
Procès-verbal de la séance publique du Conseil de communauté du 9 juillet 2013

SOMMAIRE

<i>Présidence</i> de monsieur Gérard Collomb, Président	(p. 3)
<i>Désignation</i> d'un secrétaire de séance	(p. 3)
<i>Appel</i> nominal	(p. 3)
<i>Dépôts</i> de pouvoirs pour absence momentanée	(p. 3)
<i>Approbation</i> du procès-verbal de la séance publique du 27 mai 2013	(p. 3)
<i>Compte-rendu</i> des décisions prises par le Bureau en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 du 25 avril 2008 modifiée (dossier n° 2013-4043)	(p. 3)
<i>Annexe</i> : Documents projetés lors de la présentation du dossier n° 2013-4045 -Anneau des Sciences- par monsieur le Vice-Président Desseigne	(p. 25)

Le texte des délibérations n° 2013-4043 à 2013-4052, 2013-4054 et 2013-4056 à 2013-4064 sont publiés dans le recueil des actes administratifs n° 249.

N° 2013-4043 <i>Compte-rendu des décisions prises par le Bureau du 10 juin 2013 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 du 25 avril 2008 modifiée -</i>	(p. 3)
--	--------

COMMISSION DEPLACEMENTS ET VOIRIE

N° 2013-4044 <i>Fabrication et fourniture de mobilier urbain dessiné par Wilmotte - Marché annuel à bons de commande - Autorisation de signer le marché -</i>	(p. 23)
N° 2013-4045 <i>Anneau des sciences - Décision du maître d'ouvrage concernant le principe et les conditions de poursuite du projet suite au débat public - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 4)
N° 2013-4046 <i>Bron - Réaménagement de l'entrée de ville ouest - Carrefour de la Boutasse - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 19)
N° 2013-4047 <i>Francheville - Voie nouvelle du quartier Chantegrillet - 2° tranche - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 23)
N° 2013-4048 <i>Saint Fons - Achèvement du tour de ville ouest - V14 et V25 - Convention de maîtrise d'ouvrage unique avec le Département du Rhône - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 23)
N° 2013-4049 <i>Vaulx en Velin, Décines Charpieu - Boulevard urbain est (BUE) - Travaux de raccordement du boulevard pour le tronçon La Soie sur les voiries départementales : avenue Garibaldi (RD n° 517), accès au pont de la Soie, avenue Franklin Roosevelt (RD n° 112) et boulevard Charles de Gaulle (RD n° 112) - Adoption d'une convention avec le Département du Rhône -</i>	(p. 23)
N° 2013-4050 <i>Vernaison - Extension du parking de la gare (P + R) - Individualisation partielle d'autorisation de programme -</i>	(p. 23)

N° 2013-4051	<i>Givors - Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL) - Travaux de réalisation du raccordement ferroviaire de Givors (tranche 2 : travaux principaux) - Avenant à la convention de participation financière entre l'Etat, la Région Rhône-Alpes, le Département du Rhône, Réseau ferré de France (RFF) et la Communauté urbaine de Lyon -</i>	(p. 24)
---------------------	--	---------

COMMISSION PROXIMITE ET ENVIRONNEMENT

N° 2013-4052	<i>Enjeux stratégiques pour le futur schéma directeur d'assainissement -</i>	(p. 19)
N° 2013-4053	<i>Rillieux la Pape, Jonage, Meyzieu, Villeurbanne, Vaulx en Velin - Avis de la Communauté urbaine de Lyon pour la création d'une zone de protection spéciale au titre de la directive européenne Oiseaux sur le site Natura 2000 de Miribel Jonage -</i>	retiré
N° 2013-4054	<i>Meyzieu - Attribution d'une subvention au Conservatoire d'espaces naturels Rhône-Alpes pour la gestion nature de la pelouse sèche alluviale de la Garenne sur le captage d'eau potable de Meyzieu - Année 2013 -</i>	(p. 24)
N° 2013-4055	<i>Animalité urbaine - Intégration des chiens dans les transports en commun - Autorisation de signer une convention avec le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) -</i>	retiré
N° 2013-4056	<i>Fédération nationale des collectivités concédantes et régies - Participation à l'analyse comparative des services d'eau potable des données de l'année 2012 - Attribution d'une subvention -</i>	(p. 24)

COMMISSION URBANISME

N° 2013-4057	<i>Vaulx en Velin - Secteur Mas du Taureau - Projet d'aménagement - Ouverture de la concertation préalable à la création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) -</i>	(p. 20)
N° 2013-4058	<i>Givors - Ilots du Centre - Restructuration - Bilan et clôture de la concertation préalable -</i>	(p. 24)
N° 2013-4059	<i>Bron - Opération de renouvellement urbain (ORU) Terrailon - Abords du centre commercial - Complément d'autorisation de programme -</i>	(p. 24)
N° 2013-4060	<i>Vaulx en Velin - Grand projet de ville (GPV) - Zone d'aménagement concerté (ZAC) de l'Hôtel de Ville - Approbation du programme des équipements publics définitif (PEP) et de la convention financière avec la Commune de Vaulx en Velin sur les participations -</i>	(p. 24)
N° 2013-4061	<i>Lyon 8° - ZAC Mermoz nord - Indemnités de consultation des candidats -</i>	(p. 22)
N° 2013-4062	<i>Lyon 9° - La Duchère - Mission de veille et d'animation à titre préventif pour les copropriétés - Convention de programme opérationnel de prévention et d'accompagnement en copropriétés entre la Communauté urbaine de Lyon, l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) et la Ville de Lyon -</i>	(p. 22)
N° 2013-4063	<i>Lyon 9° - Approbation de la modification du dossier de réalisation de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Nord du Quartier de l'industrie, du programme d'équipement public PEP et de l'avenant n° 3 à la convention d'aménagement -</i>	(p. 23)
N° 2013-4064	<i>Lyon 9° - Quartier de l'Industrie - Mandat de travaux primaires confiés à la Société d'équipement du Rhône et de Lyon (SERL) - Bilan de clôture de mandat et quitus donné à la SERL -</i>	(p. 23)

Présidence de monsieur Gérard Collomb

Président

Le mardi 9 juillet 2013 à 18 heures, mesdames et messieurs les membres du Conseil de communauté, dûment convoqués le 28 juin 2013 en séance publique par monsieur le Président, se sont réunis à l'hôtel de Communauté, dans la salle des délibérations, sous la présidence de monsieur Gérard Collomb, Président.

Désignation d'un secrétaire de séance

M. LE PRÉSIDENT : Pour notre séance de ce jour, je vous propose de désigner monsieur Marc Augoyard pour assurer les fonctions de secrétaire et procéder à l'appel nominal. Monsieur Augoyard, vous avez la parole.

Il n'est pas là ! C'est monsieur Vincent qui le fera lui-même.

M. le Conseiller VINCENT : Il est là, monsieur le Président, il arrive !

M. le Conseiller AUGOYARD : Bonjour et désolé pour le retard mais l'ouest lyonnais était un peu congestionné. Peut-être qu'avec l'Anneau des sciences, je serais arrivé à l'heure !

(Monsieur Marc Augoyard est désigné et procède à l'appel nominal).

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Da Passano, Mmes Domenech Diana, Guillemot, MM. Charrier, Calvel, Kimelfeld, Crimier, Philip, Abadie, Mme David M., MM. Passi, Brachet, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bernard R., Bouju, Mmes Peytavin, Laurent, M. Vesco, Mme Frih, MM. Rivalta, Assi, Julien-Laferrière, Mme Ait-Maten, MM. Albrand, Appell, Ariagno, Augoyard, Mmes Bailly-Maitre, Bargoin, MM. Barret, Barthélémy, Mmes Baume, Benelkadi, M. Bernard B., Mme Bocquet, MM. Bolliet, Bousson, Broliquier, Buffet, Mme Cardona, M. Chabrier, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Corazzol, Coste, Coulon, Mme Dagonne, MM. Darne JC., David, Desbos, Deschamps, Mme Dubos, MM. Dumas, Ferraro, Flaconnèche, Forissier, Fournel, Galliano, Genin, Gentilini, Geourjon, Gignoux, Gillet, Gléréan, Goux, Grivel, Guimet, Havard, Huguet, Jacquet, Kabalo, Lambert, Mme Laval, MM. Le Bouhart, Léonard, Lévêque, Mme Levy, MM. Lung, Millet, Morales, Ollivier, Mmes Palleja, Pesson, MM. Petit, Pillon, Plazzi, Quiniou, Mmes Rabatel, Revel, Roger-Dalbert, MM. Rousseau, Rudigoz, Sangalli, Schuk, Suchet, Terrot, Thévenot, Touléron, Uhlrich, Vaté, Vergiat, Mme Vessiller, MM. Vincent, Vurpas, Mme Yéréman.

Absents excusés : MM. Reppelin (pouvoir à M. Bouju), Buna, Daclin (pouvoir à M. Flaconnèche), Mmes Vullien (pouvoir à M. Abadie), Pédrini (pouvoir à M. Chabrier), M. Arrue, Mme Besson (pouvoir à M. Fournel), MM. Charles (pouvoir à M. Coste), Colin (pouvoir à M. Suchet), Balme (pouvoir à M. Plazzi), Mme Bonniel-Chalier (pouvoir à Mme Vessiller), MM. Braillard (pouvoir à M. Desbos), Chabert (pouvoir à M. Gignoux), Cochet (pouvoir à M. Vaté), Fleury (pouvoir à M. Gléréan), Mme Hamdiken-Ledesert (pouvoir à M. Bernard R.), MM. Imbert (pouvoir à Mme Laurent), Joly (pouvoir à M. Vincent), Justet, Lebuhotel (pouvoir à M. Julien-Laferrière), Mme Lépine (pouvoir à M. Desseigne), MM. Longueval (pouvoir à Mme Guillemot), Lyonnet (pouvoir à M. Rousseau), Martinez (pouvoir à M. Crédoz), Muet (pouvoir à M. Kimelfeld), Nissanian (pouvoir à M. Kabalo), Pili, Réale (pouvoir à M. Passi), Roche (pouvoir à M. David), Serres (pouvoir à M. Lambert), Thivillier

(pouvoir à Mme Peytavin), Mme Tifra (pouvoir à Mme Dubos), MM. Touraine (pouvoir à M. Ferraro), Turcas (pouvoir à M. Buffet), Vial (pouvoir à M. Grivel).

Absents non excusés : M. Barge, Mmes Bab-Hamed, Ghemri, MM. Giordano, Lelièvre, Louis, Mme Perrin-Gilbert.

(Le quorum étant atteint, la séance est ouverte).

Dépôts de pouvoirs pour absence momentanée

M. Barral (pouvoir à M. Crimier), Mme Benelkadi (pouvoir à M. Rudigoz), M. Bolliet (pouvoir à Mme Gelas), M. Forissier (pouvoir à M. Quiniou), M. Lung (pouvoir à M. Bret), Mme Pesson (pouvoir à M. Sécheresse).

Adoption du procès-verbal de la séance publique du 27 mai 2013

M. LE PRÉSIDENT : Mesdames et messieurs, vous avez tous pris connaissance du procès-verbal de la séance publique du 27 mai 2013. Si personne n'a d'observation à présenter, je vais le mettre aux voix.

(Le procès-verbal est adopté).

Compte-rendu des décisions prises par le Bureau

N° 2013-4043 - Compte-rendu des décisions prises par le Bureau du 10 juin 2013 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 du 25 avril 2008 modifiée - Délégation générale aux ressources - Direction des assemblées et de la vie institutionnelle -

M. LE PRÉSIDENT : Conformément à l'article L 5211-10 du code général des collectivités territoriales, j'ai l'honneur de vous rendre compte des décisions prises en vertu de la délégation que vous avez accordée au Bureau et qui font l'objet du rapport numéro 2013-4043. Je vous demande de bien vouloir en prendre acte.

La conférence des Présidents a retenu l'intervention du groupe Ensemble pour le Grand Lyon.

M. le Conseiller BUFFET : Monsieur le Président et chers collègues, je suis intervenu au dernier Conseil de communauté pour pointer la difficulté qu'il y avait de deux décisions prises par le Bureau, justement au mois de mai dernier, faisant référence à un accord-cadre du mois de janvier 2012 et relatif à la préparation de la construction de notre Métropole, indiquant que la délibération d'origine prévoyait une dépense de 700 000 € alors même que les deux décisions du mois de mai engageaient déjà le Grand Lyon à plus d'un million d'euros.

Vous m'avez adressé une réponse hier, monsieur le Président, je vous en remercie. Pour autant, vous m'indiquez dans cette réponse qu'il n'y a pas de risque sur la légalité de ces deux décisions mais, tout de même, je suis quelque peu surpris en lisant cette lettre ; je la cite : "Ces dispositions indiquent le volume de commande estimé lors du lancement de la procédure d'accord-cadre, on parle donc de la somme de 700 000 € HT ; elles n'ont aucune valeur contractuelle et ne figurent donc pas dans les marchés. En conséquence, je vous confirme que les décisions sont valables."

Alors, j'ai deux questions, la première étant : à quoi sert-il de faire délibérer les élus que nous sommes sur cette délibération en fixant un montant réel d'engagement imputé sur une ligne budgétaire du Conseil de Communauté et dire, dix-huit mois plus

tard, qu'en réalité, cette somme indiquée expressément dans la délibération n'a pas d'intérêt et n'a aucune valeur ? Cela sous-entend-il que l'on peut, sur ces lots qui ont été donnés ou prévus, dépenser sans limite des sommes dont le Conseil de communauté, à certains égards, n'aurait pas la totale maîtrise ? Je pense qu'il y a tout de même une véritable difficulté sur ce point et, à l'égard surtout de l'ensemble des Conseillers communautaires, une vraie problématique de clarté et de certitude des engagements financiers du Grand Lyon.

Deuxième chose, je vous indique que, dans ces conditions, nous souhaiterions connaître le montant des dépenses engagées en vue de la création de la Métropole et surtout les coûts à venir ; jusqu'à quelle enveloppe allons-nous aller ? Nous avons besoin réellement encore davantage de savoir.

Enfin, je voudrais vous informer et informer le Conseil que, comme je n'avais pas de réponse, j'ai saisi le Préfet de cette difficulté.

Merci.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Je tiens à vous répondre, conformément à la note qui vous a été transmise, que, d'un point de vue juridique, il n'y a pas de problème, qu'on indiquait des sommes évidemment de principe en donnant une orientation et qu'ensuite, c'était la décision du Bureau qui précisait les montants exacts. Donc vous avez les montants exacts après les décisions prises par le Bureau. Je dois dire que le montant des deux décisions est à peu près de 1,2 M€ TTC.

Aujourd'hui, nous discutons tout de même sur la Métropole de sommes qui sont à peu près à un milliard d'euros. Donc vous comprenez bien qu'il vaut mieux mettre 300 000 € supplémentaires dans du conseil plutôt que de perdre quelques dizaines ou centaines de millions d'euros.

Voilà, merci beaucoup.

Nous passons au dossier suivant qui concerne l'Anneau des sciences.

(Acte est donné).

N° 2013-4045 - déplacements et voirie - Anneau des sciences - Décision du maître d'ouvrage concernant le principe et les conditions de poursuite du projet suite au débat public - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Direction générale - Missions territoriales -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Desseigne a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2013-4045. Monsieur Desseigne fera la présentation, je vais simplement dire quelques mots en introduction.

(Projection de dispositives -VOIR annexe page 25-).

