainement organisé par la CNDP et pas par l'État.

Daniel GOUX, vous voulez réagir. Ensuite, Monsieur PETIOT aura la parole.

### Daniel GOUX

Oui, juste en deux mots.

Vous étiez tout à l'heure, Monsieur le Préfet, sur le terrain de la raison. Il n'est pas raisonnable d'avoir une huitième voie, mais est-il raisonnable d'impacter lourdement une centaine de milliers d'habitants de la portion Est de notre agglomération et est-il raisonnable de baptiser contournement, une voie qui aboutit très peu au Sud de Lyon.

Je vais prendre une comparaison, c'est comme si nous faisons un grand contournement du métro de l'agglomération lyonnaise et que nous lui imposons comme contrainte de passer place Bellecour. Sibelin, c'est la même chose.

### Jean-François CARENCO

Monsieur l'adjoint, d'abord vous ne connaissez pas le tracé parce que vous verriez que sur le tracé éventuel du CFAL Sud, il n'y a pas des centaines de milliers d'habitants. Je l'ai fait plusieurs fois, dans plusieurs modes de transports, avant de dire ce que j'en pensais et de le verser au débat. Je vous mets au défi de me prouver que sur l'éventuel tracé du CFAL Sud il y a des centaines de milliers d'habitants. Le débat est démocratique, nous pouvons dire ce que nous pensons, mais pas complètement des choses trop inexactes. Monsieur l'Adjoint au maire, quand même.

### Philippe MARZOLF

Monsieur Rémy PETIOT, vous représentez un Collectif d'Associations de l'Est Lyonnais, est-ce que vous pouvez réagir aussi par rapport à la position de l'État sur le transit ?

### Rémy PETIOT

Je vais essayer de n'être pas trop inexact. Je voudrais d'abord m'excuser pour mon retard, qui n'est pas dû à l'autoroute qui, pour une fois, roulait, mais au bazar pour venir dans la conférence.

### Philippe MARZOLF

Parce qu'il y avait trop de monde qui venait à la conférence, c'est cela.

### Rémy PETIOT

Oui, voilà, mais il faudra s'habituer sans doute. Le Collectif d'Associations de l'Est Lyonnais, effectivement, a été sollicité par Monsieur MARZOLF, et nous avons répondu favorablement. On nous a dit cinq minutes. Cinq minutes pour un projet de 46 années, c'est très peu, effectivement.

### Philippe MARZOLF

Mais vous avez d'autres moyens de faire des contributions, par écrit, sur le site internet...  
Donc il y a d'autres moyens.

### Rémy PETIOT

Tout à fait. Une chose très heureuse, c'est l'inversion des temps de parole, qui a permis à des associations de l'Est de s'exprimer et j'en suis très heureux. En ce qui concerne le Collectif d'Associations de l'Est Lyonnais, il y a des positions divergentes en son sein. Vous voyez il n'y a pas que des associations monolithes et purement avec une seule parole, non, parfois oui. Les uns étant certains que le mode de déplacement non conforté par le TOP est obsolète et qu'il conviendrait de s'orienter vers d'autres alternatives, et d'autres qui misent plus dans l'immédiat en mesurant les conséquences d'une réalisation routière. Il n'en demeure pas moins que des questions se posent, auxquelles il conviendra de répondre dans un premier temps avec deux, trois mots d'histoire.

Le projet de voirie du TOP, à quelques mètres près, a été inscrit dans un plan d'infrastructure routière de la région lyonnaise en 1966 et repris en 1978 dans le schéma d'aménagement et d'urbanisme. Et puis, quelques décennies plus tard, pendant que l'urbanisation de ce tracé du TOP allait bon train, sont construits de partout et bien au bord des emprises réservées, comme d'habitude. Donc le tracé du contournement est venu s'inscrire plus à l'Ouest pour relier l'A6, l'A89, l'A45, l'A47 et indirectement l'A7. Puis ce projet a fait l'objet d'un débat entre les élus et l'Administration en 1997 et d'un débat public fin 2001/2002. Certains craignaient sans doute que le débat soit un peu morne et atone, car il était adjoint au projet d'un contournement de fret ferroviaire dans l'Ouest lyonnais. L'effet a été assuré, le débat s'est transformé en foire d'empoigne, en un débat stérile d'oppositions Est/Ouest. Et en plus nous étions en période électorale donc tout allait bien. Les conclusions ont été publiées sans bruit le 14 mars 2002 par le président, Monsieur AURIOL, je crois, et n'ont pas conduit à écarter le COL dont le tracé de principe est inscrit dans la directive territoriale d'aménagement, approuvée le 9 janvier 2007. Ce tracé de principe est logiquement confirmé dans le schéma de cohérence territoriale, le SCoT qui a été adopté le 16 décembre 2010, mais sans plus. À l'Ouest, rien de nouveau, c'est connu, si ce n'est enfin l'arrivée du tunnelier pour le métro à Oullins et toujours une urbanisation continue jusque dans les monts de Lyonnais malgré les conditions désastreuses de franchissement du Rhône et de la Saône pour accéder à Lyon Centre ou à l'Est de Lyon, et l'absence de véritables alternatives de transports en commun.

Le Grand Lyon a demandé à la Commission nationale du débat public d'organiser un débat sur le TOP à condition que le contournement de Lyon soit réalisé par l'État. C'est ce qui a été rappelé par Monsieur COLLOMB et Monsieur MERCIER, c'est ce qui est écrit dans la décision de la CNDP, il est dit : « Considérant que le blocage du périphérique de Lyon visant au déclassement et à la requalification urbaine des autoroutes A6/A7 traversant l'agglomération, sous réserve que soit réalisé par l'État le contournement autoroutier de l'agglomération, revêt un caractère d'intérêt national. »

Voilà. Donc, il faudrait boucler, mais avant il faut contourner, et pour contourner, à part la double flèche dans les documents d'urbanisme rien n'est fait et rien ne se fera selon Monsieur le Préfet, puisque nous ne savons pas. Par voie de presse, nous avons su que le COL ne serait peut-être pas, qu'il viendrait peut-être se faire du côté de l'A46, mais cela a été démenti ensuite. Donc nous avons à nouveau une lettre aujourd'hui du ministre Monsieur CUVILLIER qui ne nous dit pas grand-chose de plus, à mon avis. C'est un peu une réponse de Normand et je crains que ce soit un Normand qui doit prendre la décision... Bon, alors. Chiche, ont répondu les chefs d'exécutif locaux, mais le gouvernement donc a rangé la décision en rappelant qu'il convenait d'étudier quelque peu la situation avant de se prononcer. Il n'y a donc aujourd'hui aucune solution certaine au préalable, expressément écrite par les réglementaires du débat public ; en clair, il y aurait donc lieu de prévoir un débat public, un nouveau. Ce n'est pas cher. Le dernier avait coûté 1 113 339 euros, valeur 2001, non compris les dépenses Direction de l'équipement plus RFF, les conceptions du dossier, participation des agents, équipements...

### Philippe MARZOLF

Cinq minutes, Monsieur PETIOT, cinq minutes déjà. Il faut conclure.

### Rémy PETIOT

Donc, vous voyez que nous pouvons toujours faire des débats, effectivement...

### Jean-François CARENCO

Telle est la décision ! Vous connaissez ma position.

### Rémy PETIOT

Certes !

### Jean-François CARENCO

Nous attendons la hiérarchisation

### Rémy PETIOT

Nous ne sommes donc pas d'accord sur le fait – nous venons de voir les discussions qui ont eu lieu – d'inverser les choses, c'est-à-dire sur le contournement par rapport au TOP qui aurait peut-être des configurations tout à fait différentes selon le lieu du contournement, voilà ce que nous disons.

**Jean-François CARENCO**

Honnêtement, je m'en doutais.

**Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur PETIOT.

**Rémy PETIOT**

Rien de plus.

**Jean-François CARENCO**

Vous avez raconté une histoire et je suis d'accord avec cette histoire, et à la fin vous avez dit que vous étiez contre, mais cela, je le savais puisque vous habitez à l'Est.

**Rémy PETIOT**

Nous sommes contre l'inversion des débats, si vous m'avez bien entendu.

**Philippe MARZOLF**

D'après ce que nous avons compris, mais c'est toujours difficile de reformuler à chaud, vous avez d'abord dit : « si c'est à l'Ouest ou à l'Est, parce que la caractéristique du TOP ou de l'Anneau des Sciences pourrait être différente ». C'est ce que Monsieur a dit en tout cas.

**Rémy PETIOT**

Nous n'en savons rien. Si un contournement Ouest est fait, peut-être il n'y aura plus besoin d'un TOP, nous n'en savons rien. Cela peut recalibrer les routes, nous n'en savons rien. Ce n'est pas la même chose.

**Jean-François CARENCO**

Nous n'en savons rien. J'ai dit que je partais à huit heures et demie.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur le Préfet nous avait dit qu'il partait à huit heures et demie, c'est pour cela que nous avons inversé. Mais il a laissé son directeur régional de la DREAL, Monsieur LEDENVIC, pour répondre à vos questions.

Merci messieurs, si vous pouvez descendre de la scène et les trois autres interpellateurs, montez. Et je vais prendre des questions tout de suite.

Monsieur FISCH, Madame SURREL et Monsieur DE BIENASSIS.

Il y avait un Monsieur qui voulait parler tout à l'heure. Monsieur, allez-y, et là-bas derrière aussi. Monsieur et après là-bas.

### **Gilbert CARLE**

APPNV. Je suis désolé que Monsieur le Préfet parte, qu'il ait des engagements et qu'il soit nécessaire qu'il parte aussi tôt parce que j'avais une question très courte à lui poser.

Il est très difficile pour un citoyen comme je le suis de comprendre pourquoi un préfet peut avoir une position personnelle. À Lyon, nous avons été habitués en tout cas à des préfets qui avaient des positions où ils représentaient, et c'était la parole de l'État. Aujourd'hui, nous avons affaire à un préfet qui a des positions personnelles et qui sont, enfin en tout cas de ce que nous avons pu avoir dans la presse, contraires à la position d'étage, je fais référence au SRIT, schéma régional qui n'est pas public, mais que tout le monde connaît et qui en contradiction, au moins sur le point du COL avec le schéma national, donc c'est pour nous, très difficile à comprendre.

### **Philippe MARZOLF**

Le préfet a répondu, je pense. Oui, je vous passe la parole. Pour le préfet, son SRIT est une contribution, comme une autre, je pense, enfin Monsieur LEDENVIC, c'est ce qu'il a dit clairement, en tout cas.

### **Philippe LEDENVIC**

Et la position du ministre vient d'être reconfirmée récemment en indiquant justement que pour l'instant il n'y avait pas projet porté par l'État que ce soit à l'Ouest ou à l'Est et qu'il faudrait attendre l'issue de l'examen du SNIT pour en tirer les conséquences sur le schéma régional.

### **Philippe MARZOLF**

Et même un schéma régional, on nous a dit au cabinet de Monsieur CUVILLIER, ce seront les responsabilités des Régions et pas de l'État.

Monsieur.

### **Intervenant sans micro, non audible**

### **Philippe MARZOLF**

Ce n'est qu'une contribution, vous avez la réponse ce soir.

### **Intervenant sans micro, non audible**



### Philippe MARZOLF

Ce n'est pas contradictoire, mais ce n'est qu'une contribution comme une autre. Monsieur au fond qui a la barbe. Oui, allez-y. Et après Monsieur devant.

### Yanis MALLION

Je m'appelle Yanis MALLION, je finis mes études actuellement, et je pense que ce serait pas mal d'avoir des jeunes qui soient entendus, parce que pour l'instant ce n'est pas trop le cas.

### Philippe MARZOLF

Nous avons tout un travail avec ENTPE et avec d'autres écoles et des universités, pour qu'ils participent au débat.

### Yanis MALLION

Oui, tout à fait, mais par ce soir apparemment. Donc, j'ai habité pendant cinq ans dans le quartier Perrache-Carnot et je voudrais dire qu'aujourd'hui c'est un vrai scandale écologique. L'A6, l'A7, tout cela, le passage vers Perrache, nous avons une vraie autoroute intra-urbaine. Nous n'avons pas beaucoup entendu de remarques positives. Moi, j'aimerais donner une remarque positive, c'est que je soutiens sans réserve ce projet parce que cela va mettre fin à un scandale écologique et surtout cela va mettre fin... parce que tout à l'heure, nous disions que c'était 20 000 personnes qui étaient touchées, mais en réalité c'est 55 000 personnes quasiment au cœur de la ville qui vont être touchées, qui sont touchées depuis toujours par des nuisances sonores, à la fois sonores et urbaines et de l'air, etc. Je voulais donc dire que je soutiens le tracé court, puisque cela va permettre de désengorger la ville et de mettre en place un vrai mode doux de transports, de transports en commun, voies piétonnes, voies cyclables et voilà, je voulais soutenir ce projet. Merci.

### Philippe MARZOLF

Très bien, merci. Là, nous parlions plus du transit, mais nous prenons votre contribution pour la deuxième partie de la soirée. Il y avait le Monsieur devant avec la barbe, excusez-moi de vous dire que vous avez une barbe, mais voilà, c'est pour vous repérer.

### Jules DESPIERRES

Jules DESPIERRES, je suis militant syndical dans les transports en commun, je suis militant associatif, je représente les motards du Rhône. C'est dommage que Monsieur le Préfet soit parti si tôt parce que tout à l'heure, j'ai eu un petit peu la larme à l'œil quand il a dit qu'il n'y avait pas d'argent, je pensais que nous aurions pu organiser une quête à la sortie, cela aurait pu être sympa, tant pis.

Sinon, je reviens sur deux ou trois choses que Monsieur le Préfet a dites et qui me paraissent fausses ou en tout cas demanderaient un peu plus d'explications. Sur les transports en commun, Monsieur le Préfet a dit que l'État finançait les transports en commun sur Lyon. Oui, mais le financement de l'État aux TCL, il suffit de le voir sur le site du SYTRAL, est passé de 9 % en 2001, à peu près 1 % aujourd'hui. En plus, en rajoutant le ticket à 1,70 € au 1<sup>er</sup> janvier, je pense que ce n'est pas forcément le meilleur moyen aujourd'hui de rentrer dans ce débat-là alors que tout le fond sur les transports en commun est très mal abordé et déjà dans la première présentation qui a été faite aux partenaires, au début du mois de novembre, je crois, il y a eu beaucoup de réserves sur les solutions alternatives aux transports en commun. Sinon au niveau du transit en lui-même, je trouve à titre personnel et à titre citoyen totalement aberrant que depuis le début on a dit à tous les acteurs qu'il n'y aurait pas de TOP sans COL et que l'on fait essentiellement l'inverse.

Aujourd'hui, on nous dit clairement que nous allons organiser un débat public pour le TOP, pour le COL, excusez-moi, ce débat va prendre du temps, plusieurs années. Il y aura aujourd'hui une décision de principe de l'État sur oui, il y a un besoin de faire ce COL-là. Va-t-on commencer à travailler de façon concrète et s'engager sur un projet de plusieurs milliards d'euros sur une décision de principe ? Je pense que nous prenons vraiment le problème à l'envers aujourd'hui et qu'il faudrait déjà que l'État s'engage fermement, définitivement, sur le COL, avant de commencer à gaspiller encore peut-être de l'argent dans un débat public aujourd'hui qui au final est tributaire d'une décision de l'État et que l'État n'a pas, pour l'instant, envie de prendre.

### Philippe MARZOLF

Merci. La Démocratie n'a jamais assez de prix. Monsieur LEDENVIC vous voulez réagir par rapport au financement au SYTRAL peut-être.

### Philippe LEDENVIC

Quand on parle de transports en commun, il y a certes le SYTRAL, mais il y a également le mode ferroviaire. Et donc l'État naturellement intervient sur le mode ferroviaire, en liaison avec RFF et en liaison avec la SNCF, et ceci de façon massive. Après il y a des autorités organisatrices de transports sur justement des réseaux qui sont des réseaux complémentaires et différents. Donc il est logique que l'État intervienne sur le réseau ferroviaire et intervienne moins, en effet, sur le réseau du SYTRAL. Mais ces deux réseaux sont bien des réseaux complémentaires qui irriguent l'ensemble de l'agglomération lyonnaise, y compris jusqu'à Saint-Étienne. Le préfet, dans ses exemples tout à l'heure, a tout à fait cité les efforts que nous avons développés conjointement avec le Conseil régional et avec la SNCF pour essayer d'augmenter la desserte et la densité des échanges entre Lyon et Saint-Étienne, notamment.

### Philippe MARZOLF

Alors une troisième question et ensuite nous passerons la parole à nos... Madame. Attendez le micro arrive. Si vous voulez bien vous présenter.

### Florence PERRIN

Florence PERRIN, vice-présidente à la Région Rhône-Alpes.