Mesdames et messieurs, vous avez tous pris connaissance à la fois des conclusions de la commission nationale du débat sur l'Anneau des sciences et d'un rapport récent de la Commission mobilité 21 qui, pour la première fois, parlait de sujets qui nous semblaient extrêmement importants pour l'agglomération lyonnaise.

Le premier dossier, celui qui évidemment a le plus avancé, est celui du nœud ferroviaire lyonnais puisque, sur le nœud ferroviaire lyonnais, la commission Duron et, je pense, le Gouvernement ont décidé de le mettre en priorité numéro un. Je vous rappelle que c'est un dossier que j'avais évoqué depuis quelque

temps et que nous avons pu faire progresser peu à peu, avec d'ailleurs l'aide du Préfet de la Région Rhône-Alpes puisque des études avaient été demandées au niveau du Ministère et que la conclusion de ces études a abouti favorablement à la prise en compte du nœud ferroviaire lyonnais.

Pour ce qui concerne les problèmes de traversées autoroutières de l'agglomération, je vous rappelle ce qui a toujours été notre analyse : essayer de desserrer les circulations du cœur de l'agglomération. Vous vous souvenez que c'est ce que nous avons dit pour les traversées est-ouest ou ouest-est et, en même temps, pour les traversées nord-sud. Sur les traversées nord-sud, on voit aujourd'hui ce qu'est la traversée de l'agglomération -si on peut revenir au slide d'avant- et on s'aperçoit que les trafics de transit aujourd'hui se font soit par A 6/A 7, soit par la rocade est. D'ailleurs, un des paradoxes auxquels on assiste et que la commission Duron reprend en ses conclusions c'est que si vous passez par l'A 6/A 7 et que vous traversez l'agglomération ou par la rocade est, c'est gratuit mais si vous allez sur l'A 432, c'est payant. Donc à l'intérieur de l'agglomération, c'est gratuit, à l'extérieur, c'est payant ; on a donc un paradoxe que l'on avait souligné à la commission Duron et qu'elle reprend dans ses conclusions.

Je vous rappelle quelles sont les conclusions de la commission pour ce qui concerne le grand contournement routier de Lyon : la commission prend acte que -je cite- "le grand contournement autoroutier de Lyon vise à rétablir la fluidité du trafic du transit au droit de Lyon. Il conduit à déclasser les autoroutes A 6 et A 7 à l'intérieur du périphérique lyonnais". On a bien compris, dans la commission Duron, que nous voulions déclasser l'A 6/A 7 et que cela avait comme corollaire nécessaire le fait de prévoir un grand contournement de Lyon.

Ensuite, la commission recommande d'approfondir les études dans la perspective de réalisation d'un grand contournement. C'est exactement la démarche qui avait été suivie pour le nœud ferroviaire lyonnais. Elle suggère que, dans ce cadre, soit examinée la mise en place d'un péage urbain. Cela renvoie à l'analyse que je faisais tout à l'heure visant à dissuader le trafic de transit d'emprunter le cœur de l'agglomération, à la fois les autoroutes A 6/A 7 mais aussi le boulevard Laurent Bonneval et la rocade est, gratuits pour le trafic de transit alors que l'A 432 est payante.

Par ailleurs, la commission évalue les sommes nécessaires entre 1,2 et 3 milliards d'euros ; je vous rappelle que, dans le SNIT précédemment, était mentionnée une somme de 700 M€.

Enfin, la commission prend acte des deux options, COL et CEL ; la commission souligne la réalité du problème de la traversée de la Ville de Lyon par les autoroutes A 6 et A 7.

A partir de ces conclusions et de celles de la commission nationale du débat public, le dossier que nous vous proposons aujourd'hui vise à permettre à la fois d'approfondir la concertation et en même temps de faire un certain nombre d'études supplémentaires pour pouvoir lancer l'Anneau des sciences.

Donc, comme on le rappelle toujours de manière concomitante sur le projet d'Anneau des sciences, je vous rappelle où nous en sommes à ce point du débat et, quand je dis je vous rappelle, c'est Jean-Claude Desseigne qui va vous rappeler à quel point nous en sommes aujourd'hui.

M. le Vice-Président DESSEIGNE : Monsieur le Président, mesdames et messieurs, quelques points chronologiques sur le débat public : la commission nationale du débat public a

été saisie en 2012, le débat public s'est déroulé du 10 novembre 2012 au 5 avril 2013 et le bilan du débat public est intervenu le 24 mai 2013 avec une obligation pour les collectivités concernées de délibérer dans le délai de trois mois afin de ne pas encourir un risque de caducité de ce débat public.

Selon les membres de la commission particulière du débat public, celui-ci a été réussi. Vous sont présentées les principales caractéristiques chiffrées qui traduisent la vivacité du débat en termes de fréquentation, de réunions, de questions posées et de contributions aux cahiers d'acteurs ainsi que les différentes délibérations. Le nombre important de participations aux réunions publiques et aux réunions d'information, de même que les questions posées et la multiplicité des avis et commentaires exprimés sur le site Internet mis en place par la commission du débat public traduisent tout l'intérêt manifesté par l'ensemble des habitants mais, bien au-delà, par les acteurs de l'agglomération lyonnaise pour ce grand projet. Par comparaison d'ailleurs, monsieur Marzolf, Président de la commission particulière du débat public, avait présidé un autre débat sur la ligne à grande vitesse PACA et nous nous situons en deuxième position en termes de fréquentation et de participation au débat public sur l'Anneau des sciences.

Il y a des points qui ressortent, à l'évidence, de ce débat public. Tout d'abord, un consensus sur le diagnostic des dysfonctionnements qui affectent l'agglomération et qui pourraient, à terme, compromettre son développement, lesquels nuisent d'ores et déjà à la qualité de vie d'un très grand nombre d'habitants. Consensus également sur les objectifs et au premier rang desquels la nécessité en cœur de ville de supprimer l'autoroute A 6 et l'autoroute A 7.

Dans le cadre de ce débat public, il est apparu que l'ouest avait une accessibilité très contrainte et qui générerait un très grand nombre de difficultés. Pour accéder et sortir du territoire ouest, il y a seulement quatre points d'accès possibles : le tunnel de Fourvière, l'échangeur du Valvert, la montée de Choulans et le pont de la Mulatière. Les voiries reliant ces accès traversent des centres-villes de l'ouest lyonnais et sont ainsi sursaturées, elles supportent des trafics locaux d'échanges et de transit et cela a pour conséquence d'entraîner un dysfonctionnement important des transports en commun.

Par ailleurs, l'axe A 6-A 7 traverse le cœur de Lyon et constitue une barrière importante. Il vous est donné le chiffre de 115 000 véhicules par jour, tel que cela a pu être comptabilisé. Alors, quelques illustrations sur l'encombrement de nos voiries à l'ouest : vous avez, ici, la Grande rue d'Oullins, vous avez également l'autoroute A 7 et, à ce niveau, l'autoroute A 450.

Il est ressorti de ce débat et du travail qui a été accompli quatre grands vecteurs, dont l'essentiel a d'ailleurs été partagé au cours du débat : soulager le cœur de ville, relier les pôles d'innovation, rendre accessibles les bassins de vie et enfin développer de grands projets, développer des sites qui soient à la fois des territoires de projets urbains et des territoires du développement économique pour l'ouest lyonnais.

Différentes solutions ont été envisagées. Il y a eu la solution tout transport en commun ou tout transport collectif. Elles ont été présentées par différentes associations et dans le cadre de l'expertise complémentaire demandée par la commission particulière du débat public et confiée au cabinet TTK. Une analyse attentive a été faite à la fois par le Grand Lyon et les services du SYTRAL, lesquels ont traduit de manière évidente qu'il n'était pas possible de répondre seuls aux objectifs poursuivis par la seule affirmation qu'il serait nécessaire de se positionner sur

du tout transport collectif. En outre, la plupart des propositions et projets portés par les associations pour le cabinet TTK se trouvaient déjà inscrits dans le schéma de cohérence territoriale ou intégrés au projet Anneau des sciences. Il était constaté, par ailleurs, que le projet TTK soulevait des problèmes d'insertion importants par rapport aux propositions qui étaient formulées.

Ensuite, différents tracés ont été évoqués. Ces tracés, solution Anneau des sciences, scénario Rocade et une variante qui a été proposée par la Ville d'Oullins. En ce qui concerne les solutions multimodales, les trois scénarii ont été exposés dans le cadre du débat public et ont été soumis à la discussion.

Le scénario rocade tout d'abord et le scénario qui a été proposé par la Ville d'Oullins : ces deux scénarii ont été analysés. Ils sont d'abord plus longs que celui prévu pour l'Anneau des sciences et ils desservent moins efficacement l'agglomération. Ce sont les conclusions qui en ont résulté. Ils sont par ailleurs moins attractifs pour les habitants et les entreprises car plus longs. Ils ne desservent pas directement les hôpitaux sud et la Saulaie, sites majeurs stratégiques de développement de l'agglomération lyonnaise -j'y reviendrai dans quelques minutes-. Ils sont moins efficaces en ce qui concerne la réduction des trafics sur les voiries de l'ouest et l'objectif de soulager les cœurs de ville. Il y a enfin un risque qui est apparu non négligeable de voir attirer le trafic de transit et donc, par défaut, de jouer le rôle de contournement de l'agglomération, ce qui à l'évidence n'est absolument pas souhaité.

Le débat public a permis de recueillir 25 cahiers d'acteurs : 13 pour l'Anneau des sciences, 16 contributions, 8 délibérations et, sur les 437 avis émis, 278 personnes différentes se sont exprimées. La majorité de ces personnes, 66 %, est favorable à un projet multimodal et 82 % en faveur d'un projet Anneau des sciences reliant Valvert au boulevard Laurent Bonneval. Il doit être souligné qu'une enquête d'évaluation du dispositif de communication du débat public a été réalisée par la commission particulière du débat public au mois d'avril 2013, portant notamment sur l'opinion vis-à-vis du projet, qui indique que 65 % des participants sont favorables à l'Anneau des sciences. Il y a donc une corrélation très étroite entre les deux chiffres qui viennent de vous être donnés et qui démontrent effectivement un lien et une suite positive dans l'esprit des différentes personnes interrogées, quelle que soit la source à laquelle on se rattache.

Le projet Anneau des sciences est un projet global, intégré et qui évolue au service de l'agglomération. 14,8 kilomètres et 80 % se trouvent enterrés. 7 portes nouvelles seront créées. Je rappelle qu'il s'agit d'une stratégie multimodale avec un développement de l'intermodalité et de la multimodalité et que le tout s'inclut dans un véritable projet de territoire. Un projet qui va aller bien au-delà -et vous l'avez rappelé, monsieur le Président- d'une simple infrastructure.

J'évoquai il y a quelques instants une stratégie multimodale tendant à dynamiser aussi les transports collectifs et les modes doux. Il est prévu de développer de nouvelles lignes de transports en commun, des aménagements pour les bus sur l'autoroute A 6 et l'autoroute A 7 requalifiées en boulevards urbains et des lignes de bus express sur l'Anneau des sciences. Il est également prévu des aménagements facilitant la circulation des bus dans l'ouest lyonnais en leur garantissant de meilleures performances, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui et qui constitue un handicap manifeste. Enfin, le développement d'un réseau important de parcs-relais et de covoiturage connecté au réseau des transports en commun. De tout cela, il en résultera aussi des aménagements urbains importants.

Quelques exemples avec des comparaisons entre ce qui existe aujourd'hui et ce qui sera valable demain.

Premier exemple, la situation actuelle du boulevard du Valvert qui relie la sortie du tronçon nord du périphérique, le carrefour de l'Europe jusqu'au carrefour des Trois Renards. A ce jour, cette section qui correspond au boulevard du Valvert est congestionnée, génère des nuisances importantes, est implantée en surélévation et opère une véritable coupure physique, pas seulement entre la Ville d'Ecully et la Ville de Tassin la Demi Lune mais aussi entre deux quartiers de Tassin la Demi Lune.

L'enjeu est donc de supprimer cette coupure routière et, en parallèle, d'assurer une meilleure lisibilité à cette gare d'Ecully-La Demi Lune où passent pas moins de trois lignes de transport ferroviaire dans le cadre des TER.

Donc le boulevard du Valvert offre des opportunités et une intention de projet : reconquête de l'ancien boulevard qui sera rendue ainsi possible, qualification d'un nouvel espace public intégrant un parvis à la gare, mise à niveau de l'espace avec les quartiers qui le bordent par une voie verte et une coulée végétale, ce qui apportera, en parallèle, des possibilités importantes pour le déplacement des piétons mais également pour tous les déplacements doux que l'on peut imaginer sur ce territoire reconquis.

Deuxième exemple qui vous est soumis, celui du secteur de l'avenue Paul Dailly, c'est-à-dire du RD 342, Sainte Foy lès Lyon/Francheville. Là, nous sommes en présence d'un axe de transit nord-sud de l'agglomération. L'avenue du Chater traverse les Communes de Tassin la Demi Lune, Francheville et Sainte Foy lès Lyon et va relier l'autoroute A 450. Vous avez un profil qui, à certains endroits, est déjà en deux fois deux voies au nord de la future porte avec l'Anneau des sciences et qu'il sera donc possible de réduire.

L'enjeu : atténuer le caractère routier et valoriser le patrimoine bâti et paysager du secteur, notamment avec les aqueducs de Bonnant, la chapelle de Bonnant mais aussi la rivière Yzeron. Il y a là aussi des opportunités qui sont importantes : un report du trafic absorbé par l'Anneau des sciences qui permettra la requalification de toute la section nord du RD 342 ; cela permettra de passer aussi de deux fois deux voies à deux fois une voie et de regagner de l'emprise pour d'autres aménagements et encore d'accompagner le projet du SAGYRC (syndicat d'aménagement et de gestion Yzeron Ratier Charbonnières) qui prévoit un élargissement et un aménagement paysager du lit de la rivière et l'aménagement d'une promenade le long du cours d'eau remis en valeur, et cela depuis Oullins, Sainte Foy lès Lyon, Francheville et Tassin la Demi Lune. Il sera également possible de reconquérir un espace qui sera mis en valeur sur le plan urbain.

Autre exemple, le secteur RD 342 sud, route de Brignais, Saint Genis Laval, Chaponost : ce secteur à dominante industrielle présente un caractère très routier et constitue une saignée entre les plateaux agricoles du Devay et des Hautes Barolles ; une façade sur voie peu qualifiée, appelée de manière un peu péjorative "boîte à chaussures", avec un bâti industriel en retrait et des parkings à l'avant.

L'enjeu est là encore de requalifier l'entrée sud-ouest de l'agglomération et de renforcer l'attractivité et l'image de ce secteur qui est à cheval sur plusieurs Communes. Voilà l'exemple de ce qui pourrait être entrepris : revalorisation des plateaux du Devay et des Hautes Barolles, profiter des implantations en retrait de la voie actuelle pour l'étendre en réaménageant en nouveau

boulevard urbain sur cet axe, en réduisant le boulevard en deux fois deux voies de manière à intégrer des aménagements cyclables et piétons confortables de chaque côté de la voie.

Un autre exemple, le boulevard de l'Europe à Pierre Bénite : aujourd'hui, le constat est assez triste ; axe structurant de la Commune qu'il traverse en nord-sud, le boulevard de l'Europe relie Oullins à Pierre Bénite et au-delà à l'autoroute A 450. Il est le support de lignes de bus intégrées dans le trafic et il est pénalisé par le trafic pendulaire.