Je prends la balle au bond de Monsieur LEDENVIC puisque la Région Rhône-Alpes est effectivement une entité organisatrice de transports et je voulais un petit peu faire une contribution puisque... Je suis heureuse d'ailleurs qu'il y ait ce soir un débat, puisque c'est un élément fort important, mais je voudrais aussi indiquer qu'en matière de transports pour la Région Rhône-Alpes, c'est un investissement qui s'est fait progressivement et de façon lourde, et qui actuellement complète et maille le territoire de façon importante, particulièrement dans l'Ouest lyonnais. Je vois mes compagnons, Madame SURREL et Monsieur FISCH, où dans l'Ouest lyonnais un investissement important a été fait qui occasionne à peu près maintenant, ou qui va occasionner dans un futur proche, 15 000 voyageurs/jour, mais nous voyons aussi la limite de l'exercice, pour la Région Rhône-Alpes d'un branchement TER sur une masse de population qui est moindre globalement que celle de l'agglomération. Donc nous voyons aussi l'intérêt d'un débat comme celui-ci en matière de maillage autoroutier puisque quand nous exerçons une compétence sur le transport, que nous y mettons à peu près 600 millions d'euros par an, dont 400 pour la Région Rhône-Alpes, nous voyons bien aussi que la question du transport de périphérie à périphérie est la limite de l'exercice du TER. Le TER fait un maillage étoilé, il a d'ailleurs d'excellents résultats, il transporte le mieux possible dans des conditions de qualité, mais à un moment donné son exigence de périphérie à périphérie devient limitée. Donc nous voyons que la question du trafic routier doit donc s'organiser, se questionner et avoir un véritable maillage urbain. Donc au niveau régional, je crois que nous sommes heureux de participer à ce débat et d'en être contributeur, et en tant qu'AOT, je pense que la question reste pleine et entière et doit trouver, à travers ses différentes contributions, trouver ses solutions. Merci.

### Philippe MARZOLF

Merci. Il y a déjà toute une réunion sur la gouvernance. Pour vous répondre sur la deuxième partie, pourquoi un débat sur l'Anneau des Sciences avant un débat sur le COL, nous, la CNDP, autorité indépendante, quand nous recevons les saisines, nous avons des délais de réponse si nous organisons ou pas un débat, donc c'est le Grand Lyon qui nous a saisis, peut-être que dans 6 mois, dans un an, l'État nous saisira et nous répondrons pareil, donc il y aura peut-être un débat dans un an ou dans deux ans.

Donc nous avons demandé également, pour faire un peu le pendant par rapport aux associations de riverains et d'élus de l'Est, que certains représentants d'associations de l'Ouest, élus et riverains, s'expriment et également un transporteur. Le transit c'est quand même eux qui semblent concernés même s'il y a beaucoup de touristes et de VL qui viennent. Mais maintenant, je vais passer la parole à Martine SURREL qui est présidente

d'ALCALY et ensuite nous passerons à Monsieur Maurice FISCH et Emmanuel DE BIENASSIS. Cinq minutes chacun, bien sûr.

### **Martine SURREL**

Monsieur le Président, merci de me donner la parole, mon intervention est synthétique, mais un tout petit plus de cinq minutes.

### **Philippe MARZOLF**

Non, cinq minutes maximum. Allez-y, vous avez perdu huit secondes.

### **Martine SURREL**

ALCALY est une association de 110 communes et communautés de communes des départements du Rhône, de la Loire, de l'Isère. Ces communes sont représentées par des élus, un certain nombre de grands élus sont également membres de l'association. Les communes adhérentes ne partagent pas les solutions actuellement proposées par l'État en matière de déplacement des personnes et des biens, notamment en ce qui concerne la réalisation de nouvelles infrastructures telles que le COL ou l'A45, et demandent une approche globale des problématiques de transports à l'échelle nationale, un renforcement du recours aux transports en commun pour le transport des personnes, un renforcement du recours au feroutage et transports fluviaux pour les transports de marchandises. En particulier, l'association estime que la réalisation du COL, situé trop près du centre de Lyon, dans un environnement géographique contraignant induisant un surcoût important, ne résoudrait pas les problèmes de la métropole et encore moins ceux du grand transit, et propose des alternatives aux différentes infrastructures proposées par l'État.

Un tout petit peu d'histoire.

La question du transit Nord Sud au niveau de l'agglomération lyonnaise, ce n'est pas un sujet récent. Ouvert en 1971, le tunnel sous Fourvière, en plein cœur de Lyon, dont l'objectif était de créer une voie rapide desservant le centre-ville afin d'y amener des touristes constitue une première erreur. Mise en service en 1992, l'A46 dont l'objectif est de faire sauter le bouchon de Lyon, présente le défaut majeur d'être trop près de l'agglomération d'où un mélange de trafic local et de transit qui induit les difficultés rencontrées aujourd'hui. Cette infrastructure dans sa configuration et dans son utilisation actuelles n'a pas du tout répondu aux attentes et constitue une deuxième erreur. Aujourd'hui, le problème est le suivant : moins de 10 % du transit sous le tunnel de Fourvière est du grand passage Nord Sud, donc 90 % du transit concerne du flux local, soit du transport de marchandises, soit des déplacements de personnes. Comment, dans ces conditions, imaginer qu'une solution Nord Sud de type COL, sans diffuseur, puisse répondre à la problématique posée ? ALCALY propose plusieurs solutions alternatives.

Pour le grand transit, d'abord, 10 %, une bonne part de ce grand transit concerne des échanges entre l'Europe du Nord Est et la péninsule Ibérique. Pour ALCALY, ce transit doit obligatoirement vocation à traverser la France par la vallée du Rhône déjà sursaturée. D'où

l'idée de renforcer une diagonale déjà existante permettant d'éviter l'agglomération lyonnaise en amont en rejoignant l'A71 puis l'A75, nous avons parlé aussi de RCEA. Pour le transit local, 90 %, des solutions locales doivent être recherchées pour les déplacements-personnes, le renforcement des réseaux de transports en commun apparaît comme une option prioritaire. L'Anneau des Sciences qui devra intégrer cette priorité par la création de voies en site propre pourra constituer pour cette catégorie de déplacements une réponse complémentaire. Pour le transport des marchandises locales, une meilleure répartition des entrées sur l'agglomération incluant entre autres l'utilisation de l'Anneau des Sciences pourra sans doute apporter une amélioration.

Pour éviter les nuisances, cette nouvelle infrastructure devra être enterrée au maximum. Il paraîtra de traiter par ailleurs avec le plus grand soin les entrées et sorties sur les zones urbaines concernées, le choix de la version courte apparaît plus pertinent pour respecter l'objectif précis de l'infrastructure.

Les arrivées d'autres infrastructures dans l'agglomération ne doivent pas amplifier la saturation déjà existante sur les principaux axes d'entrée, il en va ainsi de l'A89 qui doit remplir sa fonction de liaison transversale Est/Ouest et donc impérativement arriver beaucoup plus au Nord que prévu actuellement. En ce qui concerne la liaison avec Saint-Étienne, il apparaît clairement que le projet A45, parallèle à l'A47, ne répond pas, entre autres défauts, aux critères d'arrivée sur l'agglomération lyonnaise déjà évoqués. Un réaménagement intelligent de l'A47 existante incluant une amélioration de la traversée de Givors, apparaît comme une solution moins onéreuse et beaucoup plus efficace. Cet avis semble d'ailleurs partagé par la plupart des acteurs rhodaniens.

En conclusion, ALCALY défend depuis quinze ans les mêmes positions cohérentes. En ce qui concerne l'axe Nord Sud, le traitement du grand transit doit passer par une approche nationale plus globale et un véritable évitement de l'agglomération. La gestion du trafic local ne pourra être durablement améliorée que par un renforcement significatif de l'offre de transports en commun. Les arrivées sur l'agglomération de toutes les infrastructures doivent intégrer sans exception les préconisations des PDU de l'agglomération. C'est en mettant en œuvre un ensemble de solutions compatibles avec l'esprit du Grenelle et les principes du développement durable que sera résolu le problème de l'engorgement de l'agglomération lyonnaise et non en multipliant de nouvelles infrastructures autoroutières qui seront saturées dès leur mise en service. Ne reproduisons pas des modèles qui ont prouvé leur inefficacité en d'autres temps et d'autres lieux. Et je finis, Monsieur le Président. L'actuelle révision du SRIT est une occasion inespérée...

### **Philippe MARZOLF**

C'est une longue conclusion !

### **Martine SURREL**

... de reposer les bonnes questions de manière réaliste en ne retenant que les projets véritablement utiles. Est-il cohérent d'envisager un grand contournement Nord Sud de l'agglomération alors que moins de 10 % du transit sous Fourvière est du grand transit, de

doubler une autoroute déjà existante entre Lyon et Saint-Étienne, alors qu'un réaménagement serait moins coûteux, moins destructeur, plus efficace ? Qui est prêt à soutenir le projet du COL, au risque de s'entendre dire d'ici à quelques années, après Monsieur PRADEL, Monsieur NOIR : « C'est la troisième erreur » ?

### **Philippe MARZOLF**

Maintenant, je vais passer la parole à Monsieur Maurice FISCH qui est président de l'association de la sauvegarde des coteaux lyonnais, donc c'est pour cette question toujours, à l'Ouest, la question du transit du COL. Après, nous aurons bien sûr Monsieur DE BIENASSIS qui va parler au nom des transporteurs et après nous passerons au sujet du débat, c'est-à-dire l'Anneau des Sciences et le cœur du sujet, nous aurons fini pour le transit.

### **Maurice FISCH**

Je suis coprésident et non pas seulement président, pour des raisons géographiques. La Commission m'a demandé quelle était la vision des grandes infrastructures selon une association de citoyens, comme la sauvegarde des coteaux du Lyonnais, qui est membre du collectif STOP au TOP .

Mesdames, Messieurs, lors de la réunion d'échanges avec les acteurs, le 24 septembre dernier à l'espace Tête d'Or, j'ai entendu les représentants du Grand Lyon, parler des erreurs commises dans le domaine routier sur notre métropole. Sans s'être concertés avec ALCALY, mais nous travaillons souvent ensemble, nous étions d'ailleurs à Paris le 11 octobre dernier au ministère.

Ce n'est pas étonnant que je cite en premier les erreurs comme le tunnel sous Fourvière. Voilà. La première erreur, le tunnel sous Fourvière qui mélange tous les trafics, ses utilisateurs vivent quotidiennement la thrombose aux heures de pointe. La deuxième c'est la rocade Est. Initialement départementale 300, rocade des villages – Monsieur COLLOMB l'a rappelé tout à l'heure – dont la vocation n'était pas de contourner Lyon, mais de relier entre elles les zones d'activités. Ceux pour lesquels elle a été construite ne peuvent pas correctement s'en servir et réclament à juste titre des changements conséquents. Je m'arrête là pour les erreurs évoquées par le maître d'ouvrage, mais la liste des infrastructures iniques va se poursuivre après que j'ai cité en exemple le nouveau tunnel de la Croix-Rousse dédié aux transports en commun et modes doux qu'il faut considérer comme le premier maillon d'un périphérique enfin respectueux de l'environnement. Bravo mesdames et messieurs, continuez sur cette voie.

La troisième erreur est en cours d'achèvement et va très vite dysfonctionner. Il s'agit de l'A89 qui débouche entre Balbigny et la tour de Salvagny au Nord-Ouest de Lyon. Son branchement sur la nationale 7 est contraire aux recommandations de la Commission d'enquête. Le tronçon a été validé en 2007 par une poignée de parlementaires acceptant de s'engouffrer dans une procédure d'examen simplifiée bien plus malsaine que le fameux 49-3 pour finalement accorder aux autoroutes du Sud de la France la dernière concession autoroutière avec adossement et prorogation de la durée des contrats sur l'ensemble du réseau ASF, honte à la prétendue démocratie quand elle fonctionne comme cela.

Le TOP routier, j'insiste sur ce terme routier, serait sans contexte la quatrième erreur. Cela sera démontré dans les mois à venir. Comptez sur STOP au TOP pour être aux, A.U.X, rendez-vous.

En période de crise économique et financière, les fonds publics que le département du Rhône et le Grand Lyon envisagent de consacrer à ce projet routier doivent impérativement être investis dans la poursuite de l'amélioration des transports en commun. Cela rejoint le tunnel de la Croix-Rousse nouvelle formule.

La cinquième erreur en est encore au stade de projet entre Saint-Étienne et Lyon, c'est son titre officiel, mais en réalité c'est pour aller « plus vite », avec des guillemets, de La Fouillouse, au Nord de Saint-Étienne aux Sept Chemins au Sud-Ouest de Lyon. L'État semble de plus en plus embarrassé avec cette autostrade envisagée depuis 1935. J'ai retrouvé les archives. La Société des autoroutes françaises, 2 rue de la République, mai 1935. Si une société autoroutière obtient un jour un contrat de concession, elle ne pourra construire que ce qui est déclaré d'utilité publique, alors que chacun sait que le raccordement de l'A45 sur l'A450 est une aberration. Le cas de l'A89 risque de se reproduire ici au Sud-Ouest de Lyon.

La sixième erreur, c'est le COL ou leCEL, contournement Ouest de Lyon. Le premier a eu droit à plusieurs débats, son périmètre d'études a été officialisé. Voilà les débats et voilà son périmètre d'études, le 2 juin 2000. En 2005, le préfet LACROIX se heurte à l'opposition des élus, qui confirment leur unité au sein de l'association de communes ALCALY. Puis en 2010, le préfet GÉRAUD présente le SNIT, Schéma national des infrastructures de Transports, ou le COL est partiel, mais le préfet dévoile un COL total à options multiples unanimement refusé. Enfin en 2012, le préfet CARENCO propose de remplacer le COL par le CEL. Qu'il passe à l'Ouest ou à l'Est, le contournement autoroutier de Lyon est une ineptie, ne serait-ce que parce la vallée du Rhône est surencombrée par un trafic longue distance. La part du lion pour les camions, ce n'est pas la solution. Aligner des voitures, ce n'est pas mieux, c'est sûr. Rappelez-vous cette formule, elle est facile à mémoriser.

### **Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur FISCH.

### **Maurice FISCH**

Mon camembert.

### **Philippe MARZOLF**

C'est fini, après c'est le dernier.

### **Maurice FISCH**

Mon camembert est un produit d'origine protégée.

### Philippe MARZOLF

Merci de respecter les temps de parole pour que le plus de personnes possible puisse parler.

### Maurice FISCH

La répartition modale après dérapage est la répartition modale que nous vous proposons, beaucoup plus respectueuse de l'environnement. La France dispose-t-elle de 245 milliards d'euros, c'est ce qui est dans le SNIT actuellement en révision, non. Donc, sachons raison garder. Permettez-moi de dire cela parce que c'est important, il est question de santé. La France peut-elle continuer comme avant d'en être consciente à laisser mourir prématurément 40 000 personnes par an du fait des pollutions industrielles, domestiques, mais surtout routières ? Non, alors sachons raison garder.

### Philippe MARZOLF

Merci. Nous aurons toute une réunion thématique sur les impacts sur la santé. Alors Monsieur DE BIENASSIS, secrétaire général Rhône-Alpes-Auvergnes de TLF, donc, les Transports et Logistiques de France, pour qui un transit est normalement fait.

### Emmanuel DE BIENASSIS

Oui. Je représente une partie de la profession, enfin une partie des fédérations des transports. Alors bien sûr j'ai écouté avec attention ce qui a été dit jusqu'à maintenant. Nous, dans notre profession, nous travaillons de toute façon depuis des années avec les services de l'État et l'agglomération lyonnaise et donc le Grand Lyon. Notre profession depuis très longtemps, je dirais, a mené des actions avec les services du Grand Lyon pour justement améliorer les livraisons dans l'agglomération lyonnaise au sens large. C'est ce que je voulais dire parce que je pense que c'est important, ce n'est pas une profession qui reste dans son coin et qui travaille en mettant des camions sur la route pour faire plaisir. Non, elle travaille pour le développement économique et au service des entreprises.

Donc, pour cela, notre organisation professionnelle est favorable bien sûr à un grand contournement de Lyon. Pourquoi ? Parce que nous sommes favorables à la séparation des flux et nous comprenons parfaitement que des camions qui n'ont rien à faire, ou des ensembles qui n'ont rien à faire dans l'agglomération lyonnaise, passent par l'intérieur de la ville. Cela nous semble, c'est vrai, assez grotesque. C'est pourquoi nous sommes favorables d'abord à un contournement de l'agglomération lyonnaise, alors à l'Ouest ou à l'Est, cela est un autre problème.

### Philippe MARZOLF

J'ai une question quand même, pour éclairer un peu le public, par rapport aux distances supérieures... Des gens ont dit cela tout à l'heure, par rapport à l'A6/A7, déjà la rocade Est,



c'est vingt kilomètres de plus, je ne sais plus exactement, et l'A432, ce sera encore plus. Alors que prendraient les transporteurs ?

### **Emmanuel DE BIENASSIS**

Le kilométrage est un paramètre, mais il y a un autre paramètre, de toute façon, qui est la gestion sociale qui existe dans notre profession. Vous pouvez faire des kilomètres en plus si nous ne sommes pas arrêtés sur la route, si nous ne sommes pas dans des bouchons. La gestion sociale de nos chauffeurs – il y a quand même 38 000 chauffeurs en région Rhône-Alpes qui travaillent – c'est le plus important. Après le kilométrage est un autre paramètre, c'est un paramètre de rentabilité, c'est tout à fait autre chose. Le premier souci de nos chefs d'entreprise, c'est la gestion sociale de leurs salariés.

La deuxième chose, bien sûr nous sommes favorables à un contournement local. Pourquoi ? Tous nos véhicules rentrent dans l'agglomération lyonnaise, tous les jours ils sont dans les bouchons. Vous l'avez vu ce soir, vous le voyez le matin.

Donc, à partir du moment où nous aurons un bouclage logique du boulevard Bonneveay, pour nous ce sera, en gestion d'entreprise, quelque chose de beaucoup plus simple et de beaucoup plus compréhensif par l'ensemble de nos salariés. Donc nous sommes favorables sur le contournement local pour une meilleure appréhension des livraisons dans l'agglomération lyonnaise.

Par ailleurs, Laurent Bonneveay et notamment le contournement local de Lyon, je voulais le rappeler parce que nous l'avons abordé tout à l'heure, c'est un contournement qui sera payant pour les transporteurs. Comme l'a rappelé le préfet, à partir du 1<sup>er</sup> juin 2013, il y aura un contournement payant. Donc de toute façon les transporteurs paient largement leur contribution à l'entretien des routes. Et par ailleurs, nos entreprises entreprennent depuis un certain nombre d'années, je dirais, des mesures pour protéger l'environnement. Il y a d'abord en termes techniques des véhicules qui ont été largement améliorés, il faut encore améliorer. Nous parlons avec le Grand Lyon, justement, de mettre des véhicules électriques. Donc il y a vraiment un effort de notre profession pour améliorer l'environnement et l'impact de notre secteur d'activités justement dans l'environnement urbain. Je pense que ce sont quand même des éléments importants.

Après les problèmes d'infrastructures bien sûr nous sommes favorables au développement des infrastructures, nous sommes également très favorables à l'utilisation du fluvial. Nous participons également en ferroviaire. Je voudrais rappeler malgré tout que quand nous avons parlé du trafic de containers au départ du port Édouard Herriot, 90 % de nos entreprises font partir leurs containers par la voie fluviale. Donc les containers que nous voyons passer, bien souvent ce sont des containers en transit. C'est pourquoi nous sommes favorables au grand contournement. Nos entreprises qui sont dans les secteurs d'activité de la région lyonnaise sont déjà très utilisatrices du port Édouard Herriot et très utilisatrices du ferroviaire.

### **Philippe MARZOLF**

Merci bien. Monsieur LEDENVIC, une réaction par rapport à ce qu'il vient d'être dit.

### Philippe LEDENVIC

Simplement une précision et des éléments de réponse par rapport à un certain nombre d'interventions. Il a été répété à juste titre que, en moyenne, le transit Nord Sud est de l'ordre de 10 % sous le tunnel de Fourvière. Ce sont les chiffres qui ont été en effet présentés. Alors ceci est bien une moyenne, il peut donc y avoir des périodes dans lesquelles, je dirais en proportion, ce peut être supérieur notamment pendant les périodes estivales. Voilà, c'est un exemple.

Mais, je pense que ce qui est important justement pour la clarté du débat et par rapport aux débats qui ont eu lieu sur pourquoi un débat avant l'autre, etc., c'est que nous avons bien insisté en effet sur ces questions de transit pour le coup sur des questions de transit Nord Sud, et donc du poids relatif du transit Nord Sud par rapport au trafic d'agglomération, par rapport au trafic local. Et donc, effectivement, si nous disons qu'il y a 10 % de transit, cela veut bien dire qu'il y a 90 % sous Fourvière, ce qui correspond bien là à des besoins de l'agglomération. Ce qui veut dire que c'est une réponse, je dirais, qui est en grande partie indépendante par rapport à la question éventuelle d'un grand contournement. Je ne reviens pas sur ce que le préfet a dit concernant la position du ministre. Madame a rappelé à juste titre, et c'est bien pour cela que nous attendons une réponse sur le sujet, la question du grand transit Nord Sud n'est nécessairement qu'une question qui doit être regardée sur le plan national et qui doit faire l'objet d'une décision ministérielle de la part du ministre. Voilà. Ce que je veux dire par là, c'est que sur les questions de grand contournement qui ont été évoquées, et c'est dans une vision telle qu'elle a été développée depuis vingt ans, on parle souvent du transit, mais implicitement le transit qui est visé, qui est évoqué, est celui du transit Nord Sud. Très clairement, les problématiques que je pense soulevées au travers du débat public sur le tronçon Ouest du périphérique, concernent à la fois des flux de l'agglomération, confère ce qui a été dit sur la place du trafic sous Fourvière, et aussi, pour beaucoup, de transit Est Ouest avec les problèmes de traversée du Rhône. Donc c'est pour cela que, certes, les deux débats méritent ou nécessitent d'être liés, mais je pense que c'est important de faire cette distinction, quand on parle de transit, entre le grand transit Nord Sud et les problématiques de transit Est Ouest, cette traversée du Rhône, effectivement, quand nous regardons les masses et les poids, qui est d'une autre nature.

### Philippe MARZOLF

Merci, messieurs - dames.

Nous avons deux questions sur internet. Puis nous allons passer à l'Anneau des Sciences, nous aurons fini cette séquence transit. Jean-Stéphane.

### Jean-Stéphane DÉVISSE

Oui. Deux questions traitant de cette question du transit ou bien des plaidoyers, ce ne sont pas forcément de l'interrogation pure.

La première interrogation touche le sujet qui vient d'être évoqué, sur-écarter les trafics de transit. Il se repose notamment sur un extrait du document de synthèse en disant que ce

projet d'Anneau des Sciences est conditionné à une décision de l'État. La question qui est posée est « quelle est l'utilité d'engager des millions d'euros avant de détenir l'engagement ferme de l'État ».

### Philippe MARZOLF

C'est ce que Monsieur a dit.

### Jean-Stéphane DÉVISSE

Voilà le type d'interrogation. Il y en a un autre qui est peut-être plus sensible en tout cas de ce côté-ci de la tribune. Son titre est : « Quand le COL sera-t-il inauguré ? » Et il revient sur un épisode lors du dernier débat, je cite : « Lors du dernier débat de la Commission nationale qui s'est tenu, sur les questions du transit au droit de Lyon, la CNDP avait conclu que le COL devrait se faire dans les plus brefs délais. » Pour telles et telles raisons qui sont explicitées, et de conclure : « la CNDP avait fait le bon choix ».

Alors là je crois qu'il faut tordre le cou à cette affirmation. La CNDP ne fait jamais de choix, ne s'exprime jamais d'avis sur les projets, sur les débats, oui, mais pas sur le projet. Donc c'est en cela qu'il fallait peut-être citer cette question.

### Philippe MARZOLF

Elle reprend les enseignements du débat.

Merci Madame et messieurs, nous allons donc passer à la deuxième séance, l'Anneau des Sciences, donc.

Nous allons demander au Grand Lyon : Monsieur COLLOMB, Monsieur LABRIT, Monsieur LAURENT de venir là pour présenter. Vous avez vingt-cinq minutes pour présenter le projet et ensuite il y aura tout le temps, jusqu'à dix heures et demie, d'échanges avec le public.

Monsieur MERCIER m'a demandé de l'excuser, il avait un autre rendez-vous ce soir et il a dû s'excuser, mais il m'a dit il n'y a pas l'épaisseur d'une feuille de cigarette entre ma position et celle de Monsieur COLLOMB. Voilà, c'est pour cela que Monsieur COLLOMB représente, si on peut dire, presque les deux, ce soir.

### Gérard COLLOMB

Et nous n'avons pas une position personnelle, nous essayons d'avoir une position collective, donc... Voilà, nous avons vingt minutes, donc moi, je vais faire une introduction brève et je donnerai ensuite la parole à Gérard LABRIT et à Olivier LAURENT qui travaillent sur ce projet d'Anneau des Sciences.

Simplement en introduction, je crois que nous pouvons ne pas être d'accord sur les solutions, mais nous pouvons en tout cas être d'accord sur le constat. Le constat c'est que la ville est en train aujourd'hui de s'emboliser et qu'effectivement les circulations qui transitent, que ce soit... peu importe aujourd'hui, pour l'instant si c'est effectivement national, local ou régional Mais en tout cas cela ne fonctionne plus puisque l'autoroute est

totallement saturée chaque jour. Deuxièmement, que faire passer une autoroute qui emmène des circulations du Nord de l'Europe au Sud de l'Europe ? Ce n'est pas terrible d'un point de vue écologique et que, comme le disait tout à l'heure un intervenant au fond de la salle, c'est un véritable scandale écologique. Troisièmement, qu'aujourd'hui l'accès aux communes de l'Ouest lyonnais qui passe très largement par des chemins vicinaux est en train de s'emboliser et donc que, à un moment donné, cela va créer un problème pour les entreprises de ce secteur et évidemment pour leurs habitants. Alors ensuite, que le projet que nous portons et que nous avons appelé l'Anneau des Sciences soit assez différent de ce qu'était à l'époque le TOP. Ce n'est pas simplement un projet de voirie, c'est une infrastructure qui veut porter l'intermodalité, la pluralité des modes de déplacement et c'est ce que nous allons vous expliquer. Monsieur LABRIT.

### Gérard LABRIT

Bonsoir à tous.

La présentation que nous allons vous faire ce soir comporte trois parties : une présentation de l'agglomération lyonnaise aujourd'hui à l'horizon 2030. Ensuite nous vous expliquerons pourquoi il est nécessaire de concevoir un projet global et intégré, et enfin nous vous présenterons les solutions que nous vous avons étudiées.

Alors pour commencer une présentation de l'agglomération lyonnaise aujourd'hui, elle est au cœur d'une métropole de trois millions d'habitants, elle a une économie dynamique, une forte attractivité résidentielle, elle met en œuvre une politique de mobilité durable. En matière de maîtrise de la place de la voiture en ville, c'est le premier réseau de transports collectifs urbains hors Île-de-France, l'agglomération est pilote dans l'offre de nouveaux services de mobilité. Enfin des investissements d'envergure ont été réalisés dans le RER lyonnais. Si nous regardons le tableau en bas à droite, la place de la voiture est en constante diminution. Elle était de 52 % en 1995, de 47 % en 2006, elle devrait être de l'ordre de 40 % en 2030, ce qui représente une baisse d'un quart, de 25 % en trente-cinq ans.

Pour l'horizon 2030, l'agglomération a fait trois choix fondateurs : le développement économique, le développement démographique et un urbanisme de qualité, la nature à portée de tous. Pour rendre ces choix possibles et également pour accueillir les 50 000 habitants supplémentaires qui sont attendus en 2030, il est nécessaire d'amplifier la politique de mobilité durable que je viens de vous présenter. Pour amplifier cette politique de mobilité durable, il faut faire deux choses. D'une part, articuler tous les modes de transport entre eux, et d'autre part faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre. Mais il existe un certain nombre d'obstacles et c'est ce que mon collègue va vous présenter maintenant.

### Olivier LAURENT

Effectivement, ces obstacles sont nombreux, cela a été largement évoqué. À l'échelle de l'agglomération, c'est d'abord un réseau autoroutier mal hiérarchisé qui met en jeu les flux de transit, les flux d'échanges avec l'agglomération et les flux de desserte locale. Particulièrement vrai sur l'axe A6/A7 saturé pratiquement toute la journée et qui passe en

cœur de ville ce qui est aujourd'hui inacceptable sur un plan environnemental. Et à l'échelle de l'Ouest lyonnais, c'est un réseau routier congestionné avec quelques points de passage obligé : Valvert, tunnel de Fourvière, montée de Choulans, le pont de La Mulatière vers lesquels tout le monde converge, automobiles comme bus. Des bus qui se trouvent du coup englués dans la circulation et qui restent donc peu compétitifs. Et c'est enfin un réseau TER en développement, Mme PERRIN l'a rappelé, mais qui ne pourra pas résoudre tous les problèmes.

Pour résoudre ces dysfonctionnements, il faut concevoir un projet global qui réponde à quatre grands objectifs : soulager les cœurs de ville, aussi bien le long de l'axe A6/A7 que dans les centres-villes des communes de l'Ouest, c'est relier les pôles d'innovation et d'excellence du territoire, c'est rendre accessible les bassins de vie de l'agglomération et c'est développer des sites de grands projets comme à La Saulaie ou aux hôpitaux.

Alors première question : ces objectifs peuvent-ils être atteints uniquement par des transports collectifs ?

Alors, pourquoi cette question ?

Premièrement, parce qu'en amont du débat, nous avons bien entendu des positions sur des scénarios tout transport collectif. Mais d'autre part, surtout allais-je dire, parce que le Grenelle de l'environnement demande aux maîtres d'ouvrage de faire la démonstration que des solutions alternatives ne permettent pas de répondre aux objectifs à un coût raisonnable. Pour ce faire nous avons conduit un ensemble d'études que nous pouvons synthétiser sous forme de trois hypothèses fondées sur une mobilité urbaine organisée uniquement autour des seuls transports collectifs sans infrastructure nouvelle.

Donc, première de ces hypothèses : la mise en œuvre de tous les projets de transport collectif prévus au schéma de cohérence territorial. C'est le document qui fixe les grandes orientations de développement d'agglomération pour l'horizon 2030. Je m'arrête deux minutes pour vous les commenter. C'est d'une part des lignes nouvelles de transport collectif urbain, le prolongement du métro B jusqu'aux hôpitaux, plusieurs lignes fortes complémentaires dont la ligne A4 Nord entre Part-Dieu et le campus d'Écully, l'achèvement de la ligne LEOL entre Gorge-de-Loup en direction de Brindas, Vaugneray par Craponne, une ligne A2 entre Perrache et Francheville et d'autres lignes complémentaires, dont certaines, sont représentées ici comme la ligne A7 entre Debourg et La Doua, ou la ligne A8 entre la gare de Saint-Fons et Vaulx-en-Velin. Et c'est également un renforcement de l'offre ferroviaire, ce qui est prévu à court terme, mais également des engagements de plus long terme notamment la réouverture de lignes existantes, la réouverture aux voyageurs de la ligne entre Brignais et Givors. Mais dans cette hypothèse, pas de suppression de l'autoroute A6/A7 et pas d'Anneau des Sciences.

Nous avons simulé la situation à l'horizon 2030 et nous la comparons avec la situation actuelle, et nous constatons que l'offre de transports collectifs supplémentaire ne suffit pas à absorber la croissance de mobilité liée d'une part au développement d'une démographie qui, je vous le rappelle, serait de 150 000 habitants supplémentaires et à l'attractivité de la métropole lyonnaise. Trois indicateurs le montrent : le premier c'est la congestion sur les cartes que je vous présente à l'écran qui montre que la situation à 2030 se dégraderait par rapport à la situation actuelle avec plus de secteurs en fort ralentissement ou en bouchon. Deuxième indicateur, le trafic, il augmenterait dans le centre et dans l'Ouest jusqu'à plus

30 % sur certains axes. Et troisième indicateur, le temps passé sur les voiries augmenterait de 30 % sur le réseau secondaire de l'Ouest. C'est un indicateur qui montre que les automobilistes stagneraient encore plus longtemps sur les voiries locales, générant plus de pollution et plus de nuisances pour les résidents de ces secteurs traversés. Donc cette hypothèse ne permet pas de répondre au dysfonctionnement actuel.

Dans une deuxième hypothèse, nous avons poussé la démarche encore plus loin, en mobilisant encore plus de voiries en faveur des transports collectifs. C'est-à-dire en imaginant la suppression de l'autoroute A6/A7 et en la transformant en un boulevard urbain avec de larges couloirs bus, des trottoirs confortables, des pistes cyclables et en requalifiant les principales voiries traversant l'Ouest lyonnais pour apaiser les trafics et, encore une fois, pour laisser plus de place aux transports collectifs. Cela permet-il de résoudre les dysfonctionnements qui sont constatés actuellement ? La réponse est non. Nous avons fait l'analyse sur les mêmes indicateurs que précédemment. Alors, nous constatons avec cette hypothèse, certes une baisse du trafic sur les axes requalifiés. Nous imaginons bien que si nous supprimons l'autoroute et que nous la remplaçons par un boulevard nous aurons, à cet endroit-là, une baisse de trafic, mais c'est au prix d'une forte croissance des trafics ailleurs, d'un blocage complet de la circulation dans l'Ouest. C'est ce qui est illustré par la carte que vous avez à l'écran, avec des points noirs de congestion très importants sur l'ensemble du secteur, une augmentation de 70 % du temps passé sur les voiries secondaires de l'Ouest lyonnais.