Cet axe réaménagé présente des qualités paysagères qui sont à renforcer, d'où différents enjeux : dissocier les flux et améliorer le partage modal de la voie et la performance des transports en commun, renforcer les qualités paysagères de l'axe, assurer la perméabilité pour échanger et desservir les secteurs traversés et étirer la centralité de Pierre Bénite autour du boulevard. Ce sont des opportunités fortes qui se traduiront par une amélioration des lignes de transports en commun, une sécurisation des déplacements doux par le principe de voies vertes de part et d'autre de la chaussée et par la mise en site propre des cycles. Il y aura également un renforcement de la végétalisation du boulevard, support de gestion des eaux pluviales.

Un point particulier doit être souligné : il s'agit de Perrache, en distinguant Perrache côté Saône et Perrache côté Rhône. La situation actuelle, tout le monde la connaît : c'est un secteur totalement stigmatisé par la présence autoroutière et il en résulte une véritable barrière entre le nord et le sud de la Presqu'île. Par ailleurs, c'est un vecteur de nuisances multiples, à la fois sonores, visuelles et en termes de pollution de l'air. Il faut donc une réappropriation urbaine de cet espace, une marque symbolique de l'arrivée dans l'hypercentre, assumer et redonner un socle urbain au centre d'échanges de Perrache.

Voilà ce qui pourrait être envisagé, avec un certain nombre d'axes forts : constituer un nouvel espace public désenclavé du nord de la Confluence par de nouveaux échanges avec la nouvelle place, permettant au trafic arrivant du tunnel sous Fourvière d'échanger avec les rues du secteur mais aussi inscrire le centre d'échanges de Lyon-Perrache dans un socle urbain et paysager. Il ne serait pas non plus impossible, bien au contraire, d'assurer des connexions nouvelles entre les quartiers nord et sud, possibilité d'accéder à la gare de Perrache depuis les rives de Saône, continuité nord entre la place Carnot, le nouveau parvis de la gare de Perrache, cela nord-sud et, enfin, entre la rue d'Enghien, le parvis de gare, l'hôtel Château Perrache et la rue Claudius Collonge. Cela c'était pour le côté Saône.

La même perspective est également envisagée du côté Rhône. On retrouve des difficultés qui sont identiques, un constat similaire et des difficultés à retrouver le niveau altimétrique de la ville. Les enjeux sont partagés avec le côté Saône et il s'agit véritablement de mettre en scène le paysage urbain de la rive gauche du Rhône et de l'inscrire dans le chapelet des places qui jalonnent et ouvrent la ville sur le Rhône, place Louis Pradel, place Antonin Perrin, place Gailleton.

Cela pourrait se traduire par la suppression des mêmes trémies côté Rhône que du côté Saône (quatre sur six) par le principe d'une place giratoire qui échange avec les rues et les voies existantes et par le rétablissement de la continuité d'usage nord-sud entre la rue de la Charité et la rue Delandine, liaison future pour l'Université catholique à venir.

S'interroger également sur le secteur de l'autoroute A 6 et de l'autoroute A 7. Tout d'abord, au niveau du quai Perrache, Lyon 2° et le quartier de la Confluence, nous savons que c'est

un quartier qui est en pleine mutation, qui est enclavé et qui est coupé de son rapport au fleuve Rhône. Il s'agit d'obtenir un apaisement de la voie et une requalification en boulevard urbain. Là encore, un exemple de ce qui pourrait être réalisé, avec un quartier soulagé de la pression automobile, un quartier mieux desservi, une qualité urbaine et paysagère retrouvée. Donc des enjeux forts de reconquête des abords du fleuve, de désenclaver et renforcer l'accessibilité aux territoires traversés et de valoriser le rapport au Rhône et créer des liens avec le parc de Gerland et le biopôle sur la rive gauche.

La réflexion s'est également portée -toujours au sujet de cette autoroute- au niveau de La Mulatière, d'Oullins (le quartier de la Saulaie) et du Rhône. Les constats sont absolument identiques, avec des territoires stigmatisés par la présence autoroutière et historiquement tournés vers le fleuve et des territoires qui sont enclavés sur leur frange est.

On retrouve la même volonté de reconquérir les abords du fleuve, de désenclaver et de renforcer l'accessibilité aux territoires traversés, de permettre un renouvellement urbain pour les territoires en mutation, notamment la friche industrielle du secteur de la Saulaie et de valoriser le rapport au Rhône en créant des liens avec le parc de Gerland et le biopôle. Ces opportunités qui s'offrent montrent qu'une nouvelle avenue le long du Rhône, porte d'entrée sud de la ville participant à la mise en valeur d'une des plus belles vues du grand paysage lyonnais, pourrait être réalisée avec tout ce qu'elle a de symbolique et qui caractérise la Ville de Lyon. Egalement, au titre des opportunités du projet, reconquérir les abords du fleuve, établir des échanges par des carrefours mieux évalués et revaloriser de manière plus complète la façade urbaine sur le Rhône.

Un état des lieux a été fait -et vous en avez quelques traductions aujourd'hui- sur des entrées de l'agglomération. Au niveau de l'autoroute A 6 en venant depuis Dardilly et Limonest, au niveau du boulevard du Valvert, au niveau également de l'entrée de l'agglomération avec la réalisation d'un nouveau projet et des voies d'accès métropolitaines qui seraient donc retraitées pour ne plus être des voies autoroutières mais des voies complètement apaisées.

Une mention particulière sur la situation du quartier de la Saulaie -et j'avais précisé que je reviendrai sur ce point mais j'y ferai encore une allusion dans ma conclusion- : il s'agit d'un territoire coupé de son rapport au fleuve et nous sommes dans une limite autoroutière, avec tout ce que cela a d'emblématique : des glissières de sécurité, une signalétique autoroutière, des mâts d'éclairage importants et des voies calibrées. Il s'agit donc d'obtenir une réduction de la vitesse, d'abandonner purement et simplement ce vocabulaire autoroutier qui a aussi des aspects traumatisants et de revaloriser la lône de Pierre Bénite.

Cela serait possible au travers d'un projet tout à fait opportun, avec une requalification paysagère en voie d'accès métropolitaine -j'y faisais référence il y a quelques instants-, ce qui permettrait d'améliorer l'image et le caractère paysager de l'entrée sud de l'agglomération mais également de rejeter complètement le vocabulaire autoroutier que je citais il y a quelques instants pour avoir là encore des termes qui soient plus adaptés à la réalité de nos villes et à l'inspiration de leurs habitants, avec une réduction de l'emprise des voies pour rendre effectif l'abaissement de la vitesse, regagner de l'espace au cœur du système pour intensifier le caractère végétal, utiliser du mobilier d'éclairage urbain, supprimer du mobilier sécuritaire pour avoir quelque chose de plus adapté.

Le débat public a fait ressortir un certain nombre d'attentes fortes et il y a des apports qui doivent être soulignés. Le dialogue engagé avec le public a d'ores et déjà permis au maître d'ouvrage d'améliorer et d'enrichir son projet. Cela a été le cas pour le quartier de la Saulaie, cela a été le cas pour les hôpitaux, cela a également été le cas au niveau du tracé de l'Anneau des sciences, à la fois sur le boulevard du Valvert à Tassin la Demi Lune mais également entre la porte des Trois renards et la porte d'Alai.

Le débat public a aussi fait ressortir des attentes pour la suite des études et de la concertation auxquelles le Grand Lyon veut apporter toute son attention : poursuivre la concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire pendant toute la durée du projet, lancer des études complémentaires sur les modalités de financement et de contribution des usagers, assurer une insertion urbaine et environnementale qualitative des portes de l'Anneau des sciences et porter une attention particulière à la qualité de l'air, aux nuisances sonores et aux émergences de l'infrastructure.

Il y a donc des études qui sont à approfondir et concernant à la fois les déplacements et les modalités de financement et de tarification. Cela sera aussi le cas dans le cadre de la suppression de l'autoroute A 6/A 7 en cœur de ville et sa transformation en boulevard urbain, y compris l'étude de faisabilité de la suppression de l'autopont de La Mulatière -des suppressions ont déjà été réalisées, d'autres peuvent se faire-, de manière à restituer à certains espaces leur caractère d'origine.

Egalement, viser à l'insertion environnementale urbaine des portes et à l'amélioration de l'intégration urbaine du boulevard périphérique Laurent Bonnevey. Cela a été aussi un des apports importants du débat public que d'intégrer la réflexion au niveau du boulevard Laurent Bonnevey.

Là aussi quelques exemples pour illustrer : vous avez une première proposition de photographie qui vous démontre, sur la vue de gauche, un projet entièrement à ciel ouvert, qui implantait un échangeur à proximité de Francheville le Haut, une gare de péage sur le plateau du Devay, avant de venir se raccorder à la RD 342. Le projet d'Anneau des sciences est entièrement enterré dans cette commune désormais -et vous avez la traduction, cela figure en pointillés bleus- et vient ponctuellement faire l'échange avec le territoire au niveau de la RD 342.

Deuxième exemple significatif, au niveau de la porte des hôpitaux, il suffit de voir l'évolution dans le temps : d'abord, depuis 2000, la porte des hôpitaux, sur la gauche -première diapositive-, vous avez le tracé du tronçon ouest du périphérique tel qu'il avait été étudié pour le Conseil général en 2000 ; on avait alors un échangeur classique de type autoroutier, avec des bretelles consommatrices d'espace de plus de 5 hectares.

Evolution, la première, à partir d'études qui ont été faites en 2011 sur l'infrastructure de l'Anneau des sciences et qui ont permis d'assurer la préservation des cœurs de ville, notamment celui de Saint Genis Laval. Puis la réflexion a encore abouti puisqu'un travail en 2012 a permis le regroupement des infrastructures dans le nord du vallon afin de libérer le reste du site de toutes les contraintes viaires

En 2013, la porte des hôpitaux, présentée au cours du débat public, perd définitivement son vocabulaire autoroutier de "bretelle" et se compactifie pour atteindre une emprise d'un peu plus de deux hectares. L'échange avec le vallon des hôpitaux se fait de la manière la plus compacte possible par des voies d'accès et de sortie vers l'Anneau des sciences, directement raccordées au réseau des voiries locales. Le débat public n'a pas été une fin en soi. Postérieurement à celui-ci, et notamment dans le

cadre d'une visite de terrain programmée suite aux apports du débat public et aux dires des experts en qualité de l'air, la porte a été décalée vers l'ouest, se positionnant désormais à plus de 150 mètres des hôpitaux, soit à une distance de sécurité des hôpitaux suffisante et préservant les cœurs de ville.

Apport et évolution par rapport à l'histoire du quartier de la Saulaie : vous avez une première estimation de ce qui était prévu en 2000, avec un système d'échangeur complet, un franchissement du Rhône en deux fois deux voies, sans échange avec Gerland ou le Port Edouard Herriot. Le quartier de la Saulaie se voit privé de près de 10 hectares valorisables dans le cadre du projet de renouvellement urbain en cours de réflexion.

Avant le débat public, vous avez une présentation là encore de ce qui était dans la réflexion. Et suite aux apports du débat public et aux enseignements qui ont pu en être tirés, on constate que la conception de l'échange avec la Saulaie, essentielle pour la desserte de ces territoires et la connexion avec la voie d'accès métropolitaine depuis l'A 7, a été complètement repensée en fonction d'un nouveau cahier des charges. Ainsi, la solution d'un demi-échangeur complété par un pont urbain doit permettre de répondre à cet enjeu de compacité, de moindre consommation de foncier pour le développement de la Saulaie.

Concernant les modes doux, l'enjeu majeur de connexion entre les deux rives du Rhône, pour assurer une continuité entre les espaces de nature de l'ouest et la rive gauche du Rhône, a permis de programmer une passerelle modes doux entre les berges de l'Yzeron et le parc de Gerland. Enfin, un demi-échangeur se situant aux franges du quartier de la Saulaie et le long des berges du Rhône, présentant une emprise réduite de plus de la moitié par rapport à ce qui était, à l'origine, un tracé aérien.

Voilà, monsieur le Président, mesdames, messieurs, chers collègues, il y a une volonté de poursuivre l'amélioration du cadre de vie des riverains qui jalonnent l'Anneau des sciences et une volonté de poursuivre une dynamique importante dans le cadre de projets de qualité.

En conclusion, je voudrais simplement vous dire que nous savons tous que, dans l'exercice de nos mandats, un élu est heureux quand il a la chance de voir avancer un des grands projets dont il a la charge. Vous comprendrez que ce soir, je suis un élu heureux.

Le bouclage du périphérique lyonnais a beaucoup cheminé depuis ces dernières décennies. Il a avancé, il a reculé, il a été enterré parfois déterré mais il est vivant. Il a donné lieu à de grands débats dont je veux souligner la qualité générale et qui ont montré la vivacité de la démocratie locale dans le Grand Lyon.

Je demeure persuadé que ce débat public sur le bouclage de l'Anneau des sciences a été le vrai premier débat métropolitain, le premier débat qui a montré que notre Métropole à venir constitue un ensemble où il est vain d'opposer les points cardinaux. Je veux donc remercier toutes celles et tous ceux qui ont pris part à ce débat, qui l'ont enrichi, fait évoluer parce que c'est notre réflexion qui est mise en valeur et parce qu'il nous a permis à chaque instant d'améliorer encore ce magnifique projet.

Ce soir, cette délibération ne constitue pas simplement une fin, c'est une étape dans un grand projet d'infrastructure.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien, monsieur Desseigne.

(Applaudissements)

Donc je vais donner la parole selon ce qu'a retenu la Conférence des Présidents et je vous disais en début de séance que monsieur Vincent m'a demandé d'être d'une fermeté absolue dans nos débats sur le respect de ce qui a été demandé par les différents groupes. Donc monsieur Broliquier commence pour trois minutes.

M. le Conseiller BROLIQUIER : Quelques réactions à cette délibération, monsieur le Président, qui souffle le chaud et le froid sur l'Anneau des sciences.

Tout d'abord, une satisfaction : le débat public a été très positif, bien organisé, complet et il a permis des échanges de qualité, une expression de tous les points de vue ; ce n'était pas une simple formalité réglementaire mais bel et bien une phase utile, constructive pour le projet.

En qualité de Maire du deuxième arrondissement, je soutiens l'Anneau des sciences avec détermination depuis toujours, avant même que cet équipement s'appelle Anneau des sciences. C'est un enjeu majeur pour l'agglomération, on vient de le rappeler. Le débat public a montré le consensus sur les dysfonctionnements dont elle souffre. Il est en effet insupportable de voir 115 000 véhicules s'engouffrer quotidiennement dans le cœur de l'agglomération avec des autoroutes en cœur de ville ; plus de 30 000 habitants des quartiers de Perrache et de Gerland en subissent quotidiennement les nuisances.

Dans le prolongement du débat, il faut maintenant aller de l'avant et, avec cette délibération, vous proposez un programme d'études, un dispositif de dialogue et de concertation et 5 M€ de crédit. C'est un nouveau pas en avant dans ce projet, dont je tiens à redire à quel point il est indispensable pour l'agglomération lyonnaise, indispensable pour rééquilibrer l'est et l'ouest lyonnais, indispensable pour relier des pôles de développement de l'agglomération, indispensable pour désengorger le centre de Lyon et réaliser, à terme, un boulevard urbain apaisé le long du quai Perrache.