Donc nous ne résolvons pas dans cette deuxième hypothèse non plus les dysfonctionnements actuels.

Nous avons souhaité pousser la réflexion encore plus loin, notamment en collaboration avec les équipes du SYTRAL, dans une troisième hypothèse en cherchant s'il était pertinent, d'une part d'envisager de nouveaux corridors de transports urbains lourds, en plus de ceux qui sont prévus au SCoT ou de renforcer encore plus le réseau structurant actuel, c'est-à-dire essentiellement le TER. Premier problème, c'est ce qui est illustré à l'écran, à l'Ouest, contrairement à l'est, vous avez un relief, un relief qui contraint les possibilités de passages et les caractéristiques des voiries. C'est-à-dire, sauf à supprimer complètement la circulation automobile, il est très difficile sur des axes comme la rue du Commandant Charcot, avenue de l'aqueduc du Beaunant, la grande rue d'Oullins, d'imaginer d'insérer des tramways ou de larges couloirs de bus. Le deuxième frein c'est les questions de densité de population et d'emploi, qui sont d'ailleurs une conséquence directe de la topographie. Comme le montre cette carte, s'il vous plait la planche suivante, voilà. Comme le montre cette carte, même à l'horizon 2030, les densités de population et d'emploi resteront plus faibles à l'Ouest qu'au Centre et qu'en première couronne Est. Ils sont déjà équipés, eux, de ces transports en commun lourds. Les clientèles potentielles ne justifient pas des investissements sur des modes lourds de types métro ou tramway voire trolley en site propre en dehors des corridors d'ores et déjà identifiés au SCoT.

Nous le constatons d'ailleurs en revenant sur une carte qui illustre les clientèles actuelles. Là, nous sommes revenus sur des illustrations de clientèles de 2011, nous voyons bien qu'en dehors des axes sur lesquels nous allons vous faire un zoom, qui sont prévus, pour lesquels un renforcement est prévu au niveau du SCoT, c'est-à-dire les lignes C7 et C10, qui sont sur le corridor du prolongement du métro B, ou la ligne C20 qui doit devenir ligne A2 à terme, en

dehors de ces corridors, nous avez des clientèles faibles, qui sont très en deçà de ce que nous trouvons ailleurs dans l'agglomération sur le simple réseau bus aujourd'hui. Un exemple, la ligne C25 entre Saint-Priest et Part-Dieu, vous avez 16 000 voyageurs par jour, la ligne C13, entre la Croix-Rousse et la Part-Dieu, 25 000 voyageurs par jour. Nous sommes sur des potentiels de clientèles, en dehors des corridors prévus au SCoT très en deçà de ces clientèles.

Donc conclusion, le renfort des transports collectifs urbains lourds dans l'Ouest lyonnais n'est pas pertinent encore une fois au-delà des corridors identifiés au SCoT.

Nous avons également testé, comme je vous le disais, un renforcement des lignes TER existantes dans l'Ouest lyonnais, en simulant la clientèle que pourraient capter les trains s'ils passaient tous au quart d'heure. Je vous rappelle que généralement, à part un axe aujourd'hui, nous sommes plutôt à la demi-heure, donc s'ils passaient tous au quart d'heure, qu'ils étaient tous remplis, toute la journée vers Lyon, ce potentiel théorique de clientèles serait de l'ordre de 65 000 voyageurs par jour. Nous avons fait la liste de ce que cela permettrait de retirer comme trafic sur l'axe A6/A7, nous sommes aux alentours de près de 13 000 véhicules/jour en moins sur l'axe, ce qui est sans commune mesure avec les 125 000 à 130 000 véhicules/jour que nous aurions à l'horizon 2030, si nous ne faisons rien et que nous souhaitons ramener par la suppression de l'autoroute à 45 à 50 000 véhicules/jour au maximum. Je m'excuse, je vous assène des chiffres, il y a une séance dédiée où nous détaillerons ces choses-là.

Donc nous avons schématisé sur de petits graphiques ce que donneraient nos différentes hypothèses en matière de trafic. L'épaisseur des traits correspondant à l'importance du trafic. Dans la situation actuelle, vous avez déjà une forte congestion A6/A7 et sur le réseau principal d'accès au centre. Dans l'hypothèse 1, la situation se dégrade avec une augmentation des trafics y compris sur le réseau local, et dans nos hypothèses 2 et 3, les trafics sont baissés sur A6/A7 et sur le réseau principal, mais c'est au prix d'une paralysie du réseau principal, d'une forte dégradation sur le réseau local. Alors nous voyons que nos trois hypothèses ne permettent pas de répondre aux objectifs fixés, ne permettent pas de répondre au dysfonctionnement actuel et elles génèreraient, notamment pour l'hypothèse 3, des coûts d'investissement et de fonctionnement en transports en commun très élevés par rapport aux densités de clientèles desservies.

Donc, dans ces hypothèses, l'accessibilité des territoires ne serait que ponctuellement renforcée, les sites économiques et universitaires ne seraient pas mieux reliés, les grands sites de projets ne trouveraient pas les conditions nécessaires à leur développement, notamment cette desserte multimodale, et les congestions des cœurs de ville seraient renforcées.

Dès lors, la seule réponse viable passe par un projet global et intégré qui réponde à nos quatre objectifs : soulager, relier, rendre accessible, développer. Ce projet c'est l'Anneau des Sciences qui comprend trois composantes : une infrastructure routière, mais aussi une stratégie multimodale, mais aussi un projet de territoire. Ce sont ces trois composantes que nous allons vous décrire donc sommairement.

L'infrastructure permettra le bouclage du « Ring » lyonnais, elle reliera efficacement les bassins de vie, favorisera le rééquilibrage de l'agglomération, c'est une voirie de distribution

des trafics locaux, et non pas un grand contournement, décision qui relève de l'État, je ne m'étends pas. Le Grand Lyon fait effectivement de cette décision préalable à la réalisation de l'Anneau des Sciences que le contournement se fasse à l'Ouest ou à l'Est, pour obtenir enfin un réseau hiérarchisé avec un Anneau de Sciences pour les circulations locales et d'agglomération et un grand contour autoroutier pour les circulations de transit. Cette infrastructure fera près de 15 km et sera à 80 % enterrée, avec 7 portes desservant les pôles existants, plutôt au Nord, et les pôles de développement plutôt au Sud comme à La Saulaie et le secteur des hôpitaux.

La stratégie multimodale, deuxième composante du projet, comprends des lignes de bus express empruntant tout ou partie de l'Anneau des Sciences, des aménagements pour les bus sur l'axe A6/A7 requalifié en boulevard urbain, la création d'une bonne connexion au réseau de transports collectifs urbains lourds et aux chapelets de gares de l'Ouest lyonnais bordant l'infrastructure et enfin de nouvelles lignes de transports collectifs notamment celle que je vous ai décrite tout à l'heure qui figure au SCoT. C'est aussi des aménagements facilitant la circulation des bus sur le réseau de l'Ouest lyonnais, c'est tout l'aplat jaune avec des aménagements de voirie ponctuels permettant l'amélioration de la circulation des bus, et enfin un réseau important de parcs relais et de parc de covoiturage. Tout en permettant de bénéficier de transports collectifs plus performants en lien avec l'infrastructure. Et si nous reprenons nos petits schémas synthétiques de tout à l'heure, avec l'Anneau des Sciences, vous avez une baisse significative du trafic sur A6/A7 requalifié en boulevard urbain, un apaisement des circulations dans l'Ouest, mais aussi dans le 7<sup>e</sup> arrondissement, à Gerland, à Saint-Fons, les flux résiduels étant captés sur le « Ring » bouclé.

### Gérard LABRIT

Après vous avoir présenté donc l'infrastructure et la stratégie multimodale, je vais vous présenter maintenant le projet de territoire. Tout d'abord l'Anneau des Sciences est un levier de développement économique, c'est un projet qui va mettre en réseau les pôles économiques, les sites universitaires et les sites de recherches que nous voyons sur la carte à l'écran. Ce sera un outil de la stratégie de renforcement des pôles de compétitivité, enfin cela va être une identité d'ensemble qui va se créer autour du concept d'Anneau des Sciences. C'est également un levier d'opération majeur de requalification urbaine. Nous voyons ce qui a été réalisé à Madrid sur la Calle 30, sur le fait d'enterrer des infrastructures routières qui permet d'une part de modifier complètement le territoire et d'autre part de trouver de nouveaux usages. Je pense que nous sommes en train de vous les montrer à l'écran et nous voyons que ce sont les infrastructures routières qui sont le long du fleuve, de part et d'autre du fleuve. En ce qui concerne l'agglomération lyonnaise, cela va se traduire par la requalification de l'autoroute A6/A7 en boulevard urbain, une véritable mutation du cœur de l'agglomération avec des quartiers ouverts sur le fleuve à nouveau entre Confluent et Pierre-Bénite, enfin des cœurs de ville libérés du trafic automobile, ce qui va conduire d'une part à un cadre de vie amélioré et d'autre part à des transports en commun plus performants.

Pour finir, l'Anneau des Sciences est un levier d'opérations majeur de développement urbain. En fait l'Anneau des Sciences va favoriser l'échange entre Lyon 7, et notamment



Gerland, La Saulaie, le Vallon des Hôpitaux, Saint-Fons, Pierre-Bénite. Aidé en cela par le pont urbain que vous voyez à l'écran sur le plan qui est en bas de l'écran. L'Anneau des Sciences est également un projet de mise en valeur de l'environnement. Près de 9 km d'autoroute vont être supprimés en ville dont 7 km à ciel ouvert, auxquels va se substituer seulement 3 km de voirie à ciel ouvert et 12 km enterrés comme nous pouvons le voir sur le profil en long à l'écran.

C'est aussi un projet porteur d'amélioration du point de vue des nuisances. La baisse du trafic sur l'autoroute A6/A7 et sur les voiries de l'Ouest, combiné à l'amélioration du parc automobile que nous pouvons espérer à l'horizon 2030, va conduire à une baisse importante de la pollution sur l'axe A6/A7, de l'ordre de 20 à 40 %, et d'autre part à une baisse significative du bruit pour les populations de l'Ouest et du Centre. Nous estimons qu'il va y avoir une baisse du bruit de l'ordre de 2 à 3 décibels pour 50 à 52 000 personnes.

Voilà en ce qui concerne l'Anneau des Sciences. Sachez que nous avons étudié aussi une autre solution que nous avons appelée le Scénario Rode que je vais vous présenter maintenant.

Ce serait une infrastructure d'à peu près 16 km de long, elle relierait la porte du Valvert au boulevard urbain Sud et à la rocade Est avec 7 portes, mais deux portes différentes par rapport à l'Anneau des Sciences, notamment au Sud de l'agglomération, la porte de Montcorin et la porte de Feyzin. Une partie commune avec l'Anneau des Sciences serait entre Valvert et Beaunant, des mesures d'accompagnement TC et puis parkings relais proches de celles de l'Anneau des Sciences, mais c'est un scénario qui, selon nous, correspond à une vision différente du développement de l'agglomération. En effet, nous pensons qu'il comporte un certain nombre de risques importants et notamment le risque d'une substitution au contournement autoroutier de Lyon du fait notamment de son raccordement au BUS et à la rocade Est. Le risque d'une augmentation de l'étalement urbain vers l'Est en fait une pression accrue sur la trame verte de l'Est lyonnais.

### **Olivier LAURENT**

Nous considérons que le Scénario Rode répond mal à la demande de déplacement à 2030 qui, comme vous le voyez sur cette carte à partir des cercles orange, se situera de part et d'autre de l'Anneau des Sciences alors que le Scénario Rode l'évitera par un passage au large. C'est un scénario qui répond mal aux besoins économiques. Nous montrons ici une planche extraite d'une étude qui a été conduite par la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, qui met en évidence que le nombre d'établissements économiques est plus important dans la zone desservie par l'Anneau des Sciences que dans la zone desservie par le Scénario Rode, dans un rapport de 1 à 4.

Au global, le Scénario Rode est moins attractif que l'Anneau des Sciences, il obligerait les usagers à faire des distances plus longues, il pourrait avoir tendance à se substituer au contournement de l'agglomération lyonnaise, bref c'est un scénario, comme le montre les graphiques à l'écran majoritairement au profit du transit et de la deuxième couronne quand l'Anneau des Sciences dessert avant tout le Centre et la première couronne.

### Gérard LABRIT

Pour finir quelques éléments de coûts et de délais. Donc une infrastructure qui est estimée entre 2.2 et 2.5 milliards d'euros, selon les solutions. Une requalification de l'autoroute A6/A7 estimée entre 120 et 150 millions d'euros, une requalification des voiries de l'Ouest de l'ordre de 150 millions d'euros, enfin des mesures de transports en commun estimées entre 800 millions d'euros et 1 milliard d'euros. Vous noterez d'ailleurs l'importance de ce chiffre dans le projet donc cela explique bien l'importance des mesures de transports en commun qui ont été prévues dans le projet. En termes de besoin de financement, cela représente un montant de l'ordre de 60 à 75 millions d'euros par an par collectivité. En termes de délais, une mise en service à l'horizon 2025, donc un délai finalement assez lointain, mais somme toute déjà assez tendu. Vous voyez à l'écran les principales étapes du planning prévisionnel tel que nous pouvons le décrire aujourd'hui, avec le débat public fin 2012/début d'année 2013, des études préalables jusqu'à début 2016, une enquête publique jusqu'en 2018, des études détaillées jusqu'en 2020, un début des travaux en 2020, une mise en service de l'infrastructure en 2025 et des travaux de requalification entre 2025 et 2028. Merci de votre attention.

### Philippe MARZOLF

Merci.

Nous sommes désolés pour les gens qui sont au fond et qui ont peut-être assez mal vu le diaporama, par contre toutes les planches qui ont été présentées se retrouvent dans le dossier du maître d'ouvrage, donc la prochaine fois avec des salles aussi longues nous mettrons d'autres écrans au milieu.

Donc maintenant, nous avons plus d'une heure... Il y a des gens qui partent, ce n'est pas grave, tant pis pour eux... nous avons plus d'une heure pour échanger sur le sujet, et vous avez la parole. Nous allons essayer de donner la parole à des gens qui n'ont pas encore pris la parole. Je vous ai repéré, Monsieur, mais vous avez déjà pris la parole. D'abord Monsieur ici. Attendez le micro.

### Jean TORRIERO

Oui, bonsoir. Jean TORRIERO. Quand j'étais à La Courly, j'étais employé à La Courly.

### Philippe MARZOLF

Vous avez tracé TEO, oui très bien. Quelqu'un peut lui mettre son micro devant la bouche pendant qu'il parle et qu'il tient la carte ou que quelqu'un lui tienne la carte ? Allez-y, prenez le micro, Monsieur, peut-être. Allez-y, prenez la carte.

### Jean TORRIERO

J'avais donc tracé TEO jusqu'à Coraly, et j'avais peur que cela ne tienne pas financièrement et je l'ai coupé à l'A6 et après à La Courly, on m'a dit : « t'es le roi des... » il serait fait, le TEO serait à l'A6.

Est-ce que Lyon est une ville à 360° ? C'est la seule en Europe, je veux que l'on me prouve le contraire, qui n'a pas de périph. Parce que nous avons été victimes des plans successifs depuis les années 50, il y a eu le premier, le deuxième, le troisième, je ne sais pas, Maintenant nous devons être au moins au douzième ou au quinzième, je ne sais plus et de toute façon, nous avons six autoroutes qui arrivent du Nord et six autoroutes qui partent au Sud. Lyon est le point central de l'Europe pour les communications, idem pour les ferroviaires. Qu'est-ce qu'on fait ? on s'amuse avec tout cela et la jonction, l'Anneau des Sciences, c'est bien, ce qu'il faudrait ce serait de prendre le Scénario Rocade. Si vous faites le scénario Rocade, vous avez automatiquement le scénario par Bonnevey. Il suffit de mettre des panneaux vers Feyzin, là-bas, à la jonction du bus et vous avez l'autre scénario. Vous avez donc les deux. Il pourrait y avoir un Anneau des Sciences intérieur et un Anneau des Sciences extérieur.

Il y a tellement de choses à dire...

### Philippe MARZOLF

Vous pouvez faire des contributions par écrit ou poser des questions sur internet. Donc pour vous, il faudrait les deux, faire rocade et...

### Jean TORRIERO

Les gens qui veulent amener l'Anneau des Sciences sur Bonnevey, au niveau de derrière chez Renault, là-bas, *a priori* ils ne connaissent pas les lieux. C'est saturé du matin au soir jusqu'à l'A43 et vous voulez me ramener du trafic là-dessus. Il n'y a pas longtemps, j'ai fait Firminy A43, c'était complètement bloqué dans la direction A43 Firminy. Tout était bloqué : Saint-Étienne, Givors, Saint-Fons. Tout était bloqué et l'on veut amener du trafic supplémentaire là-dessus, mais est-ce qu'on est bien sérieux, est-ce qu'on connaît bien l'agglomération ? Alors en faisant la grande rocade, qui arrive sur le bus, il suffit de mettre des panneaux au niveau de l'A7 et nous avons la rocade intérieure.

### Philippe MARZOLF

Merci, Monsieur. Nous prenons trois questions, ou trois avis parce que c'est plutôt sur la rocade...

### Jean TORRIERO

Si vous permettez, je n'ai pas parlé du ferroviaire. Je voudrais connaître – je vais prononcer un mot que vous comprendrez – la gonaille, en langue de Gone, qui a dit qu'on ne pouvait

rien tirer du réseau ferroviaire à Lyon. Alors que si nous faisons la passante, on a huit à dix lignes dedans qui irriguent tout de Mâcon jusqu'à Valence. Alors il y a quelqu'un qui a dit « il ne sert à rien, on ne prendra personne ». Mais enfin qui est cette personne-là ? Est-ce qu'elle sort d'une école, je ne sais, d'Oulan-Bator, que je connais en Mongolie extérieure, ou un extraterrestre ? Non, mais nous en sommes là.

### Philippe MARZOLF

D'accord, merci Monsieur... C'est bon. Vous pouvez prendre le micro, s'il vous plait ? Monsieur.

### Gérard DUTAL

Voilà, je me présente, je suis Gérard DUTAL, je suis cofondateur de l'ARALY, qui est l'Association des Riverains de l'Autoroute dans Lyon, je suis également membre de l'intérêt local Sud Presqu'île et membre du conseil de quartier Carnot-Bellecour.

Je voudrais parler ici en mon nom personnel en tant que riverain de l'autoroute puisque je demeure cours de Verdun. Je soutiens ce projet à 100 % en tant que riverain et je voudrais donner trois raisons. La première raison est que la requalification de l'autoroute A6/A7 dans Lyon est devenue, pour nous riverains, maintenant, une nécessité vitale. Nous savons depuis le mois de juin, depuis le colloque que l'OMS a tenu au centre de cancérologie à Lyon, l'OMS a déclaré officiellement que les particules sont cancérogènes. Et nous ne voudrions pas que dans quelques années se produise un nouveau scandale qui serait le scandale des particules. Or, les riverains de l'autoroute dans Lyon sont les premiers concernés ainsi qu'une grande partie des habitants de la Presqu'île.

Le deuxième point pour lequel je soutiens ce projet à fond, et que je suis pour le trajet court, imaginez les automobilistes qui viennent de l'Ouest qui vont se rendre dans les communes de l'Est, à savoir Vénissieux, Bron et Villeurbanne, s'ils empruntent la rocade, l'Anneau des Sciences tel qu'il est prévu tout se passera bien, il y aura une continuité entre le Valvert jusqu'au Laurent Bonnevey. S'ils prennent la rocade, le scénario 2, que va-t-il se passer ? Ils vont prendre une première partie de l'Anneau des Sciences jusqu'aux hôpitaux Sud, puis ils continueront jusqu'à la deuxième porte, la porte suivante, qui sera la porte Montcorin, et que feront-ils à ce moment-là ? Ils ne pourront pas continuer sur la rocade, puisque la rocade sera trop excentrée par rapport aux trois communes, Bron, Vénissieux et Villeurbanne. Que feront-ils ? Ils remonteront l'A45, la A450 et au bout de l'A450, deux solutions, ils rentreront sur Lyon en remontant l'A7, soit ils prendront le pont de Pierre-Bénite pour aller rejoindre Laurent Bonnevey, or ce secteur-là est complètement engorgé, complètement bloqué. Donc que va-t-il se passer ? Les gens de l'Ouest, ils prendront en priorité, ils continueront de prendre en priorité le tunnel de Fourvière et le cours de Verdun et quai Perrache. Pourquoi ? Parce que d'une part il sera gratuit et il sera plus court.

### Philippe MARZOLF

Deux minutes quarante, Monsieur, il faut qu'il y ait d'autres personnes qui parlent. Il faut conclure.

### Gérard DUTAL

Et la troisième raison que je voudrais évoquer est... le fait de... je ne sais plus ce que je voulais dire... non, mais il est important... Ah, oui, voilà. C'est que les riverains ne peuvent plus supporter ce trafic incessant de camions qui passent dans Lyon. Pourquoi ? Il y a deux arrêtés préfectoraux, l'un de 98, et je regrette que le préfet CARENCO soit parti. Il y a un arrêté 98, un arrêté 2002, qui interdisent les poids lourds de plus de sept tonnes cinq dans le tunnel de Fourvière. Or, les camions continuent à passer essentiellement, surtout la nuit. Pourquoi ? Parce qu'il y a moins de trafic local, donc ils passent, ce n'est qu'une file de camions. Et ce que je ne comprends pas, c'est que tous les Lyonnais ici présents sont mobilisés pour dire à l'État que l'État prenne ses responsabilités et dise : On veut un contournement pour le transit des camions, pourquoi ne décidons-nous pas tous ensemble Lyonnais d'une action pour faire pression sur l'État pour qu'il décide une fois pour toutes d'un contournement ? Et Monsieur COLLOMB et Monsieur MERCIER ont même dit qu'ils étaient même prêts à bloquer le tunnel de Fourvière un 31 juillet et moi, je suis prêt et les riverains sont prêts aussi.

### Philippe MARZOLF

Merci.

Nous allons faire quelque chose, messieurs- dames parce que si vous avez chaque fois des interventions – il y a un chrono à chaque fois – qui durent plus de trois minutes, ce n'est pas possible. À l'Assemblée nationale, et ce n'est pas l'endroit où les débats sont les plus calmes, les questions au gouvernement sont limitées à deux minutes cinquante et les réponses également. Pas pour que tout le monde prenne deux cinquante, mais en tout cas ce sera limité à partir de maintenant, merci de faire des contributions, des avis relativement synthétiques.

Monsieur là-bas au fond, et pendant ce temps-là si vous voulez bien, Monsieur GRILLOT, Monsieur LUCA et Monsieur BREVI peuvent monter sur la tribune.

Oui, Monsieur.

### Bertrand MANTELET

Bonsoir, Bertrand MANTELET, du parti communiste à Oullins.

### Philippe MARZOLF

Pas de références politiques, s'il vous plait dans un débat public qui est démocratique et militant.

### **Bertrand MANTELET**

Militant, voilà.

Juste pour dire, alors, je ne vais pas revenir sur la question du trafic, mais je pense que là nous sommes encore en train de réfléchir à un projet sur du court terme, parce que là, face à une question qui est une vraie question au niveau de l'engorgement de la ville, nous allons répondre par report ailleurs du problème.

À un moment il faut que nous nous posions la bonne question, c'est-à-dire la question de l'aménagement du territoire et de pourquoi nous sommes obligés de nous déplacer autant. Pourquoi des gens ont dit que 90 % du trafic est un trafic local ? C'est vrai. Pourquoi y a-t-il ce trafic local ? Et quand on voit comment est fait l'urbanisme dans une ville comme Lyon, mais pas que sur Lyon, dans toute la France, toutes les villes, nous sommes confrontés aux mêmes problématiques, c'est-à-dire que nous faisons des zones où nous travaillons et d'un autre côté des zones où nous allons faire des courses et enfin des zones où nous allons habiter. Avec des zones qui sont plus rurales, où il n'y a plus rien pour travailler, il n'y a plus rien pour faire ses courses. Il n'y a même plus de service public parce que quand on a fermé tout le reste, on ferme aussi la Poste et les écoles. Donc que font les gens, ils vont travailler et ils vont chercher des services là où il y en a. Et c'est cela la question que nous ne nous posons pas à travers ce projet. Et moi, je vous parie que dans vingt ans, nous nous retrouvons ici pour faire un nouveau débat public sur une nouvelle autoroute parce que le TOP sera engorgé et nous nous dirons qu'il faut faire passer les voitures ailleurs. Non. Posons-nous les bonnes questions. Mettons de la vie de partout, de l'emploi, du logement accessible à tous de partout, des services de partout, et cela est un débat national. Cela ne se situe pas simplement au niveau d'une ville. C'est un débat national. Si nous ne lançons pas cette réflexion au niveau national, nous continuerons de reporter des problèmes de trafic et d'infrastructure de partout chez le voisin. C'est mauvais ici. L'A6, l'A7 au travers de la ville, c'est nuisible. L'A46, c'est nuisible. Le TOP, ce sera nuisible. Le COL sera nuisible. Un aéroport de plus, ce sera nuisible. Tout sera nuisible si nous ne nous posons pas les bonnes questions.

### **Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur.

Alors, messieurs du Grand Lyon, un peu des réactions par rapport aux propositions plutôt rocade plutôt requalification et là les bonnes questions pour l'aménagement.

### **Gérard COLLOMB**

D'abord, je vais vous montrer un peu le schéma qui illustre la position que nous défendons sur les grandes infrastructures.

Parce que, mesdames et messieurs, il ne faut pas croire que si nous ne bougeons pas, les choses restent en l'état. Ce que nous avons fait au cours des vingt, trente dernières années et que nous, au Grand Lyon, mais au Conseil général, nous dénonçons aujourd'hui, c'est que nous avons fait les traversées, vous les voyez ici, d'Est en Ouest qui arrivent près de

l'agglomération. L'A89, elle arrive sur une départementale qui est juste au Nord de l'agglomération, la tour de Salvagny. Pour arriver de la tour de Salvagny jusqu'à l'autoroute A6, aménagement avec des traits de peinture sur la route. Demain, si nous ne faisons pas attention, l'A45, elle arrivera sur le pont de Pierre-Bénite. Nous, ce que nous demandons, c'est que l'on écarte les trafics et que l'on ait deux séries de trafic, que ce soit du Nord au Sud ou d'Est en Ouest, un trafic de dimension nationale, ou en tout cas grande régionale qui passe comme cela se fait d'ailleurs dans la plupart des grandes villes européennes, loin de l'agglomération et que n'arrivent dans l'agglomération que les trafics dont nous avons besoin.

Deuxième question pour répondre, rocade ou bien Anneau des Sciences ? Pourquoi l'avons-nous fait ? Eh bien simplement parce que, si vous voulez, l'avenir de Lyon se joue au cœur de l'Anneau des Sciences. C'est l'endroit qui accueille les grands sites universitaires et les grands pôles d'excellence. Je vous fais l'Anneau des Sciences en commençant par le Nord. Au Nord, vous avez aujourd'hui l'école centrale et l'école de management qui sont perdues aux alouettes. Vous allez un peu plus au Sud, vous avez les hôpitaux Sud, aujourd'hui pas desservis ; or, les hôpitaux Sud vont devenir un des fers de lance des sciences du vivant à Lyon qui sont le principal support de l'économie. Lorsque nous arrivons... et c'est évidemment un projet que je porte sur aujourd'hui ce qui est La Saulaie, je pense que c'est là où vont se développer un certain nombre d'entreprises qui seront autour des sciences du vivant et qui doivent être connectées avec ce qu'il se passe du côté de Gerland, du côté du campus Charles Mérieux où aujourd'hui sont concentrés Genzyme, Sanofi Aventis, Merial, etc. Enfin nous avons les hôpitaux Est et enfin dernier site universitaire, La Doua, c'est tout cela qu'il faut mettre en articulation de manière à porter l'avenir de notre agglomération. L'étude qui a été faite par la chambre de commerce, montre qu'aujourd'hui les emplois sont concentrés... si l'on peut mettre la carte, tout à l'heure que nous avons vue de manière furtive à l'écran... on montre qu'elles sont concentrées à l'intérieur du « Ring »... vous allez y arriver ? Non.

### **Philippe MARZOLF**

Cela revient vers vous, donc il doit y avoir un problème.

### **Gérard COLLOMB**

Elles vont arriver, donc je continue, vous allez le voir.

Il vaut mieux quand même desservir des bassins de population et des activités économiques, que de faire évidemment des infrastructures que personne n'empruntera demain. Regardez la concentration : 400 commerces desservis par le Scénario Rcade, 1800 pour l'Anneau des Sciences, 200 industries dans le Scénario Rcade, 500 sur l'Anneau des Sciences. Et en plus ce n'est pas nous qui avons fait ce calcul, c'est la chambre du commerce et de l'industrie, donc voilà. Il faut évidemment porter le développement et faire des infrastructures qui permettent de pouvoir aller de l'avant.

Mesdames et messieurs, et j'insiste pour toutes celles et tous ceux qui sont ici et qui s'interrogent, en disant : « Comment encore un projet autoroutier ! » Non. L'Anneau des

Sciences n'est pas un projet autoroutier. Comme nous vous l'avons présenté, c'est un projet multimodal et, mesdames et messieurs, j'attire votre attention en particulier sur l'Ouest lyonnais, avec un habitat faiblement concentré, dire que demain il y aura un transport en commun qui s'arrêtera devant chaque porte, ça, c'est faux. Les gens recommenceront à prendre leur voiture, ils iront, et c'est ce que nous voulons faire, sur le Parc-Relais le plus proche avec l'interconnections avec les transports en commun ou avec les TER et donc ils rentreront dans le cœur de l'agglomération comme cela. Mais si effectivement vous ne faites pas des infrastructures qui puissent permettre de porter les transports en commun, et aujourd'hui les transports en commun de l'Ouest lyonnais sont totalement englués dans la circulation, et donc ils sont totalement paralysés.

Voilà, c'est vraiment l'intermodalité, c'est-à-dire pas le mode de transport d'il y a trente ans, pas celui d'il y a quarante ans, même pas celui d'aujourd'hui, celui à l'horizon de réalisation c'est-à-dire les années 2025, donc c'est de cela dont nous parlons et évidemment nous serons totalement dans l'intermodalité et dans une pluri utilisation des différents modes de mobilité.

### **Philippe MARZOLF**

Six minutes onze pour la réponse, Monsieur COLLOMB, c'est peut-être un petit peu long, mais c'était important. Pour les autres réponses, en tout cas, il faudra être plus succinct. Madame, puis Monsieur. Il y a Madame qui est là-bas. Allez-y.

### **Michèle GRAND**

Michèle GRAND, je suis la première adjointe de la commune de Craponne, et je voudrais simplement de manière extrêmement rapide apporter un témoignage de notre commune par rapport à ce projet.

C'est un projet qui pour nous est extrêmement important parce que, comme le disait le président COLLOMB, toutes les communes de l'agglomération lyonnaise ont aujourd'hui un problème de circulation insupportable, et à Craponne, c'est notre cas. Nous avons chez nous une grande artère qui, comme vous le savez, traverse toute notre ville, la RD489, et la circulation sur cette artère augmente d'année en année. Il y a vingt ans, pour donner juste quelques chiffres, il y a vingt ans c'était 6 000 voitures/jour qui la traversaient, aujourd'hui c'est 23 000 voitures par jour, on nous dit qu'en 2015 ce sera 30 000, je n'ose même pas imaginer ce que cela sera en 2030.

Il y a donc un problème urgent à résoudre. Notre maire a toujours dit son soutien à la réalisation de tout projet qui améliorerait l'accessibilité de Craponne, mais aujourd'hui c'est devenu une urgence, une nécessité pour poursuivre le développement de notre ville, conserver son tissu économique et les emplois qui en découlent, garantir sa compétitivité et offrir une bonne qualité de vie à ses habitants. Alors deux tracés proposés, l'Anneau des Sciences et le tracé, le Scénario Rcade, notre préférence va à l'Anneau des Sciences parce que c'est celui qui répond le mieux à notre problématique et qui apporte un minimum de nuisance puisque plus de 80 % de cette infrastructure est enterrée. De plus, il contient un plan ambitieux de développement des transports en commun, avec un budget proche d'un



milliard d'euros. Enfin il contient des opportunités d'aménagement qui nous permettront de redessiner un urbanisme urbain moderne. L'autre tracé ne nous convient pas, car il présente un risque de substitution au contournement autoroutier de Lyon et surtout parce qu'il ne permet ni de soulager les centres-villes de l'Ouest lyonnais, ni un développement des transports en commun efficace.

En conséquence, la commune de Craponne apporte un soutien au tracé court de l'Anneau des Sciences, seul capable d'améliorer significativement l'accessibilité de notre agglomération. C'est un projet multimodal innovant de mobilité durable et les Craponnois l'attendent avec impatience.

### Philippe MARZOLF

Merci. Juste derrière, Monsieur qui est déjà levé. Et après il y a une dame qui demande la parole depuis quelque temps, avec le chemisier gris, les lunettes, frisée, à gauche. Monsieur.