Ensuite, un regret : aujourd'hui, on avance. Mais que de temps perdu pour remédier à ces aberrations urbanistiques ! Je rappelle que l'idée d'un tronçon ouest du périphérique, selon l'appellation d'alors, est née dans les années 80, approuvée en 89 par les deux assemblées et à une époque où le tronçon nord n'existait pas encore. Les premières études ont été lancées en 1991 par le Conseil général et, en 2001, le Grand Lyon s'est dit prêt à reprendre la maîtrise d'ouvrage. Je vous rappelle qu'il avait fallu six ans à monsieur Michel Noir, entre 1989 et 1995, pour réaliser TEO et le Conseil général puis le Grand Lyon n'ont pas été capables de réaliser leur part de ce projet en près de vingt-cinq ans, ce qui est regrettable.

Enfin, une question : vous m'avez dit, monsieur le Président, au Conseil municipal de Lyon la semaine dernière, le 1^{er} juillet, vouloir avancer sur l'Anneau des sciences, malgré l'avis de la commission mobilité 21 qui repousse aux calendes grecques le grand contournement routier. Alors pourquoi continuer de conditionner, comme écrit dans la délibération, l'Anneau des sciences à la décision de l'Etat sur la réalisation du grand contournement routier de l'agglomération lyonnaise ? Aujourd'hui, voulez-vous réellement avancer ou attendre et perdre encore plus de temps ?

A mon avis, l'Anneau des sciences doit se faire quelle que soit la décision de l'Etat sur le grand contournement, les Grands Lyonnais en ont absolument besoin pour le développement de leur territoire.

Enfin, en conclusion, sur un autre dossier, je tenais à vous le faire remarquer publiquement, monsieur le Président du Grand Lyon, votre attitude discourtoise, anti-démocratique, anti-républicaine la semaine dernière. En effet, vous avez annoncé publiquement le projet concernant la réhabilitation du centre d'échanges de Perrache et des voûtes. Maire élu démocratiquement de ce territoire, élu du Grand Lyon, je n'ai ni été invité ni même informé de cette présentation et de ce projet.

Comment voulez-vous que, dans ces conditions, les Maires des Communes du Grand Lyon ne soient pas effrayés à l'idée de vous voir prendre les rênes de la Métropole demain ? Je ne leur conseille pas de vous faire confiance. Pour peu qu'ils ne soient pas d'accord à 100 % avec vous, ils seront méprisés et ignorés.

(Rumeurs dans la salle).

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Le groupe Lyon Objectif Métapolis.

Mme la Conseillère BARGOIN : Monsieur le Président, ce soir, le rapport que vous nous soumettez, pose deux questions : la première sur le principe de l'Anneau des sciences et la seconde sur les conditions de poursuite du projet.

En ce qui concerne le principe, la réponse a tout simplement été donnée lors du débat public puisqu'une large majorité (65 %) s'est déclarée favorable au projet Anneau des sciences et qu'une majorité encore plus élevée (82 %) s'est prononcée pour la solution multimodale qui relie Valvert à Laurent Bonnefoy.

Nous nous devons de préciser que ce projet intègre la suppression de l'autoroute A 6/A 7 afin de requalifier cette partie dite "axe nord-sud". Cette simple terminologie "axe nord-sud" exprime bien toute la nécessité de créer une infrastructure d'évitement de Lyon. J'utilise volontairement le terme "évitement", que vous aviez notamment utilisé conjointement avec Michel Mercier, monsieur le Président, dans le courrier que vous aviez adressé en 2012 à l'Etat, évitement car il nous semble que l'intérêt général commande prioritairement de mieux répartir le transit autoroutier nord-sud afin de répondre à la saturation programmée de la vallée du Rhône.

En termes d'aménagement du territoire, l'évitement de Lyon est une nécessité qui doit s'inscrire dans une vision plus large. C'est la raison pour laquelle nous plaçons pour la réalisation d'axes alternatifs à l'ouest et à l'est de la vallée du Rhône : à l'ouest, c'est l'aménagement de la diagonale Chalon sur Saône/Saint Etienne, prolongé par l'aménagement de la RN 88 entre Saint Etienne et Rodez et, à l'est, c'est la réalisation de l'A 48 entre Ambérieu et Bourgoin ainsi que de l'A 51 entre Grenoble et Gap.

Malheureusement, le rapport Duron ne considère pas ces itinéraires comme des choix prioritaires. Cet énième rapport ne nous apparaît être, une nouvelle fois, qu'un échéancier financier de réalisations proposées par les différentes collectivités. On se cache derrière des mots : "A une culture du projet, il convient aujourd'hui de substituer une approche système qui sous-entend que l'on conjugue mieux les modes entre eux pour en accroître l'efficacité" écrit Philippe Duron. Bien sûr mais cela nécessite un véritable plan global d'aménagement du territoire, alors que ce rapport prend les projets les uns après les autres et leur donne une note d'urgence. Nous avons parfaitement conscience de la situation économique du pays mais il faut aussi admettre que si les dépenses de fonctionnement doivent être réduites, les dépenses d'investissement dans les grosses infrastructures sont sources de richesse et d'emplois.

J'ai volontairement cité in extenso car, dans ce rapport Duron comme dans tous les rapports, chacun peut en tirer la substantifique moelle qui lui convient. Mais force est de constater que lorsque l'on estime ne pas pouvoir financer, on dit sur tous les projets recalés : "Approfondissez la réflexion !". Et c'est le cas pour Lyon où le rapport recommande d'approfondir les réflexions engagées sur la manière de réduire les trafics en traversée de Lyon.

Comme il ne s'agit pas ce soir de refaire le débat ni d'en aborder les différents aspects mais de savoir si nous voulons poursuivre ou abandonner le projet, nous allons aborder le deuxième paragraphe de cette délibération : les conditions de poursuite du projet suite au débat public et suite au compte-rendu du rapport Duron.

Comment poursuivre ce projet voulu par la grande majorité des Grands Lyonnais mais pour lequel vous avez mis un préalable, l'évitement de Lyon par l'Etat, alors que ce même Etat nous dit que cette infrastructure est à voir pour 2030-2050 et alors que vous affichez une mise en service pour 2025 ? Monsieur le Président, si, il faut poursuivre ce projet !

Nous soutenons la poursuite du projet parce qu'il s'inscrit pleinement dans la vision de la Métropole définie par le SCOT et que nous avons approuvé.

Nous approuvons la poursuite du projet parce qu'il est non seulement un élément pour le mieux vivre dans le Grand Lyon mais parce qu'il est un élément indispensable pour le développement économique de la deuxième agglomération de France et nous devons démontrer à l'Etat que la décentralisation économique de ce qu'aucuns avaient dénommé "l'Arc latin" est un atout primordial pour le pays.

Nous approuvons la poursuite du projet et nous souhaitons pouvoir approfondir et préciser ses différents aspects, notamment en ce qui concerne le financement.

Deux points essentiels que nous voudrions soulever : quid de la poursuite de l'engagement du Département après la mise en place de la Métropole ? Deuxième point; la mise en place d'un péage ; en ce qui nous concerne, nous y sommes favorables car, alors qu'un usager des transports en commun paye son passage, il nous paraît tout à fait normal que l'usager d'une telle infrastructure assume son trajet.

Monsieur le Président, il nous apparaît aussi plus qu'important de poursuivre le dialogue sur les territoires afin que l'Etat ait conscience de la volonté de la population du Grand Lyon.

Enfin, nous soutenons la poursuite du projet parce que c'est à nous, collectivités locales, de faire la démonstration à l'Etat qu'aucune approche environnementale, un des axes du fameux rapport Duron, ne pourra être prise en compte tant qu'il y aura engorgement des centres urbains par des voies de transit national voire international. Nous devons d'ailleurs prendre pour positif que le rapport Duron considère nécessaire le déclassement de l'A 6/A 7 ; c'est une véritable avancée dans l'esprit de l'Etat. Chers collègues, soyez bien sûrs que si nous abandonnions la poursuite du projet, nous ne serions pas près de voir le déclassement de l'A 6/A 7.

Et je conclurai sur un exemple, l'autopont de Mermoz : en mairie du huitième, nous déposons au mois de février 1985 la demande de suppression de l'autopont. En 1987, nous avons de premières études et même des projets. Les Maires successifs ont réitéré la demande mais avec plus ou moins de force et ce

n'est qu'en 2010 que commencera la démolition, il aura fallu deux ans et, monsieur le Président, j'en accorde bien volontiers le résultat à votre détermination ! D'ici à 2020, début des infrastructures de l'Anneau des sciences, nous avons six ans pour démontrer à l'Etat l'enjeu de mener conjointement l'Anneau des sciences et l'évitement de Lyon.

Alors soyons déterminés et, avec tous les Grand Lyonnais, défendons notre projet de l'Anneau des Sciences !

M. LE PRESIDENT : Merci bien. J'ai une demande de temps de parole du groupe Gauche Alternative, écologique et citoyenne.

M. le Conseiller FURNEL : Monsieur le Président, chers collègues, ce rapport fait le bilan de la concertation sur le projet Anneau des sciences et en tire des conclusions pour sa mise en œuvre. Notre groupe a déjà eu l'occasion, lors de la séance du 18 avril 2013, de souligner la qualité du débat reconvenue par tous les participants, qu'ils soient favorables ou opposés au projet. Nous apprécions les propositions du report visant à poursuivre ce travail de concertation approfondie.

Les conclusions du débat ont mis en évidence que tout devait être mis en œuvre pour que ce projet ne serve pas de substitution au grand contournement et à l'écoulement du trafic national et international. Nous approuvons donc la condition émise dans le rapport à la réalisation effective de l'Anneau des sciences, à savoir une décision effective de l'Etat sur la réalisation du grand contournement. Pour notre part, nous considérons que le trafic ne doit pas être reporté indéfiniment sur l'est de l'agglomération. Je reviendrai tout à l'heure sur le rapport mobilité 21 et les annonces du Premier Ministre.

L'objectif affiché dans le rapport sur l'Anneau des sciences est de répondre aux besoins propres de l'agglomération dans une conception multimodale, en combinant tous les modes de déplacements. Le tracé court est bien préférable aux autres vis-à-vis de l'ensemble de ces objectifs.

Le projet donne une place importante aux transports en commun, même si les études ont montré que le tout transport en commun ne permettait pas de répondre à tous les objectifs et qu'il est limité par la topographie de l'ouest lyonnais et les caractéristiques de ses voiries.

Le fait que le tracé soit à 80 % enterré, avec une attention particulière aux protections phoniques, le distingue également des versions anciennes du TOP.

Avant d'aborder les questions du financement, je voudrais souligner, pour que le projet soit acceptable par tous, qu'il serait impossible d'avoir à l'ouest un ouvrage respectueux de l'environnement, articulé avec les transports communs et les parcs-relais et à l'est les nuisances phoniques, atmosphériques et visuelles, d'avoir à l'ouest un ouvrage qui ne soit pas une séparation physique entre les territoires et laisse la barrière actuelle du périphérique. C'est pourquoi nous avons défendu et nous tenons particulièrement à la réalisation dès le prochain mandat par le Grand Lyon d'aménagements similaires sur le périphérique Laurent Bonneval.

Il fallait donner un signe fort pour que l'Anneau des sciences mérite bien son nom. Et on doit souligner qu'un premier pas important est franchi dans le rapport de ce soir. Mais il nous semble qu'il faut encore travailler l'articulation de ces aménagements sur Laurent Bonneval avec les transports en commun et les parcs-relais et mettre en cohérence avec les prochaines lignes fortes.

De plus, le projet Anneau des sciences est aussi un projet d'aménagement urbain qui nécessitera une maîtrise publique des fonciers nécessaires à la réalisation des ouvrages bien sûr mais, au-delà, des terrains directement impactés qui vont prendre de la valeur. C'est sans doute un des moyens significatifs de financement du projet, pour peu que la maîtrise du foncier soit effective en amont dès maintenant et tout au long du prochain mandat. Or, dans le rapport, nous ne voyons pas vraiment apparaître de stratégie détaillée sur ce point pourtant essentiel. Nous souhaiterions des garanties sur cette question, au-delà de la simple annonce générale d'acquisition de foncier préalable.

Nous savons quelle a été l'opposition massive à un péage classique et à juste titre, selon nous. Un péage à coût réduit ne serait dans doute pas suffisant pour garantir le financement. De plus, nous connaissons tous le caractère nocif des partenariats public/privé sur le moyen et le long termes.

Or, le coût annoncé de plus de 3 milliards avec les aménagements indispensables représenterait une part trop importante de la capacité d'investissement du Grand Lyon, même en déduisant la contribution du Département du Rhône de l'ordre de 1,25 milliard d'euros. D'ailleurs, le futur Département du Rhône reprendra-t-il seul à son compte cet engagement après 2015 ? Le coût annoncé pourrait donc devenir incompatible avec le respect des autres priorités d'agglomération et donne à réfléchir quand on compare avec l'effort annoncé de l'Etat pour la totalité des projets sur le territoire français d'ici 2030.

Il est donc indispensable de mener toutes les études nécessaires à la mise en place d'une carte multimodale permettant à la fois l'accès à l'ouvrage, l'usage des transports en commun, l'accès aux parcs-relais, dans une vision multimodale intégrée des dépenses et des recettes.

Certes, il faudra des modifications législatives pour le rendre possible d'ici là mais, là encore, c'est un travail en amont qu'il faudra conduire. Mais, en la matière, rien n'est impossible, comme le montre le projet de Métropole.

Nous apprécions là encore que le rapport évoque les études sur les modes de financement et nous demandons que la carte multimodale et la valorisation du foncier acquis en fassent partie.

Cependant, l'actualité récente autour du rapport de la commission mobilité 21 nous interroge, même si le Gouvernement retient finalement le deuxième scénario; le plus ambitieux. La commission nationale mobilité 21 a rendu son rapport sur les grands investissements de transports et on peut être satisfait du classement du nœud ferroviaire lyonnais du contournement fret, qu'il faudra cependant surveiller de près. On note l'avis équilibré et intéressant du rapport sur l'A 45, priorisant les travaux sur la ligne ferroviaire et également demandant la résolution des problèmes du débouché sur l'agglomération lyonnaise.

Par contre, par rapport à la délibération de ce soir, on doit s'interroger sur l'avenir et le calendrier, la réalité d'une décision effective de l'Etat sur le grand contournement autoroutier de Lyon. Encore faudra-t-il voir les détails des déclarations du Gouvernement tout à l'heure et rappeler que notre rapport pose, à juste titre, comme préalable une décision effective de réalisation de ce grand contournement. Le rapport mobilité 21 s'interroge sur son utilité et en reporte la réalisation éventuelle à un horizon lointain entre 2030 et 2050. Et on peut noter d'ailleurs que les deux alternatives, à l'est et à l'ouest, pour écouler le trafic vers le sud sont, elles, complètement reportées.

Nous voterons donc pour le rapport sur l'Anneau des sciences présenté ce soir, tout en nous interrogeant sur ses chances d'aboutir dans des conditions acceptables.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Le groupe Rassemblement démocrate et radical.

M. le Conseiller RUDIGOZ : Monsieur le Président, mes chers collègues, j'interviens au nom du groupe Rassemblement démocrate et radical.

Avec ce rapport, vous nous proposez, monsieur le Président, de continuer à préparer l'avenir dans la prolongation du dossier Anneau des sciences que vous nous aviez présenté il y a plusieurs mois, avant le lancement du débat public.

Ce débat était très riche et a permis aux partisans des différents scénarii de s'exprimer et de mettre en avant leurs arguments. Ce débat a aussi clairement montré que le scénario Anneau des sciences est le plus cohérent et le plus efficace pour apporter une véritable réponse aux problèmes que nos concitoyens et entreprises rencontrent quotidiennement et pour permettre à notre agglomération d'être compétitive face aux grands défis économiques et d'aménagement urbain que nous devons relever dans les prochaines années.

Comme vous l'aviez récemment déclaré, monsieur le Président, il faut éviter de reproduire les erreurs du passé. Le scénario rocade ou le scénario passant à l'ouest de Saint Genis Laval pour relier l'A450, défendu par notre collègue Buffet, présente le risque majeur d'attirer le trafic de transit et donc de jouer un rôle de contournement autoroutier de substitution. Quant au scénario tout transport collectif, il est certes très louable mais paraît irréaliste au jour d'aujourd'hui.

Par contre, un contournement autoroutier sera indispensable à réaliser par l'Etat, par l'est ou par l'ouest, au risque sinon de voir l'Anneau des sciences devenir aussi une voie de substitution à l'A 6/A 7. Au niveau du Grand Lyon -et demain au niveau de la Métropole-, nous ne pouvons engager des milliards d'euros d'investissement sans avoir des garanties de l'Etat à ce niveau. Si on se fie à ce fameux rapport Duron, il y a de quoi être inquiet quant à la réalisation, à l'horizon des quinze prochaines années, d'un tel équipement indispensable pour notre territoire.

Maintenant, un travail de lobbying va commencer, certainement vis-à-vis du Gouvernement, et je suis sûr, monsieur le Président, que vous jouerez un rôle certain dans ce domaine. Et nous pouvons garder un certain optimisme pour que l'ordre des équipements prioritaires proposés par ce rapport Duron soit revu dans un nouvel ordre par le Gouvernement et nous permette ainsi à notre niveau, sur notre territoire, de lancer le chantier de l'Anneau des sciences.

Sans l'Anneau des sciences, nous continuerons à avoir dans Lyon et dans sa première couronne des bouchons sur des centaines de kilomètres matin et soir, une autoroute A 6/A 7 saturée et complètement bloquée lors des grands départs en vacances, un trafic international de poids lourds de plus en plus conséquent. Elu de l'ouest lyonnais, je constate chaque jour la congestion des voiries traversant les cinquième et neuvième arrondissements de Lyon et les Communes de Sainte Foy lès Lyon, Francheville, Tassin la Demi Lune et Oullins.

Nous devons donc poursuivre aujourd'hui les études d'approfondissement pour la construction de l'Anneau des sciences, pour l'insertion urbaine des sept portes qui seront créées, pour privilégier la mobilité multimodale et pour requalifier l'A 6/A 7.

Le débat large et constructif avec nos administrés a montré un réel intérêt pour l'Anneau des sciences et nous devons là aussi continuer à approfondir cette concertation. Comme l'a très bien dit monsieur Jean-Paul Desseigne, ce débat public a certainement constitué le premier grand débat de la Métropole lyonnaise.

Le groupe Rassemblement démocrate et radical votera donc ce rapport.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Le groupe Europe Ecologie-Les Verts.

Mme la Conseillère VESSILLER : Monsieur le Président, chers collègues, trois observations principales;

Nous avons tous à cœur de lire les rapports produits par des commissions ou des comités dûment mandatés et qui concerne notre agglomération, n'est-il pas ? Alors, monsieur le Président et messieurs les Vice-Présidents en charge de ce projet, avez-vous bien mis vos lunettes pour lire le rapport de la commission du débat public et celui du comité 21 ?

Permettez-moi de rappeler les conclusions du rapport du comité 21, celles que vous n'avez pas citées, monsieur le Vice-Président ; je les cite donc : "Les éléments d'analyse fournis à la commission ne permettent pas de conclure qu'un grand contournement par l'ouest ou l'est apporterait une réponse définitive aux problèmes de saturation en raison du faible trafic qui pourrait se reporter" et de conclure, je cite encore : "Le grand contournement est classé en seconde priorité". C'est-à-dire que, dans le scénario de base reposant sur un total de 8 à 10 milliards d'euros d'investissement d'ici 2030 par l'Etat, le contournement de Lyon n'y figure pas ! Même si le Ministre retenait le second scénario, celui qui prévoit 28 à 30 milliards d'euros de l'Etat, ce qui est sans doute peu probable, même dans ce cas, le contournement de Lyon n'est pas dans les projets prioritaires d'ici 2030, comme plusieurs de nos collègues l'ont rappelé précédemment. Comment alors peut-on laisser penser que l'Anneau des sciences sera alors réalisé en 2025-2028 ?

Alors, certes, ce n'est qu'un rapport parlementaire, pas encore une décision ministérielle. Mais est-il bien sérieux de nous faire délibérer sur la poursuite du projet Anneau des sciences, dont -je cite encore- "la réalisation reste conditionnée à la décision de l'Etat d'un grand contournement de l'agglomération lyonnaise" ? Cela revient à dire aux habitants de Perrache notamment, qui subissent des nuisances depuis des décennies : "Je vous ai compris, tout s'arrangera peut-être, dans dix-sept ans ou plus."

En l'état actuel des non-décisions de l'Etat, soit il faut retirer ce rapport, monsieur le Président, soit il faut lancer des études sur des projets à engager pour améliorer les déplacements dans l'ouest, en l'absence de grand contournement et d'Anneau des sciences.

Nous préférons bien sûr la deuxième option, d'autant qu'au cours du débat public, de nouvelles pistes ont été tracées -et c'est là ma deuxième observation-. En effet, vous ne retirez du débat public que quelques enseignements, certes repris par notre collègue Desseigne, mais cela reste une sélection tronquée, qui omet la parole d'une partie des citoyens, des élus ou des experts qui se sont exprimés.

S'il y a en effet consensus sur le constat des difficultés dans ce secteur de l'agglomération, sur le scandale urbain et sanitaire

de l'axe A 6/A 7, sur la nécessité de supprimer l'autoroute en cœur de ville et sur la nécessité de développer les transports collectifs, pour autant, l'expertise indépendante du bureau TTK a montré qu'on pouvait d'ores et déjà engager la requalification partielle de l'axe autoroutier en réfléchissant au report du trafic de transit sur les axes existants -et c'est là que la question du péage est importante, en effet, comme vous l'avez rappelé- et par un développement massif des transports en commun.

En outre, le développement des modes doux, les services à la mobilité, l'urbanisme autour des axes de transports en commun, tout doit être engagé dès aujourd'hui pour inciter les automobilistes à se déplacer autrement.

Faut-il rappeler que les deux tiers du trafic sous le tunnel de Fourvière est à destination de Lyon, Villeurbanne ? Ce sont des trajets radiaux, qui peuvent être en partie reportés sur les transports en commun, à condition de développer l'offre. Faut-il rappeler aussi qu'avec la fermeture temporaire du tunnel de la Croix-Rousse depuis plusieurs mois, les quelque 50 000 véhicules par jour se sont reportés pour 20 % sur la ligne D sans amélioration massive de l'offre ?

Donc, monsieur le Président, avec une réduction de l'axe A 6/A 7 et non une fermeture et un développement simultané des autres modes, imaginons comment on pourrait gérer la mobilité en réduisant les nuisances pour les riverains de l'autoroute et en réduisant globalement la pollution dans l'agglomération, et cela évidemment à échéance de quelques années seulement et non pas dans quinze, dix-sept ans ou plus !

Troisième observation : les transports en commun. Nous ne trouvons pas très correct d'écrire que le débat n'a pas apporté d'idées en matière de nouvelles lignes de transports en commun et que tout avait déjà été intégré dans vos réflexions ; la suggestion d'un transport en site propre sur le RD 342 ne figure pas dans le dossier du maître d'ouvrage, pas plus dans les images que vous nous avez montrées tout à l'heure d'ailleurs, pas plus que des pistes du transport par câble.

Votre délibération insiste sur la stratégie multimodale de l'Anneau des Sciences. Que de mots ! Dans le calendrier proposé, aucune indication sur la réalisation des projets de transports en commun, aucun calendrier ! Certes, la décision appartient au SYTRAL, nous le savons bien. Mais on voit bien là une incohérence, due sans doute à un avancement bien moindre des réflexions sur les transports en commun mais surtout à la séparation des compétences entre transport collectif d'un côté et voirie de l'autre, en deux entités différentes. Il serait heureux -rappelons-le encore une fois- que la Métropole répare cette incohérence en reprenant la compétence transports en commun. Nous vous demandons donc quel est le calendrier de la stratégie multimodale pour les réalisations des transports en commun.

Si la Métropole gérait à la fois les transports en commun et la voirie, on aurait à trancher dans une assemblée de ce type des choix cruciaux sur les priorités d'investissement que je tiens à rappeler : l'Anneau des sciences, c'est 2,5 à 3 milliards d'euros, soit un remboursement d'emprunt par la future Métropole de l'ordre de 120 à 150 M€ par an, pour faire circuler 50 000 véhicules par jour. Mais 150 M€ par an, chers collègues, c'est aussi aujourd'hui ce que le SYTRAL perçoit des deux collectivités qui le financent pour transporter 1,4 million de voyageurs par jour !

Dans un contexte de finances publiques contraintes, comment choisir ce projet pharaonique à 3 milliards d'euros qui ne réduit pas les émissions de gaz à effet de serre -faut-il le rappeler-

alors que l'on a un plan climat ambitieux, un projet inéquitable socialement car il privilégie le péage et la voiture dans un contexte de hausse des prix de l'énergie, qui accroît les inégalités est-ouest car c'est à l'est, sur le boulevard Bonnefoy, que le trafic va augmenter et finalement accroître les nuisances pour les habitants de Bron et Villeurbanne.

Enfin, je conclurai par l'enquête d'opinion mentionnée dans votre rapport : un peu plus d'honnêteté intellectuelle devrait conduire à préciser qu'il s'agit d'une enquête qui porte sur 126 questionnaires auprès des participants du débat public ; en conclure que 65 % des participants sont favorables au projet ne dit rien sur ce que les centaines de milliers de Grands Lyonnais décideront lors des prochaines échéances électorales.

M. LE PRESIDENT : Madame Vessiller, vous dépassez votre temps de parole...

Mme la Conseillère VESSILLER : Pour nous, écologistes, ce projet correspond à une vision passéiste de la ville et ne répond pas aux enjeux urbains et environnementaux d'aujourd'hui. Entrons enfin dans le XXI^{ème} siècle avec une vision de l'agglomération de notre temps !

Vous donc aurez compris que, dans ce contexte, nous sommes opposés à engager 5 M€ d'études et d'acquisitions foncières alors que vous refusez d'étudier un scénario sans infrastructure lourde nouvelle. Nous voterons contre cette délibération.

Je vous remercie. Excusez-moi.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. Le groupe Centristes et démocrates pour le Grand Lyon - UDI.

M. le Vice-Président DA PASSANO : Monsieur le Président, mes chers collègues, sur cet important dossier, notre groupe parlera à deux voix. Je vous donnerai tout d'abord notre sentiment général sur cette infrastructure puis mon collègue et ami, Roland Crimier, traitera plus spécifiquement de sa partie sud-ouest.

Aujourd'hui, chacun sait que le problème des déplacements est l'un des plus difficiles à traiter. Dans notre agglomération, nous avons fait et nous continuerons à faire de gros efforts en faveur des transports en commun et des modes doux mais nous devons aussi faire face à tous les types de trafics : un trafic de transit national et international que nous vaut notre position de grand carrefour européen, un trafic interne à l'agglomération et aux 58 Communes qui la composent et, enfin, un trafic très local à l'intérieur de chacune de nos Communes. Gérer correctement les déplacements c'est séparer autant que faire se peut ces trois types de trafics.

Aujourd'hui, la situation n'est pas satisfaisante. Le trafic de transit traverse en grande partie le cœur de l'agglomération, c'est le fameux axe A 6/A 7. Le trafic interne au Grand Lyon souffre de cet état de fait mais aussi de l'absence, dans sa partie ouest, d'une infrastructure reliant l'ensemble des communes ; aller par exemple de Rillieux à Saint Genis Laval ou de Craponne à Saint Fons est une épreuve. De plus, les grands axes étant souvent embouteillés, les automobilistes tentent de les éviter en utilisant de petites voiries locales absolument pas conçues pour cet usage, d'où une insécurité grandissante pour les piétons, les cyclistes et les riverains.

L'Anneau des sciences, tel qu'il nous est proposé, nous semble apporter une excellente réponse aux difficultés que je viens d'évoquer. Dans son tracé court, associé à un grand

contournement de Lyon dont le rapport Duron a reconnu la nécessité, il permettra de bien séparer le trafic de transit du trafic local et de rendre notamment à cette circulation locale l'axe A 6/A 7 qui deviendra, dès lors, un agréable boulevard urbain.

L'Anneau des sciences, infrastructure interne à notre agglomération, associé au boulevard Laurent Bonneval, permettra aussi de relier l'ensemble des communes de notre agglomération et de se déplacer de l'une à l'autre dans des conditions optimales de rapidité et de sécurité. Véritable projet de territoire, il desservira les zones d'activités économiques et la plupart des grands centres universitaires.

Mais l'Anneau des sciences sera bien plus qu'une infrastructure routière, ce sera aussi un véritable équipement multimodal en lien, tout au long de son trajet, avec les grandes lignes de transports en commun : le métro, le train, le tram-train, par exemple, à Tassin, à Francheville, à Saint Genis Laval ou à Oullins. Notons aussi les nombreux parcs-relais qui jalonnent son parcours et les lignes de transports en commun qui le parcourent.

Enfin, enterré à plus de 80 %, il permettra de redessiner plusieurs de nos quartiers et de libérer de nouvelles emprises, notamment pour les modes doux et la création d'espaces verts.

Ayant eu à bien connaître le TOP lorsqu'il a été étudié dans les années 1990, par le Conseil général, en même temps que TEO, je crois être assez bien placé pour mesurer aujourd'hui l'évolution favorable, notamment le caractère multimodal affirmé de l'Anneau des sciences et sa très bonne intégration dans son environnement. Nous sommes passés d'une infrastructure routière à un véritable équipement d'agglomération.

De plus, en tant qu'élu du sud-ouest lyonnais, protestant depuis de longues années contre l'absence de traversée du Rhône au sud de Lyon, entre le pont Pasteur et le pont de Pierre Bénite, je ne peux également que me réjouir de ce projet qui, d'un coup, en offre trois : une enterrée, l'Anneau des sciences, ainsi qu'un pont urbain et une passerelle modes doux au niveau d'Oullins.

Le débat public a encore permis d'enrichir ce projet nécessaire pour notre agglomération. Nous avons pu constater qu'au fur et à mesure qu'il se déroulait, le nombre d'avis favorables ne cessait d'augmenter. Les habitants du Grand Lyon ne s'y sont donc pas trompés.

Notre groupe votera sans réserve ce projet.

Monsieur Crimier va pouvoir compléter ce propos.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. Monsieur Crimier.

M. le Vice-Président CRIMIER : Monsieur le Président, chers collègues, en complément de l'intervention de mon collègue Jean-Luc Da Passano, je voudrais faire un petit zoom sur le sud-ouest, dont globalement les demandes ont été entendues et qui voit en parallèle un développement significatif des transports en commun, accompagné de projets de territoire à la hauteur de notre agglomération.

Ainsi, la porte de Beaunant a été déplacée au niveau la ZI du Favier afin, d'une part, d'éviter la proximité de zones plus habitées et, d'autre part, de permettre d'aller capter les usagers un peu plus au sud ou au sud-ouest de l'agglomération.