### Éric MEUNIER

Bonsoir. Éric MEUNIER, je suis le directeur général de Sanofi Pasteur et je souhaite apporter le témoignage de notre groupe par rapport à ce projet d'Anneau des Sciences.

Comme vous le savez le groupe Sanofi est le premier employeur privé de l'agglomération lyonnaise, nous avons 6 700 salariés, nous avons 11 sites et les principales activités de notre groupe en région lyonnaise, se situe à l'Ouest à Marcy L'Étoile et à Gerland où nous avons deux centres mondiaux d'activités, deux divisions, deux sièges, Sanofi Pasteur, la division vaccin, et Merial, la santé animale. Alors je souhaiterais expliquer pourquoi ce projet est extrêmement important à nos yeux et il est important pour trois raisons.

La première raison c'est qu'il crée un lien entre les pôles d'innovation et les sites économiques, notamment nos sites.

La deuxième raison est qu'évidemment il va contribuer à assurer le développement de Gerland.

La troisième raison est qu'évidemment, il va aider nos salariés à se déplacer entre nos sites et se rendre à leur lieu de travail.

Le premier point, c'est le lien entre les pôles d'innovation et les sites économiques.

Aujourd'hui, nous travaillons de plus en plus en réseaux et nous cherchons bien sûr à travailler étroitement avec les académiques, avec donc les universités, avec les scientifiques et avec les industries. Et le modèle qu'a choisi Sanofi est bien sûr de se renforcer dans les liaisons avec l'ensemble des acteurs. Il était absolument essentiel pour nous de faciliter les connexions et à ce titre-là l'Anneau des Sciences nous semble correspondre parfaitement à ce besoin.

La deuxième raison comme je l'ai dit c'est le développement de Gerland. Nous avons à Gerland aujourd'hui un environnement qui est unique parce que nous avons un pôle qui concentre en son sein, ce que nous pouvons considérer comme étant véritablement un axe de développement en matière de science de la vie. Nous avons bien sûr les académiques, nous avons bien sûr l'aspect scientifique et nous avons les industriels. À ce titre-là, notre groupe a décidé de créer un centre de recherche mondiale contre les maladies infectieuses

et bien évidemment nous souhaitons pouvoir mettre en relation ce centre avec l'ensemble des activités de notre groupe, mais aussi avec l'ensemble des activités d'innovation à l'intérieur de la région lyonnaise.

Le troisième élément concerne le salarié. Nous sommes tout à fait favorables et nous appuyons le développement bien sûr des transports en commun au sein de l'agglomération, mais il faut quand même réaliser qu'une majorité de nos salariés encore et certainement malheureusement certes, mais c'est la vérité pour longtemps, vont continuer à se déplacer avec des moyens de transport qui sont les leurs, à savoir leurs automobiles. Et aujourd'hui, si nous pensons au problème de pollution, si nous pensons au problème de santé, si nous pensons plus simplement au problème de qualité de vie de nos salariés, et bien permettre à ces salariés d'accéder facilement à leur lieu de travail me paraît quelque chose d'extrêmement important.

### Philippe MARZOLF

Merci de votre contribution.  
Madame.

### Monique COSSON

Oui, alors. Ça marche ? Monique COSSON, je suis conseillère municipale sur Sainte-Foy, donc à l'Ouest de l'agglomération et d'autre part conseillère régionale.

Je voulais intervenir sur le fait que nous avons là un projet qui nous est présenté pour les trente ans à venir et j'aimerais aussi évoquer un petit peu la question de comment pouvons-nous nous situer par rapport à une situation sur l'agglomération dans les trente ans à venir, ou les agglomérations dans les trente ans à venir. Ce qui nous a été présenté s'appuie au départ sur le fait qu'il y a eu une baisse de l'utilisation de la voiture sur l'agglomération lyonnaise, étonnamment, on nous donne cet élément d'information et ne s'appuie pas sur cet élément d'information pour dire que nous allons renforcer cette dynamique sur l'agglomération lyonnaise dans les trente ans à venir. A priori on continue à penser, en nous disant que ce sera de l'intermodalité, que l'on va faire une autoroute ou un contournement routier.

Donc cela me paraît quand même quelque chose à débattre un peu profondément, nous aurons le temps dans le déroulement du débat public, mais cela me paraît être quand même comme quelque chose de contradictoire dans cette présentation.

Le deuxième point, il me semble qu'il y a des choses qui ne sont pas prises en compte, par exemple dans les trente ans à venir : la raréfaction des énergies fossiles et le fait que nous aurons dès à présent, puisque dans trente ans et dans quarante ans comme cela est prévu ou dans les cinquante ans qui viennent. Nous aurons à anticiper cette question en mettant en place d'autres modalités de déplacement et notamment la question des déplacements en transport public, en transport en commun. Bon, c'est très peu présent dans la présentation.

Un autre point qui est le schéma de cohérence territorial, qui est à la fois pour l'agglomération, mais pour les agglomérations autour, les inter-SCoT, ce document dit très clairement qu'il ne faut pas renforcer l'étalement urbain et qu'il ne fait pas non plus... enfin,

il faut maintenir, pardon, les mêmes types d'espaces agricoles et naturels. Là on ne nous dit pas dans cette présentation combien d'espaces naturels et agricoles seront impactés par le TOP, et d'autre part on ne nous dit pas non plus ce qu'il en est de l'étalement urbain qui serait renforcé par cette possibilité du TOP.

Et dernier point que je voulais évoquer, ce n'est pas qu'il faut faire venir du transport public à la porte de chacun, comme le dit Monsieur COLLOMB, mais c'est plutôt pour permettre un transport public qui ne soit pas loin de chacun. Voilà, il y avait ce point-là.

Et dernier point, on ne nous parle absolument pas, que ce soit enterré ou pas enterré, de la question de l'augmentation des gaz à effet serre induits par le transport public, on ne nous donne aucun chiffre par rapport aux trente ans à venir, et cela manque beaucoup dans la présentation de ce projet.

### **Philippe MARZOLF**

Il y aura toute une réunion publique sur l'impact sur la santé, Madame, l'impact sur la santé et l'impact sur l'environnement, dont l'impact sur les GES, le bilan carbone, etc.

Une réaction par rapport aux deux contributions et aux questions.

### **Gérard COLLOMB**

Mais je crois que le directeur de Sanofi a montré évidemment comment cela était essentiel pour notre agglomération de pouvoir développer les emplois de demain avec une mobilité qui soit réussie. Alors ensuite, je réponds brièvement à ce que vient de dire Madame. Vous avez vu tout à l'heure sur les cartes que dans trente ans, à horizon du TOP, et bien la pollution dans l'agglomération diminuera, pour une raison simple. Vous nous avez dit « dans trente ans nous serons encore sur des énergies fossiles ».

Mais Madame il est probable que dans trente ans les déplacements en voiture ne se feront plus avec des énergies fossiles. Voyez, j'étais sur Pollutec avant-hier, et nous développons avec le NEDO japonais, l'agence de l'environnement pour les énergies renouvelables, un projet Smart Grid où nous allons construire, pas dans trente ans, dans quatre, cinq ans, un immeuble à énergie positive qui alimentera un système de voitures électriques qui se déplaceront à l'intérieur de La Confluence. Voyez, quand on porte une vision sur le long terme évidemment il faut tenir compte de l'innovation technologique qui va induire des ruptures extrêmement importantes. Et il ne faut pas se projeter dans trente ans avec nos technologies actuelles, il faut essayer de voir comment les choses vont évoluer. Voyez, par exemple avec Renault Trucks et avec un certain nombre de gens dans le pôle de compétitivité autour des déplacements, autour de la voiture de demain, nous sommes en train de porter des projets effectivement de camions électriques, de voitures électriques. Nous sommes en train de porter l'autoroute intelligente qui permettra effectivement avec un certain nombre de capteurs de guider les véhicules, c'est cela demain. Mais pour cela, il faudra quand même que physiquement ils passent quelque part, même s'il n'y a plus de gaz, d'émission de gaz à effet de serre.

Et par rapport à ce que disait Monsieur tout à l'heure, non, il n'y aura pas une usine devant chaque domicile. Effectivement qu'il faut essayer de faire en sorte que nous maintenions

quelque part de l'industrie, mais dites-vous bien que Sanofi ne va pas installer une usine devant chaque domicile, que la Vallée de la chimie c'est là où se fera la chimie environnement, ce n'est pas dans des unités qui seront disséminées à travers tout le territoire. Parce qu'effectivement pour pouvoir porter l'innovation, ce que disait le directeur de Sanofi, il faut mettre en relation universitaires et chercheurs. Il faut avoir un degré de concentration qui soit important parce que c'est là que vous inventez les procédés nouveaux. Et de cela dépend l'avenir de l'agglomération lyonnaise et aussi pour beaucoup – parce que nous y sommes comme cela a été dit tout à l'heure pour une part relativement importante – porter un peu l'avenir de la France.

### Philippe MARZOLF

Alors nous avons demandé à trois intervenants, mais vous aurez bien sûr d'autres questions tout à l'heure, nous allons d'abord demander à Monsieur Edmond LUCA qui représente la Fédération nationale des associations d'usagers des Transports, en sept minutes maximum, de nous présenter un peu plus la position de cette fédération. Monsieur LUCA. Donc sept minutes, vous prenez un micro sur la table et vous avez le déclencheur.

### Edmond LUCA

Bonsoir mesdames et messieurs.

Je vous propose quelques réflexions sur les impacts environnementaux et financiers du TOP, variante Anneau des Sciences. Tout d'abord quel serait l'impact du TOP sur le trafic en véhicule/km ? L'autoroute TOP à 2 fois 2 à 3 voies et sept échangeurs augmenterait la vitesse moyenne, donc à temps constant selon la loi de Zahavi, favoriserait l'éloignement entre l'habitat et les activités, le mitage de l'habitat et des activités, le transfert modal des transports en commun vers la voiture, l'allongement des trajets par les contournements et la fréquence des déplacements.

Ainsi le TOP augmenterait sur l'air impacté comme la plupart des nouvelles infrastructures un trafic induit d'environ 30 % voiture/km. Deux exemples : la rocade Est a été réalisée pour faire sauter le bouchon de Fourvière entre autres et aujourd'hui nous avons deux bouchons ; La DUP de l'A45 a prévu 27 % de véhicule/km en plus et 40 % de passagers TER qui retourneraient à l'instinct voiture. C'est aussi un problème assez important que le partage modal entre la voiture et les transports en commun. Ensuite, il y a l'impact sur les emprises. L'emprise au sol du TOP serait de 126 hectares équivalents à la superficie de la presqu'île des Terreaux à Perrache, dont sept échangeurs équivalents à 16 fois la place Bellecour, 24 km de souterrains sont équivalents donc à 70 % des métros A, B, C, D utilisés par 700 000 voyageurs/jour soit 9 fois la fréquentation prévue pour le TOP. L'emprise de voie maintenant.

Merci. L'emprise de voie, à 72km/h, je rappelle qu'un tram-train triple occupé à 50 % seulement remplace 8 km de voitures même si elles sont électriques. Impact sur le développement soutenable. Le TOP favoriserait l'usage de la voiture permettant le mitage de l'habitat et des activités au détriment des transports en commun qui ne sont pas évidemment adaptés à ce genre de situation, donc du développement soutenable. En effet

par rapport au tram occupé à 50 %, la voiture, du moins celle que nous connaissons actuellement par voyageur/km, présente une consommation d'énergie dix fois supérieure au tramway ne serait-ce que pour le roulement sur pneus au lieu du roulement sur fer, par exemple, une émission de CO2 soixante fois supérieure, même avec les voitures de nouvelle génération, et puis bien entendu une pollution nettement supérieure tant qu'il y aura un pot d'échappement.

Impact sur les investissements, maintenant. Le TOP a plus de 2,6 milliards d'euros dans la variante sous-fluviale qui équivaldrait à la ligne D, transportant 280 000 voyageurs par jour soit près de quatre fois les prévisions du TOP . Cela équivaut aussi, le TOP , à 15 ans d'investissement du SYTRAL et environ 150 km de tram périurbain. Avec un emprunt sur 30 ans à 4 %, soit 150 millions d'euros par an et des coûts d'exploitation de 20 millions d'euros par an. Les recettes de péage évaluées à 45 millions d'euros par an couvrent seulement un quart des charges, qui restent donc de 125 millions d'euros par an pour 78 000 déplacements. Les charges des TCL sont environ 140 millions d'euros par an, mais pour 800 000 déplacements par jour. Ainsi la contribution par déplacement du Grand Lyon et du Conseil général serait, pour le TOP , 9 fois supérieure à celle pour les transports en commun.

Impact maintenant sur les coûts externes. Les coûts de nuisance – telle que la pollution, les gaz à effet de serre, les accidents, le bruit, les pré et post-exploitations payés par tous puisque ce sont les coûts externes – sont d'environ 9 euros par voyageur sur 100 km. Soit deux fois un péage autoroute contre pour le transport en commun, environ 1 euro toujours par voyageur/km sur 100km bien sûr. Ainsi les surcoûts externes générés par le trafic induit du TOP seraient d'environ 30 millions d'euros par an, soit environ 65 % des péages du TOP . Alors il faudrait passer la figure numéro 9, pardon, voilà. Alors le TOP est en concurrence avec le nouveau tram-train. Si nous regardons le tracé du TOP en rouge, les lignes de tram-train actuelles en bleu, nous voyons que le tracé du TOP est parallèle sur 70 %, c'est-à-dire depuis Valvert, au Nord, jusqu'à Beaunant, aux lignes ferroviaires tram-train qui sont représentées en bleu. Ces lignes sont à compléter de Brignais, selon le SCoT, voire Beaunant ou Oullins, c'est au Sud cela, via les hôpitaux Sud, sur environ donc 5 km. Ainsi elles s'insèrent dans les réseaux TCL d'environ 120 lignes sur 1 000 km et le TER Rhône-Alpes. Quant au débit horaire du tram-train, il peut atteindre le double de celui du TOP , si nous considérons une fréquence de 5 minutes, par exemple, ce qui est physiquement possible, nous pouvons atteindre avec tram-train triple 9 000 voyageurs par heure et par sens, alors que le TOP en tant qu'autoroute à deux fois deux voies ne permet que 4 500 voyageurs par heure et par sens.

Voilà, nous passons à la suivante, je suis en train de chercher, il me manque une page.

### **Philippe MARZOLF**

Six minutes douze, Monsieur LUCA.

### Edmond LUCA

Ainsi nous pouvons considérer que par ces accroissements de pollution, d'emprise, etc., etc., le TOP serait au top du paradoxe, je vous remercie beaucoup.  
Alors, je voudrais...

### Philippe MARZOLF

Nous ne sommes pas à l'applaudimètre. Monsieur LUCA, vous vouliez conclure ? Non, c'est tout ? Vous avez fini ?

### Edmond LUCA

Pardon ?

### Philippe MARZOLF

Vous vouliez rajouter quelque chose ?

### Edmond LUCA

Oui, je voudrais redire un petit mot, pour le transit. Nous avons beaucoup parlé de COL, de contournement routier surtout de l'agglomération lyonnaise.  
Je voudrais rappeler qu'en France, il y a moins de 10 % des marchandises qui sont transportées par le ferroviaire y compris pour le transit depuis les pays du Nord jusqu'au Sud. Et chez nos voisins suisses, il y a quand même plus de 40 % du trafic ferroviaire, non du trafic des marchandises transportées par le ferroviaire, et chez nos voisins allemands il y en a encore plus 20 % transportés aussi par le ferroviaire. Donc nous pouvons quand même nous poser des questions, avant de poursuivre l'autoroutier si nous ne pouvons pas faire une augmentation de la proportion du trafic ferroviaire.

### Philippe MARZOLF

Merci, Monsieur LUCA. Toutes les diapositives que vous voyez ce soir seront demain sur le site internet, comme cela vous pourrez regarder plus précisément les éléments.  
Une réaction du Grand Lyon, sur tous ces différents chiffres qui ont été présentés ?

### Gérard COLLOMB

Oui, nous pourrions comparer nos chiffres. Simplement, vous allez être ravis parce que je crois que lundi sur le ferroviaire, le président de la République italienne et celui de la France vont faire un certain nombre d'annonces. Mais évidemment je n'entendrai personne dire dans la salle, en particulier ceux qui applaudissent « attention vous allez mettre du ferré, cela va faire du bruit, cela va faire des nuisances ! ». Donc il faut quelque part être cohérent,

parce que nous ne pouvons pas être contre à tous les débats. Il faut quelquefois être pour quelque chose. Parce qu'autrement cela ne bouge plus !

### **Philippe MARZOLF**

La Commission ne prend pas en compte les applaudimètres.

### **Gérard COLLOMB**

Pour revenir sur notre sujet. D'abord ce qui permet de relativiser, Monsieur a commencé son propos en disant, il appelle cela le TOP lui, nous nous l'appelons l'Anneau des Sciences et je vous ai expliqué pourquoi, donc il dit « Vous allez dans vos deux fois trois voies ».

D'abord c'est à deux fois deux voies de circulation. Ce qui montre évidemment que les informations sur la justesse des chiffres sont déjà tout à fait relatives. Ensuite, il réfléchit... si vous le permettez... il réfléchit ce qu'était l'ancien TOP. Or, l'ancien TOP avait des problématiques effectivement de fortes nuisances parce qu'il avait des entrées de péage extrêmement consommatrices d'espace. Le projet sur lequel nous travaillons est un projet que nous appelons Free Flow, si c'était effectivement un mode de péage, c'est-à-dire par lecture de plaque d'immatriculation et pas de zones de péages et donc pas de zones de stockage. Je vais vous montrer par exemple, si nous l'avons, sur le Vallon des Hôpitaux, ce que pourraient être les entrées donc de l'Anneau des Sciences et vous verrez que c'est assez peu consommateur d'espace. Si nous pouvons les avoir... Nous ne pouvons pas les avoir.

### **Philippe MARZOLF**

D'accord. Elles sont dans le dossier normalement.

### **Gérard COLLOMB**

Nous le montrerons sur la carte d'après, parce que nous allons descendre maintenant site par site et nous pourrons, effectivement quelques visions assez précises. Dernier point, je vous explique, si nous pouvons avoir le chevelu, cette fois-ci. Nous pouvons l'avoir cette fois-ci ? Pourquoi effectivement aujourd'hui est-ce si difficile ? C'est celui-ci ? ... de pouvoir effectivement répondre au problème de remplacement de l'A6/A7 ? C'est que vous voyez que les origines et destinations, elles sont très variées. Vous avez certes un tronçon commun, mais les gens ne viennent pas du même endroit et ne vont pas au même endroit. Mais ils sont tous sur l'autoroute A6/A7. Et donc si vous n'avez pas de possibilité de capter ces flux-là et bien ils resteront sur A6/A7 et A6/A7 ne sera jamais déqualifiée. Et nous aurons encore quarante ans une autoroute au milieu de la ville.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Trois questions. Monsieur, là-bas. Je croyais que vous l'aviez demandé avant, c'est tout. Monsieur, là-bas et là-bas. Non, il ne demande pas donc, je...

### Alain TROILI

Oui. Bonjour. Alain TROILI, de la sauvegarde des coteaux du Lyonnais.

Moi, je fais partie des gens qui applaudissaient et je voudrais juste poser une question. Je suis très cartésien.

Si j'ai bien compris le constat, tous les axes routiers, périphériques à Lyon, voire dans Lyon, sont complètement saturés, nous ne circulons plus. Je ne comprends pas comment en rajoutant soi-disant une future A45, bientôt une A89, comment dans trente ans, l'Anneau des Sciences circulera. Je voudrais bien avoir une explication. Ce serait la seule voie autoroutière dans Lyon sur laquelle nous pourrions circuler tranquillement.

### Philippe MARZOLF

Merci, Monsieur.

### Gérard COLLOMB

Si vous permettez tout de suite en trente secondes. J'ai exactement dit le contraire tout à l'heure, que je voulais écarter les circulations alors que depuis dix ans nous les faisons arriver au cœur de Lyon.

### Philippe MARZOLF

Il y avait une question sur la droite et après une question devant.

### Christian PESALINS

Oui, bonsoir. Christian PESALINS, premier adjoint du 5<sup>e</sup> arrondissement de Lyon.

La mariée est belle et elle a raison d'être belle d'ailleurs, parce que nous voyons bien que l'avenir de notre ville passe par le multimodal et aujourd'hui, par exemple je cite simplement mon arrondissement, c'est 27 000 véhicules par jour qui passent de l'Est à l'Ouest, ou plutôt de l'Ouest à l'Est, tous les jours. À certaines heures, c'est absolument impossible de circuler dans le 5<sup>e</sup> arrondissement au niveau du Commandant Charcot, etc.

Et j'aurais voulu savoir s'il a été étudié, l'impact qu'aurait l'Anneau des Sciences sur le 5<sup>e</sup> arrondissement ou en tout cas sur les arrondissements de l'Ouest lyonnais, l'impact qu'aurait l'Anneau des Sciences sur la circulation dans le 5<sup>e</sup> arrondissement. Merci.

### Philippe MARZOLF

Alors question précise. Monsieur devant, et après à Monsieur, derrière. Oui, oui. Allez-y.



### Michel COTE

Michel COTE, directeur développement Compagnie nationale du Rhône.

Je voulais évoquer la présence du port Édouard Herriot qui représente quand même 5 millions de tonnes de trafic de marchandises qui arrivent en cœur de ville, une grande partie par la voie fluviale, puisque nous en avons plus 1 400 000, également par la voie ferrée, donc cela correspond à certaines questions qui ont été évoquées par des intervenants. Simplement, une fois que nous sommes en centre-ville, il faut distribuer, et pour distribuer je ne connais pas d'autres solutions que de distribuer effectivement par, aujourd'hui, le mode routier qui, demain, comme Monsieur COLLOMB l'a dit, sera un mode routier peut-être électrique.

Donc, si vous voulez il faut diffuser, nous avons par exemple 70 000 conteneurs de l'importation qui arrivent au port Édouard Herriot, cela arrive par la voie fluviale, avec un impact zéro au niveau gaz à effet de serre. Simplement derrière il faut évidemment distribuer cela. Et bien avoir l'Anneau des Sciences qui passe en bordure du port Édouard Herriot est pour nous un atout pour desservir l'agglomération au niveau des transports des marchandises et ce port que nous voulons au service de la ville ne sera au service de la ville que s'il a une capacité de distribuer. C'est ce qui nous permet de conforter l'idée que l'Anneau des Sciences en version courte a notre faveur. Merci.

### Philippe MARZOLF

Troisième question. Monsieur.

### Alain NEROT

Alain NEROT, quarante ans de carrière dans les transports en commun de voyageurs et membre d'un groupe de réflexion sur le transport par câble dans l'Ouest lyonnais.

Quand j'ai commencé ma carrière, il restait deux vieux tramways qui circulaient en France, celui de Lille et celui de Saint-Étienne. Personne ne pensait que nous reverrions un jour des tramways, maintenant il doit y avoir trente agglomérations en France qui ont des tramways. Le transport par câble n'existait pas il y a quelques années sauf pour les transports en montagne. Maintenant nous commençons à en voir des utilisations urbaines, notamment en Suisse, en Amérique du Sud, à New York, à Londres ils en ont fait un au moment des Jeux olympiques sur les docks.

Je souhaiterais que les gens qui ont fait la réflexion sur les alternatives transports en commun incluent dans leurs réflexions le transport par câble, qui présente des capacités à peu équivalentes à celles d'un tramway, mais qui coûte dix fois moins cher en infrastructure, qui permet le franchissement des grands dénivelés, ce que ne permet pas le tramway. Merci

### Philippe MARZOLF

Merci. N'oubliez pas que sur vos chaises vous avez des formulaires si vous voulez poser des questions, je ne pourrai pas donner la parole à tout le monde ce soir. Par contre, tous les

questions ou avis qui seront sur ces formulaires-là, vous les donnerez au secrétariat et ils seront entrés sur internet, donc vous recevrez une réponse plus tard.

Une réaction par rapport à ce qu'il vient d'être dit. Non, vous n'êtes pas obligé. Quelques minutes.

### **Gérard COLLOMB**

Oui, je veux bien tant qu'à faire. C'est un débat donc autant que nous débattions ensemble. Sur le 5e arrondissement, aujourd'hui, quand nous n'avons pas d'Anneau des Sciences, il ne faut pas croire que personne ne circule. Les gens qui veulent aller d'Est en Ouest, que font-ils ? Ils viennent effectivement par quelques points de contact, ils essaient de rejoindre Valvert ou l'entrée de l'autoroute à Vaise, donc ils traversent par le 5e arrondissement et ils vont effectivement essayer de regagner l'autoroute, ils vont par la montée de Saint-Just et ils traversent Saint-Just, ils vont par Choulans et ils embolissent effectivement tout Choulans. Ensuite comme ils veulent aller à l'Est, ils passent par le 7e arrondissement et le boulevard urbain scientifique est saturé chaque jour. Donc, il ne faut pas croire qu'aujourd'hui les gens ne circulent pas, oui, ils se déplacent. Et les gens ne répondent à aucun critère, ils essaient de se débrouiller comme ils peuvent pour aller d'un point à un autre. Alors, après effectivement est-ce que cela consomme de l'espace. Je veux montrer une carte sur le Vallon des Hôpitaux, si nous pouvons l'avoir... Nous la passerons tout à l'heure, il n'y a pas de problème.

### **Philippe MARZOLF**

Je vais donner la parole à Philippe GRILLOT qui est président de la Chambre de commerce, pour une intervention. Quel est l'avis de la Chambre de commerce ? Et après, bien sûr, vous aurez de nouveau la parole de la salle.

Allez-y, parlez, cela va venir tout de suite.

### **Philippe GRILLOT**

Cela ne marche pas. Si cela marche maintenant.

Au travers de ce débat finalement nous avons assisté à beaucoup plus d'affirmations que de questions, et du coup tout a été dit. Ce que nous constatons aujourd'hui est que nous avons tendance à confondre contournement de l'agglomération et la desserte de l'agglomération. Je crois que nous avons bien compris maintenant que c'était deux problèmes complètement différents et que nous sommes tous favorables à ce que les véhicules, poids lourds en transit, ne viennent pas perturber les cycles de circulation qui sont les nôtres à l'heure actuelle. Nous avons parlé beaucoup de chiffres et de statistiques, c'est facile de donner des chiffres et des statistiques. L'équivalent de l'Anneau en milliard d'euros peut représenter aussi quelques Airbus 480 sauf que ce n'est pas le même usage, donc il faut aussi relativiser un certain nombre de choses.

Le troisième élément, si nous voulons donner des chiffres, est que nous, à la Chambre de commerce, communauté entrepreneuriale, nous représentons environ 1 200 entreprises pour à peu près 5 000 emplois. Et que toutes ces entreprises-là ne sont pas toutes du style de celle qui s'est exprimée tout à l'heure, ce ne sont pas toutes des multinationales, puisque 90 % des entreprises du secteur, dont des 1 200 dont je parlais, sont des entreprises de moins de 20 personnes. Les entreprises de moins de 20 personnes n'ont pas tendance à envoyer leurs marchandises et à commercer à l'autre bout du monde. La majeure partie de leur activité se fait dans un rayon d'action de 20 à 50 km. Cela veut dire que, à un moment ou à un autre, nous avons beaucoup parlé de déplacements de personnes, mais nous n'avons pas beaucoup parlé des déplacements utiles pour les entreprises et pour les artisans. Et que ces artisans-là, si vous voulez un jour faire réparer un certain nombre d'appartements qui vous appartiennent ou dans lesquels vous habitez, il faut bien qu'à un moment ou à un autre, les marchandises puissent vous être livrées par ceux qui vont entreprendre les travaux que vous avez demandés. Donc, nous sommes dans un système aujourd'hui où il ne faut pas se faire d'illusions. Quand nous voulons tout transport en commun, et je suis tout à fait d'accord avec mon ami Bernard RIVALTA pour que nous développions encore un certain nombre de lignes. Nous avons inauguré la semaine dernière le tram T5 qui va nous permettre d'aller à Eurexpo en toute tranquillité sans effectivement causer les embouteillages que nous causons d'habitude quand il y a de grands salons.

Il ne faut pas quand même oublier une chose, c'est que notre zone, notre agglomération et la région, est une zone... nous sommes une zone attractive. Nous n'y pouvons rien, c'est même plutôt une chance finalement que d'être dans une région où l'activité se développe, l'activité économique se développe, que la démographie augmente, puisque nous parlons tout à l'heure de 150 000 personnes supplémentaires à l'horizon 2030, ce n'est pas rien. Nous ne sommes pas dans une région défavorisée et donc il faut tenir compte de ce paramètre de développement économique qui va finalement créer un certain nombre de richesses, de pouvoir d'achat et de consommation. C'est quelque chose qui est exact. Arrêtons de définir ou de regretter finalement qu'un maire, un jour, a décidé de faire passer l'autoroute par le centre-ville de Lyon. C'est comme cela. Trouvons des solutions qui sont des solutions d'avenir et ayons un petit peu plus d'optimisme et d'ambition pour faire en sorte que les schémas dont nous parlons aujourd'hui soient des schémas qui soient, non pas valables pour nous, nous ne serons plus là quand il existera, quand vous voyez les délais qu'il faut à l'heure actuelle pour construire une infrastructure, celle dont nous parlons aujourd'hui, si elle voit le jour en 2030, nous aurons de la chance. Ce que nous construisons aujourd'hui, ce sur quoi nous réfléchissons aujourd'hui, c'est pour nos enfants, c'est pour ceux qui vont nous suivre, c'est pour ceux effectivement qui vont travailler demain, qui vont vivre demain, dans une agglomération tout à fait correcte et développée.

Nous avons parlé tout à l'heure de Pollutec, il ne reste plus qu'une journée, mais de grâce, allez à Eurexpo, prenez le T5, comme cela au moins nous respecterons ce que nous avons dit depuis deux heures maintenant, allez voir tout ce qui touche aux nouvelles technologies environnementales et également à la ville durable. Vous allez voir que cette ville durable que nous allons vous présenter n'a rien à voir du tout avec la ville que nous connaissons aujourd'hui. Et que lorsque nous parlons de cela, nous n'en parlons pas dans un horizon 30 ou 40 ans, c'est demain. C'est demain que ces nouvelles technologies vont pouvoir exister.

Alors une fois que nous avons évacué les trafics qui n'ont rien à faire avec notre agglomération, une fois que nous avons mis en place un système comme l'Anneau qui va nous permettre finalement de faire ce que toutes les grandes métropoles européennes ont fait, c'est-à-dire avoir au moins un périphérique complet. Nous sommes un des seuls sites où le périphérique n'est pas complet. Et pourquoi n'aurions-nous pas la possibilité de desservir nos entreprises et nos populations de l'Ouest lyonnais ? Qu'est-ce que ces entreprises et ces gens ont mérité pour ne pas avoir finalement de périphérique ou de zone d'attractivité et de distribution finale ? On peut dire ce que l'on veut. Bien évidemment, c'est toujours gênant pour ceux qui vont devoir accepter ces conséquences, mais nous sommes dans un système évolutif, le monde bouge, arrêtons d'être immobiles, faisons travailler un petit peu notre imagination pour essayer de voir ce qui peut être intéressant pour nous pour demain. Et derrière, quand nous n'aurons plus qu'à traiter le trafic de véhicules et les poids lourds de livraison, parce que quand même si vous voulez éviter d'aller dans les périphéries des villes pour faire vos courses dans les hypermarchés, vous avez certainement constaté également que la grande tendance était au retour à l'intérieur du centre-ville de supermarchés beaucoup plus légers, beaucoup plus petits, tout ce qui est les supérettes que vous avez à l'heure actuelle et qui créent une dimension sociale et sociétale dans nos agglomérations. Et la dernière enquête des ménages que nous avons publiée à la Chambre de commerce, il n'y a pas plus de 10 jours, le montrent bien à l'heure actuelle. Ce que nous souhaitons tous c'est plutôt vivre dans notre cité, plutôt que d'aller faire nos emplettes à l'extérieur de ces cités. Cela participe bien évidemment aussi de ce que nous avons dit jusqu'à présent. Et bien, lorsque nous n'aurons plus à nous occuper de ces livraisons en ville, de ces déplacements en ville de nos concitoyens, faites-moi confiance, quand nous travaillons à l'heure actuelle avec les constructeurs automobiles, avec tous ceux qui aujourd'hui investissent dans ces domaines-là, nous serons capables très facilement de trouver des déplacements durables, des déplacements qui soient des déplacements doux avec des méthodes qui n'auront plus rien à voir avec des véhicules à consommation thermique tels que nous les vivons à l'heure actuelle. Il faut faire confiance en l'avenir, si nous ne faisons pas confiance à l'avenir, alors effectivement soyons immobiles, soyons statiques, regardons les autres faire un peu partout et puis regardons, pour ne pas faire de jeux de mots, avec tout ce qui dit, passer les trains encore quelques années supplémentaires.

### **Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur. Trois interventions. Monsieur, Monsieur là-bas au fond, et Madame.