De même, la nouvelle implantation envisagée pour la porte des hôpitaux intègre les remarques faites lors du débat public : elle a été déplacée à une distance de 150 mètres des hôpitaux, ce

qui correspond à la distance au-delà de laquelle les experts s'accordent sur la qualité de l'air vis-à-vis de l'infrastructure.

Concernant cette porte des hôpitaux, il ne s'agit pas refaire le débat avant la poursuite des études, comme j'ai pu l'entendre lors de quelques réunions post-débat public.

En effet, déplacer cette porte plus au sud reviendrait, d'une part, à se rapprocher de zones d'habitation denses alors que l'emplacement proposé a trouvé précisément la bonne distance entre les hôpitaux et les zones d'habitation. Cela permet ainsi un accès facilité aux hôpitaux pour les salariés, les patients et visiteurs sans percoler par les rues de nos centres-villes, que ce soit celles d'Oullins, de Pierre Bénite ou de Saint Genis Laval, comme c'est le cas aujourd'hui.

D'autre part, cela reviendrait à connecter cette porte plus au sud du chemin du Grand Revoyet, ce qui revient, de fait, à se rapprocher du scénario rocade qui a été proposé par le maître d'ouvrage mais qui n'a pas été retenu. Celui-ci constituait en effet un barreau à ciel ouvert entre les hôpitaux et l'A450 dans des zones résidentielles denses et faisait de cette porte un accès principal à l'Anneau des sciences alors qu'elle est prévue pour être une porte d'accès plus locale, souhaitée par les collectivités locales. Ce serait donc revenir sur l'option majoritaire qui s'est dégagée du débat public et qui a été largement argumentée.

L'implantation désormais proposée est le meilleur compromis en termes d'intégration dans le site et de fonctionnement des différents usages des déplacements.

En ce qui concerne les déplacements, je souhaiterais que le Président du SYTRAL précise ses projets de prolongement du métro aux hôpitaux, de parcs-relais et du site de maintenance ultérieur, prolongement -vous le savez bien, monsieur le Président- que nous attendons tous avec impatience.

Je vous remercie de votre attention.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. Le groupe Communiste et intervention citoyenne.

M. le Conseiller JACQUET : Monsieur le Président, chers collègues, tout le monde a en tête, bien entendu, le contenu de la délibération qui nous est proposée : poursuivre le projet sur la base du circuit court, approuver le programme d'études complémentaires, d'approuver le dispositif visant à poursuivre le dialogue et la concertation et s'en donner les moyens -je vais vite pour ne pas dépasser le temps-.

Depuis nos échanges de mai 2010, le projet appelé aujourd'hui Anneau des sciences, a beaucoup évolué. Le débat public fut riche d'enseignements, le positionnement de l'Etat (rapport Duron), pour le moins problématique. Quelques remarques donc sur le contexte et le nouveau projet en devenir.

Tout d'abord c'est un vrai projet urbain axé sur nos objectifs : la suppression de l'autoroute dans la ville et sa requalification en boulevard urbain, la densification urbaine de qualité contre l'étalement, la mixité urbaine contre les fractures spatiales, etc. C'est un projet urbain reliant entre elles les polarités universitaires de l'ouest lyonnais et les lieux d'activité économique et de vie par une conception multimodale des mobilités.

C'est un projet qui prévoit les accroches sur Bonneval, un des enjeux devenu prioritaire, nous l'avons souligné dès la rencontre à l'Auditorium, le 3 mai 2010, comme il a été montré tout à l'heure par les slides, avec les projets Le Puisoz/Urbagare

qui concerne les Etats-unis/Vénissieux et pour Vaulx en Velin et Villeurbanne avec le Carré de Soie. Ce sont d'ailleurs des projets dont les accroches peuvent être rapidement mises en œuvre.

Après toutes ces évolutions, il reste quelques questions.

Le grand contournement de l'agglomération lyonnaise par l'Etat : comme vous l'avez positivement, monsieur le Président, le rapport Duron de la commission mobilité 21 note pour la première fois la nécessité de résoudre les questions consécutives au nœud ferroviaire, à la liaison Saint Etienne/Lyon, en insistant sur l'approche liaison ferroviaire du rapport, ce qui nous semble plus juste d'ailleurs et, enfin, le grand contournement de l'agglomération lyonnaise, dont acte !

Mais la réalisation reste problématique et l'horizon lointain car la commission propose le classement en seconde priorité -cela a été dit- à l'horizon 2030-2050, ce qui est insupportable et impensable, ce qui conduit au statu quo car, comme nous l'avons rappelé lors de notre dernière commission générale, c'est de manière concomitante que les choses doivent se travailler. Certes, nous sommes en avance sur l'Etat mais pas sur les urgences ni sur les besoins et notre projet risque d'être bloqué. La commission s'est-elle rendue compte qu'elle pouvait, si rien ne bouge, bloquer ce projet ? Je dis bien "si rien ne bouge". Des initiatives sont donc à prendre -car tout n'est pas dit et tout n'est pas figé et ce n'est pas la fin de l'histoire-, comme celle que nous décidons ce soir avec la prolongation des études, il faut continuer le dialogue, y compris avec tous les partenaires, donc aussi avec le Gouvernement. Donc des initiatives de fond et peut-être plus spectaculaires sont à prendre. Monsieur le Président, si vous décidez d'aller bloquer la sortie du tunnel le 1^{er} août, vous savez que nous serons avec vous ! Mais il faut bien penser à tout, sur le fond et aussi sur le "spectaculaire".

La seconde question problématique est liée au développement de l'ensemble de nos capacités de transports collectifs. 800 millions à un milliard d'euros dans le secteur concerné avec la prolongation du métro sur les hôpitaux et, puisque nous sommes aussi en prospective, l'esquisse de le pousser jusqu'à l'actuelle A450, pour un nouveau point multimodal stratégique, à l'horizon plus lointain bien évidemment, aux abords de l'agglomération sud-ouest. Oui, nous avons besoin de nouvelles ambitions pour notre réseau de transports collectifs !

La troisième question que devra approfondir la poursuite des études et du débat d'acteurs et citoyens concerne le financement. Innover aussi en matière de financement d'infrastructures et pour leur fonctionnement nous apparaît essentiel. La commission Duron, d'ailleurs, contient des réflexions et suggestions variées, intéressantes, nouvelles, justifiant notre engagement dans cette voie-là. Ainsi, dans le cadre d'une maîtrise publique, mobiliser les valorisations foncières, les contributions des acteurs économiques qui vont bénéficier des impacts de l'ouvrage, substituer au dogme du péage classique des formes de contributions socialisées que peuvent constituer cartes multimodales aux tarifs très attractifs ou tarifications sociales, concernant et unifiant tous les utilisateurs des différents modes de transport, du parc-relais au métro, il y a ici une piste à exploiter. Chacun sait ici que tout péage classique exclut un tiers des utilisateurs potentiels d'un ouvrage tel que TEO ou l'Anneau des sciences. Une telle conséquence devrait à elle seule nous conduire à rechercher inlassablement d'autres moyens financiers. Là aussi, il faut innover.

Enfin, pour terminer, notre groupe est particulièrement attentif aux préoccupations des habitants, des associations, salariés et élus du secteur de Pierre Bénite. En zone Seveso 2, durement impactée par l'arrivée de l'actuelle A 450, la ville de Pierre Bénite

est adossée à l'A 6/A 7, véritable barrière constituée face au Rhône, avec ses bouchons quotidiens sur les deux axes A 6/A 7 et A 450. Il est compréhensible que les solutions qui réduisent et éloignent les grands flux de véhicules sont les plus attendues par nos concitoyens de ce secteur. Ainsi, espérer les accès aux lônes du Rhône mais aussi certaines requalifications de voiries ainsi que les projets urbains préservant les cœurs de ville et améliorant la qualité de vie, de travail et la mobilité de nos concitoyens. Nous portons leurs préoccupations qui sont aussi les nôtres et leurs propositions.

Et donc, pour en terminer avec ces remarques, le groupe Communiste et intervention citoyenne votera la délibération et notre collègue Mireille Domenech Diana, Maire de Pierre Bénite et Vice-Présidente aux risques technologiques de notre assemblée, donnera son opinion en fin de débat.

Merci.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. J'ai une demande de temps de parole pour le groupe Synergies-Avenir.

M. le Conseiller GRIVEL : Monsieur le Président, chers collègues, l'Anneau des sciences, à n'en pas douter, constitue un outil de la politique multimodale des déplacements et répond à plusieurs objectifs :

- soulager les cœurs de ville et les quartiers de la circulation,
- supprimer les 9 kilomètres des autoroutes A 6/A 7 traversant la ville et les requalifier en boulevard urbain,
- relier les sites de développement et les pôles d'innovation,
- rendre plus accessibles les bassins de vie et les polarités urbaines,
- développer les sites des projets urbains et économiques de l'ouest.

Cet Anneau a fait l'objet dernièrement d'un remarquable débat public pendant cinq mois. Force est de constater que le bilan est positif quant à la participation et l'intérêt manifesté par les Grands Lyonnais et les différents acteurs locaux.

Cela a été dit, ce débat a été riche d'enseignements. Il en ressort un même consensus sur les dysfonctionnements qui compromettent le développement de l'agglomération et entachent la vie et la qualité de vie de ses habitants. Un consensus est également partagé sur les objectifs.

Sur les solutions et les différents scénarii, des divergences apparaissent. Notre groupe s'était d'ailleurs déjà prononcé quant au choix d'un tracé court en 2010, alors que nous débattions du TOP. L'Anneau des sciences reprend en substance ce tracé qui relie la porte du Valvert au boulevard Laurent Bonneval. C'est d'ailleurs cette solution multimodale qui a recueilli une forte majorité avec 82 % des avis lors du débat public -cela a été rappelé-. Ce tracé serait plus efficace et constituerait un véritable projet de territoire porteur d'une dynamique urbaine et d'un développement économique et environnemental, et pas seulement une infrastructure routière.

Cependant -et cela a été rappelé aussi-, ce projet est conditionné à la réalisation par l'Etat du "grand contournement de l'agglomération lyonnaise". Or, le rapport Duron, issu de la commission mobilité 21, fait apparaître ce contournement au rang des secondes priorités, ce qui signifie au mieux une réalisation, si elle est effective, pas avant l'horizon 2030 !

Certes, ce rapport reconnaît les problèmes de traversée de Lyon par les autoroutes A 6 et A 7 et c'est positif. Il nous incite à

approfondir les réflexions engagées, à poursuivre les études sur les effets du grand contournement en termes de déplacements à l'échelle de l'agglomération et suggère la mise en place d'un péage urbain. Pourquoi pas ? Mais ce rapport émet également des réserves sur la résolution définitive des problèmes de saturation par le grand contournement routier, qu'il passe à l'ouest ou à l'est. Selon toute vraisemblance, le Gouvernement décidera les investissements à engager sur la base de ce rapport. Avez-vous, monsieur le Président, des garanties sur ce point ?

Le montant que nous sommes appelés à voter ce soir représente 5 M€, pris en charge pour moitié par les recettes du Conseil général du Rhône et 12 % de ce montant correspondent à des acquisitions foncières, le reste réparti entre les études et le dispositif de dialogue et de concertation.

Le rapport incite à la poursuite et à l'approfondissement des études. Sur ce point, nous sommes en phase avec la présente délibération, ce qui correspond à une poursuite du projet. Mais, en ce qui concerne le dispositif visant le dialogue et la concertation, nous souhaiterions, compte tenu des réserves du rapport Duron, que les dépenses sur ce point soient mesurées et ne fassent pas l'objet de dépassements budgétaires, notamment en communication.

Enfin, quant à la participation du Conseil général -nous souhaitons aborder ce point-, qu'avons-nous comme garantie dans la durée ? La Métropole de Lyon verra le jour au 1^{er} janvier 2015. L'échéancier qui nous est soumis s'étale de 2014 à 2017. Même si le Conseil général reconnaît ce projet comme un projet dont les impacts vont au-delà de la seule agglomération lyonnaise, conservera-t-il de tels ratios de participation après le 1^{er} janvier 2015 ? Car, selon une lecture probable et logique, sa participation assurée porte, sur l'année 2014, à hauteur de 1,4 M€. Continuera-t-il à contribuer aux dépenses figurant sur cet échéancier ? Participera-t-il également au financement des études ou aux seuls travaux de réalisation ? Ces points sont-ils déjà prévus dans les négociations sur le projet de l'Anneau des sciences et, plus largement, dans les négociations du rapprochement Communauté urbaine/Conseil général qui donnera naissance, nous le savons tous, à la future Métropole ? Et dans quels termes ?

Nous souhaitons être informés régulièrement sur l'avancée du projet, la stratégie et les choix des dépenses engagées et l'état des participations des principaux financeurs.

Compte tenu de ces remarques, nous voterons cette délibération.

Je vous remercie de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT : Merci beaucoup. Le groupe Ensemble pour le Grand Lyon.

M. le Conseiller BUFFET : Monsieur le Président et chers collègues, nous avons à nous prononcer aujourd'hui sur le principe et les conditions de poursuite du projet du bouclage du boulevard périphérique sur sa partie ouest, à la suite du débat public organisé par la commission nationale du débat public.

Cette délibération conditionne la réalisation de ce dossier à la décision de l'Etat de réaliser un grand contournement de notre agglomération, solution nécessaire pour traiter le trafic de transit, selon les termes de la délibération et selon ce que vous avez toujours dit, condition que vous avez toujours posée puisqu'elle était déjà inscrite dans le dossier de présentation du tronçon ouest du périphérique, en précisant que cela représentait -et je vous cite- une décision de l'Etat, l'inscription du contournement dans un schéma national d'infrastructures et le lancement effectif des études.

Sur ce, vient d'arriver le rapport dit "Duron" de la commission mobilité 21. Que dit ce rapport ? La page 62 consacre un paragraphe au grand contournement autoroutier de Lyon. La commission y souligne la réalité du problème de la traversée de Lyon par l'A 6 et l'A 7 -et je cite- : "Pour autant, les éléments d'analyse ne permettent pas de conclure qu'un grand contournement routier par l'ouest et par l'est apportera une réponse définitive au problème de saturation de cette traversée, en raison de la faible part de trafic qui pourrait avoir naturellement intérêt à se reporter sur ce contournement" -fin de citation-.

Le compte-rendu de la commission particulière du débat public fait d'ailleurs état de 15 % de trafic de transit sur l'A 6/A 7, 15 % de 110 000 véhicules par jour. Je recite le rapport : "Dans ce contexte, la commission recommande d'approfondir les réflexions engagées sur la manière de réduire les trafics en traversée de Lyon et notamment d'étudier de manière très précise les effets en termes de déplacements et de trafic que pourrait avoir la réalisation d'un grand contournement. Elle suggère que, dans ce cadre, soit notamment examinée la mise en place d'un péage urbain. Elle classe à ce stade le projet en seconde priorité, quel que soit le scénario financier considéré". Par ailleurs, je précise que le rapport indique que se posait la question même de l'opportunité de la réalisation de ce grand contournement de Lyon.

Nous devons, ce soir, nous positionner dans cette délibération en connaissant désormais un peu la position du Gouvernement puisque monsieur le Premier Ministre s'est exprimé en cette fin d'après-midi sur les grands investissements prévus par le Gouvernement. Et, selon les premiers éléments qui nous sont communiqués, singulièrement par la presse et par le Ministère, il confirme le rapport de la commission mobilité 21 et le principe prioritaire du nœud ferroviaire de Lyon, ce dont on se réjouit.