### **François-Noël BUFFET**

Merci, Monsieur. Jean-François BUFFET, je suis le maire d'Oullins et sénateur du Rhône. Je voudrais rebondir immédiatement sur ce que vient de dire le président GRILLOT. Effectivement lorsque nous réalisons une infrastructure de cette nature, il faut s'inscrire dans une vision d'avenir et dans une ambition qui nous dépasse évidemment, puisque cet ouvrage en 2030 et même plus tard sera encore là et nous, nous ne serons plus là. Je voudrais d'abord m'interroger sur un point. Depuis très longtemps, y compris dans le dossier

qui nous est présenté, il est indiqué que la réalisation du tracé court, du tronçon Ouest du périphérique dénommé aujourd'hui Anneau des Sciences, était absolument nécessaire parce que par rapport au contournement Ouest de Lyon, il ne fallait pas prendre le risque de mélanger les trafics, dont acte. Nous venons d'entendre ce soir que le préfet de la Région Rhône-Alpes avait, dans un document qui s'appelle le schéma régional des infrastructures de transports, indiqué sa vision à lui et que le grand contournement, il le voyait plutôt à l'Est. Et nous avons eu une communication officielle, ce soir, de l'avis du ministre en charge du dossier qui a dit que pour l'instant aucun choix n'est fait. Il faudra donc attendre le printemps prochain, avril ou mai, c'est ce qui nous a été indiqué tout à l'heure. Donc en réalité nous ne savons pas. Et j'ai entendu également une maîtrise d'ouvrage nous dire que l'ouvrage du périphérique ne se ferait qu'à la condition qu'il y ait un contournement. La question qui se pose et qui a été posée tout à l'heure, le débat que nous engageons aujourd'hui sur un tracé court du périphérique – est-elle vraiment opportune, tant que nous ne savons pas ce que va finalement décider l'État ? Premier point.

Deuxième point, nous sommes effectivement dans une vision prospective. Je voudrais simplement rappeler qu'il ne suffit pas de changer le nom d'une infrastructure simplement pour lui changer sa destination ou sa fonctionnalité. L'Anneau de Sciences aujourd'hui, c'est exactement le tracé du tronçon Ouest du périphérique prévu en 1997 et voté en 1997, à la fois par le département du Rhône en charge de la maîtrise d'ouvrage à l'époque et par la Communauté urbaine de l'époque. Nous n'avons donc pas changé d'un iota le tracé. Donc nous sommes bien sur une vision qui date de 1997.

La deuxième chose... La troisième chose, pardon, c'est qu'à l'époque de ce choix de tracé, les critères de sélection ont été ceux du maximum de voitures sur l'ouvrage, car cet ouvrage devait être concédé et qu'il fallait donc le rentabiliser. La logique de choix était donc une logique économique, au sens construction de l'ouvrage, rentabilité. Et nous nous sommes déjà posé la question de savoir à l'époque comment aller supporter Laurent Bonnevey qui aujourd'hui reçoit 120 000 véhicules/jour en injectant directement les futurs 50, 60 ou 70 000 véhicules de l'ouvrage futur. Enfin, dernier point, je pense que si effectivement l'entrée de Lyon c'est bien le Confluent, je suis intimement convaincu que l'entrée de l'agglomération c'est Pierre-Bénite et c'est le barrage de Pierre-Bénite qui fait cette entrée d'agglomération. Et que le rôle d'un ouvrage, d'un périphérique de cette nature, c'est de protéger le cœur de son agglomération. Or, personne ne peut contester ici que les communes de Saint-Genis-Laval, Pierre-Bénite ou Oullins sont aujourd'hui dans le cœur de l'agglomération.

Pour information pour chacun d'entre vous, lorsque vous êtes dans le centre d'Oullins, vous n'êtes pas plus loin de la place Bellecour que si nous étions simplement au Parc de la Tête d'Or ou en plein cœur de Vaise. Voilà la réalité des choses. C'est la raison pour laquelle je pense, et j'en terminerai là, Monsieur, qu'il faut un tracé un peu plus large qui intègre ces trois collectivités à l'intérieur du dispositif et tient compte évidemment des autres infrastructures qui seront installées plus tard. J'aurai l'occasion, et d'ailleurs je tenais à vous remercier, Monsieur le Président, de présenter la proposition que nous soutenons le 18 décembre prochain et qu'il y aura un débat sur le fond de ce dossier. Je vous remercie aussi, Monsieur, d'avoir accepté et demandé à la Communauté urbaine qu'elle étudie enfin cette possibilité pour que nous ayons enfin une transparence totale sur ce dossier. Merci.

### Philippe MARZOLF

Merci.

Alors au fond, il y avait une question. Non, le Monsieur en jaune, là-bas, le cycliste. Tout à l'heure, vous me regardiez... Les hôtesse, voilà.

Après Madame, ici.

### Nicolas IGERSEIM

Bonsoir. Je suis Nicolas IGERSEIM, je suis président de la Ville à vélo, mais je m'exprime ce soir au nom de Valve, le collectif oullinois de Pierre-Bénite et de Saint-Genis. Valve veut dire « venir à Lyon à vélo ». Autant de cyclistes qui auraient bien voulu pouvoir venir jusqu'ici autrement qu'en empruntant une autoroute.

Quelques milliers d'euros permettraient de faire un encoorbellement sur cette autoroute pour venir jusqu'ici tranquillement. Nous avons tous des voisins, des collègues, des parents, des amis, enfin pas des amis, qui prennent leur voiture, font dix kilomètres pour relier deux points qui sont séparés de deux kilomètres. Pourquoi ? Ben, je prends la nouvelle voie rapide, c'est tellement plus simple et puis c'est vachement plus rapide ! Sauf que lorsque la voie rapide n'est plus nouvelle, elle est engorgée, elle est engorgée comme les autres. Par contre, il n'y a plus moyen de faire autre chose que de prendre sa voiture parce que la voie rapide, et bien elle est là, c'est une coupure, nous en avons parlé tout à l'heure, il n'y a aucun moyen de faire le trajet à pied ou en vélo à cause de cette voie rapide, c'est ce que l'on nous propose ici. Ce que l'on nous propose ici est d'avoir un périphérique, un périphérique, ma foi effectivement il y a beaucoup de villes qui en ont, à Paris, il y en a un. Personnellement, j'ai emprunté le périphérique parisien à 14 h un dimanche, j'ai mis à peu près une heure pour faire 3km. Si c'est cela que nous souhaitons à Lyon, bien du plaisir. Merci.

### Philippe MARZOLF

Merci. Madame.

### Josiane RIVALS

Oui. Bonsoir. Josiane RIVALS, directrice de TECHLID.

Je vais présenter les deux enjeux pour le pôle économique Ouest du Grand Lyon.

Le premier enjeu concerne l'accessibilité.

En effet, la poursuite d'un développement économique cohérent, harmonieux, respectueux de l'environnement et de la qualité du site est liée à des enjeux clefs auxquels l'Anneau des Sciences permettrait de répondre selon TECHLID.

Premièrement, ce serait d'agir sur les déplacements et la mobilité, la liaison A89. L'Anneau des Sciences permettrait d'améliorer l'accessibilité du site en véhicules individuels ou en transports en commun.

Deuxièmement ce serait d'ouvrir aux entreprises du territoire de nouvelles opportunités de croissance. En effet, cela a été dit par la CCI, 80 % des échanges se font à moins de 20 minutes du siège des entreprises petites et moyennes, qui sont effectivement le cœur du tissu économique du territoire. Ce serait donc des accès à de nouveaux marchés, l'amélioration des relations client/fournisseur et encore la baisse des coûts de transport. Et troisièmement, ce serait une nouvelle dynamique de déplacement domicile/travail, un élargissement du bassin de recrutement et une fidélisation des salariés. L'objectif de TECHLID étant l'ancrage des entreprises sur le territoire et la fidélisation des salariés.

Et le deuxième enjeu, c'est une meilleure attractivité. L'Anneau des Sciences est reconnu par TECHLID comme un véritable levier du renforcement du développement économique de son territoire. C'est donc un projet qui désenclaverait et relierait les pôles économiques et universitaires. Le campus international d'Écully est un site majeur du territoire. C'est un projet qui permettra de relier efficacement l'Ouest aux équipements de l'agglomération, à savoir Eurexpo, les aéroports, les gares TGV. Troisièmement, des centres-villes soulagés de la pression automobile et des opportunités d'aménagement pour Écully et Tassin.

En conclusion, l'Anneau des Sciences semblerait donc être une réponse pertinente aux dysfonctionnements actuels. Le projet paraît indispensable pour permettre la requalification de l'A6/A7 en distribuant le flux d'échange qu'il emprunte dont 50 % sont en lien avec les secteurs Ouest.

### **Philippe MARZOLF**

Merci.

Nous allons passer la parole à Monsieur Marcel BREVI qui parle au nom du Cil Sud Presqu'île, même si quelqu'un a déjà parlé.

Je vous rappelle que vous pouvez poser des questions par rapport aux documents qui sont sur vos sièges, et au fond à droite vous avez un studio vidéo, vous pouvez enregistrer une contribution vidéo qui se retrouvera demain sur le site internet. Donc vous pouvez donner votre avis ou faire votre contribution.

Monsieur BREVI et ensuite nous redonnerons la parole au Grand Lyon.

### **Marcel BREVI**

Bonsoir, mesdames, bonsoir, messieurs. Marcel BREVI, président du Comité d'intérêt local Sud Presqu'île-Confluence.

Je vais tout simplement essayer de vous parler, de vous raconter l'histoire d'un point noir. Pour nous, l'objet du débat est simple et fondamental. Notre quartier est une enclave coincée entre la Saône et l'autoroute 7. L'axe principal du quartier Sainte-Blandine-Confluence, le cours Charlemagne : une entrée, une sortie. Au Sud, le pont Pasteur, au Nord, la route Ouest de Perrache, et quelques pistes connues de quelques initiés, de plus en plus nombreux pour se défilier. C'est notre lot, une réalité, un constat.

Depuis quarante ans, notre quartier subit des nuisances atmosphériques et des nuisances de bruit d'une farandole ininterrompue de voitures venant de tous azimuts. Pour nous, au quotidien c'est intolérable. Nous réclamons depuis très longtemps d'arrêter ce ballet infernal et de désenclaver la Presqu'île Sud. Nous demandons également depuis très longtemps aussi la requalification de l'A6 et l'A7 en boulevard urbain. Pour la Presqu'île Sud qui se développe à vitesse grand V, c'est une question de survie. Nous souffrons d'asphyxie chronique qui s'aggraverait avec le temps. Déjà des bouchons se multiplient sur le cours Charlemagne, avec des pics de durée de temps vertigineux ; la presse en a fait mention récemment. La mise en évidence de ce projet est pour nous un espoir. En déclassant l'autoroute, sans grands frais, dans un délai de temps mesuré en mois, on libère immédiatement la Presqu'île. Ce déclassement permettrait de raccorder les grandes transversales de notre quartier (Casimir Perrier, Bayard, Suchet) afin de rejoindre le grand centre-ville sans gêne et d'envisager la réalisation du pont des Girondins qui nous ouvrirait la liaison avec Gerland et l'Est de la ville. De plus, cette fameuse autoroute, plus le quai Perrache et le Merlan qui les sépare, représentent une emprise d'environ 60 mètres. Dans un espace de cette nature toutes les possibilités de transports peuvent être envisagées agréablement pour les riverains et le rendre viable pour tous les transports automobiles, modes doux, TC et même d'envisager le métro que nous pourrions installer dessous ce boulevard pendant sa requalification. Ce métro pourrait desservir l'université catholique, le Conseil régional, la Confluence, le Musée du Confluence, l'aquarium via la Saône. Je pense que cette vision que je vous présente en tant qu'habitant et usager est très simple, c'est une question de bon sens.

Nous attendons le scénario du déclassement avec impatience et je suis sûr, je suis convaincu, que nos décideurs auront la force de convaincre pour en terminer avec cette extravagance.

En ce qui me concerne, je leur fais confiance. Bémol pour le calendrier et la date est lointaine de mise en place, environ 2025, c'est une affaire urgente. Inventez une machine à raccourcir le temps doit être la mission que nos élus doivent se donner. Nous avons participé pour l'instant à toutes les réunions de concertation relatives à ce projet. La Commission de transport de notre Cil ainsi que les membres de notre bureau l'ont étudié de façon approfondie. Nous avons examiné les inconvénients, les avantages, notre conviction est établie. Notre choix est l'Anneau des Sciences, tracé court, qui dessert un maximum de populations et d'entreprises et que nous pensons plus facile et plus rapide à exécuter. Améliorer l'accessibilité de notre quartier, favoriser son développement économique, en améliorer le cadre de vie, soutenir l'essor et la prospérité de la Confluence, cela, c'est notre combat à nous. Pour la même raison, il en est de même pour le contournement plus large. Notre choix est en faveur du contournement Est. Pour l'instant, nous croisons les doigts, mais nous n'attendons pas sagement trop longtemps. Je vous remercie de m'avoir écouté.

**Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur BREVI. Une réaction du Grand Lyon pour apporter quelques éléments complémentaires et conclure avant la prochaine réunion.



### Olivier LAURENT

Je voudrais apporter essentiellement des éléments techniques sur tout un cas de contributions qui ont été faites, notamment sur celle de Monsieur LUCA qui est très foisonnante, je pense que nous pourrions répondre sur sa contribution point par point. Mais un point fondamental est que le projet d'Anneau des Sciences, il est conçu à l'heure du Grenelle, nous ne sommes pas dans une logique de création de capacité supplémentaire *ex nihilo*. La capacité que nous créons, elle est compensée ailleurs par la requalification de l'A6/A7, par les réaménagements de l'Ouest lyonnais, ce qui fait qu'au global, nous sommes beaucoup plus sur une réorganisation des trafics que sur un appel de trafic supplémentaire que nous appelons l'induction. Nous avons fait un certain nombre de tests, les études sont disponibles auprès de la CPDP, notamment sur les principaux points de congestion – la traversée de Tassin, La Mulatière, d'Oullins, montée de Choulans – le scénario de référence quand nous comparons avec l'Anneau des Sciences, vous avez près de 50 % des trafics de transit qui disparaissent par rapport à une situation de référence sans Anneau des Sciences. L'enjeu est bien avec ce projet d'une réorganisation des trafics, qu'une logique d'appel supplémentaire de trafic.

Nous avons des exemples détaillés secteur par secteur, je pense que...

### Philippe MARZOLF

Vous pourrez débattre après, je pense ensemble. Nous allons bientôt arrêter. Monsieur COLLOMB. Encore un petit mot, Monsieur LAURENT.

### Marcel BREVI

Je peux dire encore un petit mot. Simplement, ce que je voudrais dire, c'est qu'il n'y a pas qu'une réorganisation de trafic qui serait apportée par cet Anneau des Sciences, mais je rappelle, la loi de Zahavi l'a largement prouvé, Fourvière l'a prouvé, les études de l'A45 aussi. Dès l'instant où nous faisons une nouvelle voie sur laquelle nous pouvons augmenter la vitesse moyenne, à ce moment-là, en général nous raisonnons à temps constant c'est ainsi que se passent les déplacements c'est de l'ordre d'une heure en moyenne, une heure à une heure et demie, Yves CROZET l'a largement démontré aussi et si bien que les gens vont pouvoir aller habiter ou aller à des activités plus lointaines. Donc nous avons ce fameux trafic induit dont j'ai parlé tout à l'heure, voilà.

### Philippe MARZOLF

Merci. Nous n'allons pas non plus dans le détail de la réponse.

### Olivier LAURENT

Nous travaillons notamment, enfin nos études sont partagées avec les équipes d'Yves CROZET et le laboratoire d'économie des transports, effectivement dans la loi de Zahavi, il y

a un certain nombre de paramètres et il y a notamment le paramètre coût. Nous sommes sur une infrastructure qui ne sera pas gratuite, nous ne pouvons pas la comparer à la rocade Est. Nous avons intégré des questions de temps, des questions de coût dans les choix. Et nos études montrent, par rapport à la situation de référence, sur une stabilisation du nombre de véhicules/km et non pas sur une croissance. Parce que nous avons cette compensation contrainte/offre. Un exemple, ce sont des choses que nous avons assez disponibles, vous voyez ici sur Pierre-Bénite, puisque l'exemple a été cité, une comparaison des trafics en situation de référence sans Anneau des Sciences, sur certaines voiries et avec l'injection de l'Anneau des Sciences, et nous voyons que nous avons des baisses significatives, jusqu'à moins 40 % du trafic dans une situation en référence sans projet par rapport à une situation avec Anneau des Sciences.

### **Philippe MARZOLF**

Merci.

Nous allons conclure cette réunion. Je vous rappelle que le 4 décembre, vous aurez encore 3 heures uniquement sur le projet de questionnements, peut-être moins d'avis, mais plus de questionnements pour mieux comprendre. Je vous rappelle que sur tous les sièges vous avez un formulaire pour poser des questions. Vous pouvez faire votre contribution par écrit ou sur internet également, et tout ce que nous avons dit ce soir évidemment se retrouvera sur internet demain.

Merci pour votre participation et à la semaine prochaine, lundi soir.