Mais il confirme tout le reste, à savoir l'absence de priorité pour un contournement de Lyon avant 2030, sachant que cette date, c'est le début où on se pose la question de savoir si on décide de le faire ou non, ce n'est pas la date à laquelle le premier coup de pioche commence. D'autant que, si on lit avec attention la page 16 du compte-rendu du débat sur le TOP, il est écrit, selon des propos tenus lors de la réunion d'approfondissement : "L'Anneau des sciences pourrait, en des circonstances exceptionnelles, être appelé à recevoir du trafic de transit, le grand contournement pouvant ensuite être construit si les besoins demeurent. Une telle solution est exclue par le maître d'ouvrage puisque, selon lui, l'Anneau des sciences ne serait réalisé que postérieurement au contournement de transit". L'Anneau n'a donc pas fini de tourner en rond et nous de nous faire tourner la tête !

Nous pouvons légitimement nous demander aujourd'hui si le tronçon ouest se fera, ce qui est très inquiétant et ne permet pas vraiment d'être optimiste sur la levée des bouchons qui empoisonnent chaque jour des milliers de Grands Lyonnais. Que se passera-t-il pour les Lyonnais à qui vous avez promis le déclassement de l'A 6/A 7 pour faire un boulevard urbain ? Que se passera-t-il pour les promoteurs qui investissent aujourd'hui dans le quartier de la Confluence ? Que se passera-t-il pour les Tassulinois qui attendent le prolongement du Valvert et pour les scientifiques qui n'attendent que d'avoir cet Anneau pour travailler en réseau et se retrouver dans les cafétérias, comme vous l'avez déclaré au début du débat.

Concrètement, aujourd'hui, monsieur le Président, quelles dispositions entendez-vous prendre pour débloquer le dossier du contournement de Lyon ?

Je pense qu'il n'est pas plus de bon aloi d'être dans le déclaratif, voire une certaine forme d'opportunisme ; les communicants

peuvent ranger leurs plaquettes ! Il faut prendre des décisions ! Vous ne pouvez plus rejeter la faute sur l'Etat ! Avant 2012, cela marchait, aujourd'hui ce n'est plus pareil car, au Gouvernement, il s'agit de votre parti politique. Ne vaudrait-il pas mieux être entendu au niveau national avant de se targuer d'être entendu dans les grandes métropoles mondiales ?

J'ai demandé à plusieurs reprises, et notamment par voie de question orale le 12 novembre dernier devant cette assemblée, que vous organisiez un débat pour qu'enfin le Grand Lyon se positionne sur les choix que vous proposerez en matière de déplacements pour les trente ans à venir. Une commission générale a été organisée sans qu'aucune décision ne soit prise. On peut penser que si votre position et celle de l'agglomération avaient été claires, l'avis de la commission mobilité 21 et l'engagement de l'Etat sur ce dossier le seraient tout autant.

Je ne partage pas -et vous le savez- votre vision de l'aménagement de notre territoire. Sur le tracé même du TOP; nous sommes en désaccord. Je ne développerai pas de nouveau les arguments, que vous pouvez retrouver, par ailleurs, dans les deux cahiers d'acteurs que nous avons produits.

Pour autant, je voudrais revenir sur deux points du dossier qui sont le coût et le financement du projet et les effets controversés de l'ouvrage sur l'environnement. Le débat a montré des doutes sur le caractère soutenable de l'investissement pour les finances publiques et, pour certains, les recettes de péage font l'objet de prévisions trop optimistes. Il suffit de regarder l'A 89 aujourd'hui, qui est en dessous des prévisions. Mais il est vrai que TEO est très rentable et fonctionne très bien. Les péages seront-ils des sources de recettes ou de dissuasion de l'utilisation de la voiture ?

Beaucoup de participants se sont inquiétés aussi des effets de l'ouvrage sur l'environnement, notamment en matière de pollution de l'air. Pour ma part, je souhaite souligner ici, comme je l'ai fait à plusieurs reprises, les problèmes sanitaires que vont engendrer un échangeur aux portes des hôpitaux sud. Lors de la conférence de presse du 24 mai dernier, monsieur le Président, vous avez indiqué que vous aviez pris en compte les avis des élus et des associations -je dois reconnaître que cela a été vrai en ce qui concerne l'échangeur de la Saulaie à Oullins qui, entre le début du dossier et les propositions faites aujourd'hui, a subi une amélioration importante- et que vous proposiez de déplacer cet échangeur dans une zone "d'entrepôts" plus éloignée des hôpitaux. Or, le 12 juin dernier, lors d'une visite sur place avec vos services, il nous a été indiqué que l'échangeur serait déplacé de 150 mètres ; sur ce point, il va falloir nous éclairer de manière précise.

En conclusion, certes, nous ne remettons pas en cause le fait qu'il faille continuer les études mais il faut anticiper le fait que le contournement de Lyon ne se ferait pas ou ne pas conditionner le tronçon ouest du périphérique à ce grand contournement lyonnais. La question est entière ce soir, compte tenu des termes de la délibération.

Par ailleurs, je souhaite redire publiquement que, si le débat a permis d'améliorer en particulier sur le quartier de la Saulaie, je reste en désaccord profond sur l'échangeur de l'hôpital Lyon Sud.

Par ailleurs, je souhaiterais réaffirmer ici la nécessité absolue et l'urgence à donner les moyens au SYTRAL...

M. LE PRESIDENT : Monsieur Buffet, vous avez dépassé votre temps de parole...

M. le Conseiller BUFFET : ...de commencer sans attendre les travaux pour le prolongement du métro à l'hôpital Lyon Sud ;

200 M€ au dernier compte administratif n'ont pas été utilisés et ils auraient été bienvenus pour permettre au SYTRAL de prolonger vite cet équipement.

Le groupe que je préside s'abstiendra sur cette délibération, en l'absence de position claire sur votre volonté de faire cet ouvrage nécessaire -je le redis- à notre agglomération mais dont je considère que le tracé qui a été choisi n'est pas le bon. Il faut certes continuer les études. Le groupe s'abstiendra, les élus d'Oullins voteront contre.

M. LE PRESIDENT : Merci beaucoup. Je donne la parole au groupe Socialiste et apparentés.

M. le Conseiller CHABRIER : Monsieur le Président, chers collègues, nous sommes appelés à voter ce soir le principe et les conditions de poursuite du projet Anneau des sciences. Il a fait l'objet d'une large concertation. Le débat public s'est déroulé pendant six mois, du 10 novembre 2012 au 5 avril 2013. Il a permis au Grand Lyon et au Conseil Général de présenter leur vision ainsi que leur stratégie et d'échanger avec le public et les différents acteurs du territoire. Comme cela a déjà été dit, ce débat est un débat réussi, tant par le nombre de contributeurs que par le nombre de réunions. Notre groupe et nos élus s'y sont exprimés au travers des contributions et de nombreuses interventions.

C'est bien un projet d'aménagement du territoire durable tourné vers l'avenir qui nous est proposé. C'est finalement l'adaptation aux problématiques de déplacements du modèle lyonnais que vous défendez depuis des années. En effet, il s'agit de rassembler les différents acteurs de la cité et de les faire travailler ensemble en reliant de manière efficace nos pôles d'enseignement et de recherche, nos pôles de compétitivité, nos entreprises et nos filières d'excellence. Le développement économique de l'ouest lyonnais, et du Grand Lyon plus globalement, va trouver ainsi un nouvel essor.

Nous le ferons en donnant leur place à l'ensemble des modes de transport. C'est certainement ce qui nous sépare de ceux qui souhaitent du tout transport en commun ou de ceux qui préconisent le tout voiture car la solution monomodale, privilégiant un mode plutôt qu'un autre, ne ferait qu'aggraver une situation déjà bien dégradée. Ce que nous souhaitons c'est une agglomération dans laquelle les différents pôles économiques sont reliés les uns aux autres, dans laquelle les usagers pourront choisir le mode de déplacement qui leur est le mieux adapté, sans exclusive, pour éviter de reproduire les erreurs du passé. Car franchement, la ville centre est réellement coupée en deux par l'A 6 et l'A 7. Nous préférons que Lyon soit connue pour ses berges du Rhône que pour son autoroute urbaine ! C'est ce que permettra ce projet en se réappropriant la rive droite du Rhône au sud de la ville. D'ailleurs, le choix de la préservation de l'environnement est au centre de ce projet avec une infrastructure qui sera enterrée à 80 %. Les habitants vont donc redécouvrir leur territoire tout au long de ce tracé, grâce à des voiries moins congestionnées et surtout beaucoup plus agréables, comme nous l'avons vu dans la présentation réalisée par les services.

Cette décongestion du trafic aura un impact fort dans l'ouest lyonnais en soulageant notablement le cœur de ses communes. Mais, comme le rappelle Jean-Pierre Flaconnèche, l'effet ne se fera pas sentir que dans cette partie de notre agglomération ; comme il l'indique dans sa contribution au débat, "le septième arrondissement de Lyon se trouve contraint par un réseau qui prolonge, par défaut, le boulevard périphérique Laurent Bonneval et supporte les flux de transit et d'agglomération en direction de l'A 6/A 7 ". Aux heures de pointe, le quartier

de Gerland est encombré par les nuisances dont les riverains souffrent fréquemment. Dans le scénario envisagé, ce quartier ne sera plus un axe permettant de relier l'est à l'ouest. A titre d'exemple, le pont Pasteur, fortement paralysé en heures de pointe, verra son trafic diminuer de 35 % !

Ce n'est donc pas un hasard si, à l'issue de cette concertation, 65 % des participants sont favorables à l'Anneau des sciences qui a beaucoup d'avantages et gomme de nombreuses erreurs faites par le passé.

Mais je souhaite revenir sur deux points, à commencer par les modes doux : la stratégie multimodale que vous nous proposez va indéniablement dynamiser les transports collectifs et les modes doux. De nouvelles lignes vont être créées, la requalification de l'A 6/A 7 va permettre de donner sur ces axes toute leur place aux transports en commun et de nombreux parcs-relais seront créés. Comme le rappelle la contribution du SYTRAL au débat public, ce projet va permettre d'améliorer considérablement la desserte de l'ouest lyonnais. Nous allons enfin offrir aux habitants de cette partie de notre agglomération une alternative performante à la voiture, ce qui n'est pas le cas actuellement en raison de la saturation des voiries. C'est une solution qui a donc un impact social fort en permettant l'accès à une offre de transports en commun plus structurée et plus performante. Tout au long du tracé, des parcs-relais seront créés. Ainsi, il ne sera plus nécessaire d'aller dans l'hypercentre en voiture. Les usagers qui viennent de loin laisseront leur véhicule à l'une des portes de l'Anneau des sciences et termineront leurs derniers kilomètres en transports en commun. Ce sera pour eux à la fois un gain de temps, du stress en moins et cela aura un réel impact écologique pour notre agglomération.

Le deuxième point que je souhaite aborder c'est la question du contournement de notre agglomération. C'est un point crucial que nous devons résoudre pour préparer au mieux l'avenir. Représentant les Maires de six Communes de l'est lyonnais, notre collègue Daniel Goux est intervenu à l'ouverture du débat public pour rappeler que la réalisation de l'Anneau des sciences est liée à celle du grand contournement de Lyon. Ces élus ont appuyé l'intention du Grand Lyon de subordonner la réalisation de l'Anneau des sciences à une décision de l'Etat sur le grand contournement de l'agglomération, projet de voirie destiné à capter les flux de transits nationaux et internationaux nord-sud. A ce titre, nous sommes satisfaits des conclusions du rapport mobilité 21 présentées par Philippe Duron : elles reconnaissent pour la première fois, au niveau national, que la traversée de Lyon par l'A 6/A 7 est un problème majeur. Le contournement est bien prévu dans les deux scénarii à échéance 2030/2050. Cette préconisation nous incite donc à continuer de tracer la voie que nous avons ouverte. N'oublions pas que l'on parle du tronçon ouest du périphérique depuis vingt-sept ans. Nous sommes résolument dans le temps de l'action.

Nous sommes donc plus que favorables à la poursuite de ce projet structurant pour notre future Métropole. Des études complémentaires sont nécessaires et nous ne devons pas attendre pour les lancer. En parallèle, au vu des apports du débat public, nous nous réjouissons de la poursuite du dialogue et de la concertation avec les acteurs locaux et les différentes parties prenantes sous l'égide d'une équipe de garants.

Nous voterons bien évidemment ce rapport sans hésiter. Merci.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. Chers collègues, quelques mots, suite aux interventions des uns et des autres.

Je voudrais d'abord remercier monsieur Jean-Claude Desseigne pour la présentation détaillée du projet Anneau des sciences. Je

pense que chacune et chacun des Conseillers communautaires n'a pas suivi dans sa totalité les débats qui ont pu avoir lieu sur l'Anneau des sciences et donc la présentation qu'il a faite aujourd'hui permet, je crois, à chacune et à chacun maintenant de saisir l'ampleur du projet et de saisir évidemment les changements que cela va apporter dans la vie de notre agglomération.

On regardait tout à l'heure un certain nombre de changements sur un certain nombre de lieux, ce qu'ils sont aujourd'hui et ce qu'ils pourraient être demain. Lorsqu'on regarde évidemment, par exemple, entre le tournant de Perrache, La Mulatière et Pierre Bénite, ce qu'est aujourd'hui la traversée de Lyon et ce qu'elle pourra être demain, les changements sont considérables. Lorsqu'on regarde à la fois la sortie du tunnel de Fourvière, l'ensemble du complexe de Perrache, on voit bien que les changements sont considérables.

Alors, évidemment, pour que cela ait lieu, il faut qu'il y ait un évitement ou un contournement de l'agglomération. Qui peut penser que ce serait uniquement en rajoutant deux ou trois tramways que l'on pourrait résoudre les problèmes qui se posent aujourd'hui ?

Je veux dire à madame Vessiller quelle est la difficulté de l'ouest lyonnais et la complication de ce dossier. C'est que, si on avait affaire à des zones denses comme dans l'est lyonnais, on met des transports en commun lourds et donc ensuite, évidemment, on peut transporter beaucoup de personnes. Lorsqu'on regarde -et c'est ce que l'on a fait au travers de l'ensemble des analyses faites par les services et je veux aujourd'hui les remercier parce qu'ils ont travaillé sur ce dossier (l'Agence d'urbanisme, les services du Grand Lyon, les cabinets d'architecture, en particulier le cabinet Dumetier), quelle est la véritable difficulté ? C'est que l'on a une espèce de tronçon commun aujourd'hui qui est, grosso modo, l'entrée du tunnel de Fourvière jusqu'à La Mulatière.

Mais ce tronçon commun qui, on le voit bien, est aujourd'hui totalement saturé, comment est-il alimenté ? Il est alimenté par des tas de petits ruisseaux en amont. Parce que l'ouest lyonnais est, à la fois par son relief et par sa densité, totalement fragmenté. Et ce n'est pas parce que vous mettez un transport en commun dans une vallée que vous recevez tout le monde. C'est-à-dire que c'est à partir de petits ruisseaux qu'au départ s'alimente le tronçon central. Mais quand il y a beaucoup de petits ruisseaux, cela fini par déborder dans le tronçon central et c'est ce qui se passe aujourd'hui.

C'est pour cela que, pour nous, il n'y a pas une sorte de choix manichéen entre réaliser l'Anneau des sciences et, en même temps, ne pas réaliser les transports en commun. Pour nous, c'est partie prenante de l'intermodalité. Ceux qui pensent que l'on pourra aller chercher chacun devant sa porte dans une périphérie de l'ouest lyonnais, qui est composée largement de pavillonnaires, de petits ensembles, se trompent, c'est impossible ! Ce qu'il faut faire, par contre, c'est le plus tôt possible essayer d'organiser des systèmes de parkings-relais, de retrouver de grandes infrastructures qui permettent ensuite d'user des transports en commun de l'agglomération lyonnaise et d'un réseau qui, vous le voyez bien, se développe. Lorsqu'on regarde ce qui va être mis en service à partir de la fin de l'année ou au début de l'année prochaine, on s'aperçoit bien déjà que l'on est en train de mailler ce réseau. Ce réseau, on va continuer à le développer et on va organiser l'intermodalité. On va organiser sur les parkings-relais le covoiturage, on va organiser la ville du XXI^{ème} siècle, pas celle d'il y a trente ou quarante ans.

Mes chers collègues, lorsque vous parlez mobilité, pensez toujours que la mobilité va beaucoup changer. Voyez, on a voté il y a peu la mise en place d'un protocole d'accord avec

Bolloré. On voit bien que l'on est aujourd'hui en train de passer un cap en matière de mobilité et que, demain, ce que l'on fait à la Confluence, les voitures électriques alimentées par des immeubles à énergie positive, c'est la voie de l'avenir, c'est un changement considérable, une mutation considérable qui va s'effectuer.

Cela suppose -je le disais- de faire un certain nombre de choix. Et si, par exemple, on mettait des moyens de transports qui soient disproportionnés par rapport à leur coût d'investissement mais aussi à leur coût de fonctionnement, on gâcherait les fonds publics.

Une des premières choses que j'ai demandée lors des réunions du Syndicat métropolitain des transports, c'est que toutes les autorités organisatrices des transports, que ce soit celles des quatre pôles (la Communauté urbaine, Vienne Métropole, la CAPI, le SYTRAL) et ensuite la Région, mettent sur la table ; j'investis combien sur tel transport, cela coûte combien en fonctionnement et, avec cela, je transporte combien de personnes ? C'est une fois que l'on a mis tout cela sur la table que l'on peut faire un certain nombre de choix. Si vous avez des transports extrêmement coûteux qui desservent très peu de personnes, on se dit qu'il aurait fallu faire un autre choix qui permettait de transporter beaucoup plus de personnes et c'est en ce sens qu'organiser la mobilité sur un grand territoire est quelque chose de fondamental.

J'en reviens au rapport Duron et à la position radicale de notre collègue Broliquier qui dit : "On va faire l'Anneau des sciences, même si on n'a pas de grande infrastructure par ailleurs". Cher collègue, ce serait une position totalement suicidaire. Evidemment, si vous affirmez cela aujourd'hui, l'Etat qui a des difficultés à financer se dira : "Très bien, débrouillez-vous dans votre coin la Métropole lyonnaise ! Cela nous va très bien comme position si vous dites que tout cela suffira et que vous vous débrouillez tout seul par vos propres moyens."

Alors là, si je faisais cela sur tous les dossiers de l'agglomération lyonnaise, que ce soit en matière hospitalière, en matière de grands équipements, pour le coup, tout le monde m'applaudirait, on dirait que c'est fantastique mais je crains que les finances de la Métropole n'y suffisent pas entièrement demain.

On va continuer à faire ce que l'on a fait sur le nœud ferroviaire lyonnais. Mes chers collègues, regardez, il y a encore deux ou trois ans, on a eu des discussions devant cette assemblée, personne ne pensait qu'on y arriverait. Puis on a commencé en travaillant avec le représentant de l'Etat, qui voit la situation sur place avec le Préfet de Région et qui propose de lancer une étude ; vous vous souvenez des fameux rapports qui ont été faits. A partir de là, on a un peu creusé les choses et aujourd'hui on est classé comme nécessité prioritaire.

On va essayer de faire la même chose sur le problème du grand contournement de l'agglomération lyonnaise, c'est-à-dire de continuer effectivement à avancer. Je vois d'ailleurs dans les déclarations du Premier Ministre : un, il a pris la solution haute, c'est-à-dire celle qui prévoyait le plus de financement de l'Etat dans les projets, ce qui est déjà quelque chose d'intéressant ; deux, sur l'actualisation des priorités, il demande un dialogue avec les élus et il demande une priorisation des grands projets qui sera actualisée tous les cinq ans, y compris en fonction de l'évolution de la mobilité dans les grandes agglomérations. Cela veut dire que nous allons essayer -et je l'espère tous ensemble- de faire pression pour qu'effectivement, on actualise les choses et qu'on réussisse à aboutir à faire changer un certain nombre de décisions et à rendre plus prioritaire ce qui, vu d'ailleurs, l'était un peu moins.

Mes chers collègues, quand on dit qu'il y a simplement 15 % de transit, on s'aperçoit bien que c'est 15 % tout au long de l'année mais il y a tout de même un certain nombre de périodes où il y a plus de 15 % sous le tunnel. D'ailleurs, tout à l'heure, monsieur Jacquet disait : "Si on faisait une manif" ; Si on fait une manif et qu'on bouche le tunnel de Fourvière lors des déplacements pendant les vacances, c'est toute l'Europe qui est bloquée, ce n'est pas simplement l'agglomération ! Donc, bien évidemment, l'importance de l'agglomération est fondamentale en matière autoroutière comme elle l'est en matière ferroviaire. Et donc nous allons continuer à avancer.

Alors oui, il faudra évidemment déployer beaucoup d'efforts mais je me souviens qu'un certain nombre de collègues, dans leur groupe, avaient à l'époque un Ministre des transports qui était même Lyonnais ! Est-ce qu'on a fait avancer, est-ce qu'il y a eu le tiers du quart de ce qu'a retenu la commission Duron ? Non ! Alors c'est difficile quel que soit le Gouvernement. Mais chaque fois on essaye d'avancer et, comme le disait tout à l'heure madame Bargoin sur l'autopont Mermoz, on finit avec beaucoup d'efforts par y arriver.

Voilà, mes chers collègues, je me félicite que le débat ait fait évoluer un certain nombre de positions. Et on va continuer, on va continuer -tout à l'heure, Jean-Luc Da Passano disait : "Moi qui ai eu à connaître du projet de tronçon ouest du périphérique au début et qui vois ce à quoi on a abouti aujourd'hui, on a fait des pas considérables."- en tenant compte évidemment du dialogue que l'on a avec les différents élus.

Je crois qu'au final, les uns et les autres seront satisfaits d'un beau projet qui va changer la vie de notre agglomération.

Voilà. Je vais d'abord donner la parole à madame le Maire de Pierre Bénite pour une explication de vote et, ensuite, je mettrai aux voix.

Mme la Vice-Présidente DOMENECH DIANA : Merci, monsieur le Président, ce ne sera pas long.

La situation de Pierre Bénite a été évoquée par nos collègues Jean-Claude Desseigne et Rolland Jacquet. Je ne vais pas redire ce qui a été dit lors d'un débat fait à Pierre Bénite. Je ne développerai pas sur l'opposition du Conseil municipal, des acteurs locaux et d'une grande partie de la population de Pierre Bénite.

Je voudrais rappeler quelques éléments. Entre l'A 450 et l'échangeur de l'A 7/A 6, Pierre Bénite veut pouvoir respirer. Alors que Pierre Bénite est déjà un territoire saturé d'infrastructures routières, le projet Anneau des sciences prévoit la réalisation d'un échangeur supplémentaire. Il s'appelle "Porte de la Saulaie" mais il est sur Pierre Bénite et non pas sur le quartier de la Saulaie à Oullins.

Une interrogation, on parle aujourd'hui de la requalification de l'A 7 en boulevard urbain jusqu'à Pierre Bénite. Mais parle-t-on de la Porte de la Saulaie au nord de Pierre Bénite ou de l'échangeur avec l'A 450 au sud de la Commune, comme on le demande et comme j'ai échangé avec les techniciens du Grand Lyon ?

Nous nous interrogeons également dans le cadre des débats sur les plans de prévention des risques technologiques. Vous savez que Pierre Bénite, avec l'usine Arkema, est classée en zone Seveso, seuil haut. La ville se voit dans l'impossibilité d'agrandir ses installations sportives ou de modifier ses écoles pour ne pas augmenter la population vulnérable à proximité

du site. La gare actuelle est même remise en cause par les risques technologiques. Aujourd'hui, on envisage de construire un échangeur drainant des milliers de véhicules par jour, près de 6 000 véhicules qui vont sortir au pied de l'usine Arkema. Comment l'expliquer aux habitants, alors qu'on leur dit : "Cela va vous coûter entre 5 000 et 20 000 € pour mettre aux normes vos appartements par rapport aux différents risques" et que l'on va rajouter encore une nouvelle sortie d'autoroute et alors que l'on va rajouter encore une nouvelle sortie d'autoroute.

J'ai entendu ce que vous venez de dire par rapport au grand contournement, donc je ne développe pas.

Je continuerai à porter les aspirations des Pierre Bénitains. Aussi -et c'est un peu leur volonté- il faut poursuivre des études et des investissements, non pas pour un tout transports en commun, ce qui n'est pas du tout notre position, transports en commun exclusivement, mais pour développer des transports en commun efficaces dans l'ouest lyonnais et l'apaisement de la circulation sur les voiries existantes, également développer les transports en commun qui aillent de Pierre Bénite à Saint Fons, côté Rhône, ce que nous n'avons pas aujourd'hui. Et je crois que cette question des transports, le TOP, les transports en commun, a été un élément essentiel au cœur du débat du PLU-H. Ma collègue était présente, elle pourrait le dire.

Voilà, tout cela pour dire, sans développer plus, que je m'abstiendrai sur ce rapport, en tant que Vice-Présidente.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. Je peux vous assurer, madame le Maire de Pierre Bénite, que nous continuerons à travailler ensemble pour améliorer la situation dans votre commune.

Donc je mets ce dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés ; Synergies-Avenir ; Communiste et intervention citoyenne (sauf Mme Domenech Diana et M. Millet qui se sont abstenus) ; Centristes et démocrates pour le Grand Lyon - Union des démocrates et indépendants (CDGL-UDI) ; Rassemblement démocrate et radical ; Gauche alternative, écologique et citoyenne (sauf M. Touleron qui s'est abstenu) ; Objectif Lyon Métapolis ; Non inscrits (MM. Brolquier, Mme Palleja) ;

- contre : MM. Buffet, Terrot et Gentilini (Ensemble pour le Grand Lyon) ; groupe Europe Ecologie-Les Verts (sauf M. Charles-pouvoir à M. Coste- qui s'est abstenu) ;

- abstentions : groupe Ensemble pour le Grand Lyon (sauf MM. Buffet, Terrot et Gentilini qui ont voté contre) ; Mme Domehech Diana et M. Millet (Communiste et intervention citoyenne) ; M. Charles-pouvoir à M. Coste- (Europe Ecologie-Les Verts) ; M. Touleron (Gauche alternative, écologique et citoyenne).

Adopté.

Rapporteur : M. le Vice-Président DESSEIGNE.

N° 2013-4046 - déplacements et voirie - Bron - Réaménagement de l'entrée de ville ouest - Carrefour de la Boutasse - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Direction de la voirie -

M. LE PRESIDENT : Madame la Conseillère Dubos a été désignée comme rapporteur du dossier numéro 2013-4046. Madame Dubos, vous avez la parole.

Mme la Conseillère DUBOS, rapporteur : Merci, monsieur le Président. C'est une délibération qui concerne l'individualisation complémentaire d'autorisation de programme sur le

réaménagement de l'entrée ouest de la Ville de Bron au niveau du carrefour de la Boutasse. Avis favorable de la commission.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. J'ai une demande de temps de parole du groupe Europe Ecologie-Les Verts.

M. le Conseiller COSTE : Intervention retirée, monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT : Je mets ce dossier aux voix. Attention de ne pas tous partir car vous me direz tout à l'heure qu'il n'y a plus le quorum ! Y compris monsieur Vincent qui part, ce n'est pas bien ! Même la buvette n'est pas comptée dans le quorum !

(Rires dans la salle).

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : Mme la Conseillère DUBOS.

N° 2013-4052 - proximité et environnement - Enjeux stratégiques pour le futur schéma directeur d'assainissement - Direction de l'eau -

M. LE PRESIDENT : Monsieur le Conseiller Touleron a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2013-4052. Monsieur Touleron, vous avez la parole.

M. le Conseiller TOULERON, rapporteur : Avis favorable de la commission.

M. LE PRESIDENT : J'ai une demande de temps de parole du groupe Objectif Lyon Métapolis.

M. le Conseiller BARTHELÉMY : Je retire mon temps de parole, monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. Le groupe Europe Ecologie-Les Verts.

M. le Conseiller COSTE : Monsieur le Président, chers collègues, le Grand Lyon est un acteur important de la politique de l'eau sur son territoire en participant activement, par exemple, aux travaux du SAGE, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'est lyonnais.

La Communauté urbaine a fait un gros travail de mise aux normes de ses stations d'épuration. Le fonctionnement de ces stations, notamment pour le traitement des boues, s'est amélioré et nous avons apprécié la volonté d'associer à la réflexion un maximum d'acteurs comme les Maires, la CCSPL, le Club du développement durable.

Nous voulons surtout insister sur l'enjeu numéro 1 : agir à la source pour préserver la santé humaine et les milieux aquatiques et l'enjeu numéro 2 concernant la réduction des impacts sur l'environnement.

L'arrivée dans nos réseaux de substances médicamenteuses diverses, aussi bien pour des traitements ponctuels (antibiotiques par exemple) que réguliers (hormones, pilule contraceptive, etc.), lesquelles ne sont pas traitées par les stations d'épuration, appelle à renforcer la vigilance sur ce qu'on rejette. Les rejets des uns dans le milieu naturel vont servir à d'autres soit pour l'eau potable, soit pour l'arrosage ; par exemple, une bonne partie de l'est lyonnais est arrosée par de l'eau en provenance directe du Rhône. En aval de nos stations d'épuration de Pierre Bénite et de Saint Fons, bien que baptisés "micropolluants", ces rejets pharmaceutiques se rajoutent dans les milieux naturels au lessivage des engrais et pesticides. C'est pourquoi nous

souhaitons d'abord prévenir leur usage en intégrant une véritable dimension de santé publique dans nos politiques publiques, les médicaments et les produits phytosanitaires n'étant pas l'avenir de l'homme.

Nous souhaitons soutenir la recherche et le développement et qu'à l'occasion de la nouvelle Métropole, celle-ci prenne clairement la compétence du ruissellement agricole.

Nous voterons bien entendu cette délibération.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. Le groupe Ensemble pour le Grand Lyon.

M. le Conseiller QUINIOU : Monsieur le Président, chers collègues, ce schéma directeur d'assainissement représente un travail important qui est nécessaire pour orienter notre politique avec un enjeu très important sur la vie quotidienne de toutes et tous.

Nous voulions tout d'abord saluer le partage transversal de ce dossier qui a impliqué un grand nombre d'acteurs et qui a abouti à un schéma présentant quatre volets principaux. Parmi ces quatre enjeux, je ne vais pas revenir sur les deux premiers qui ont été évoqués par le groupe écologiste et dont nous avons discuté tranquillement en commission ; vu que nous n'étions que cinq élus, nous avons pris le temps de discuter, on avait tout le temps !

C'est le troisième que nous voulions évoquer ce soir, à savoir gérer les patrimoines et les faire évoluer. Cet enjeu consiste, que ce soit pour le patrimoine de la Communauté urbaine ou celui du privé, en une amélioration de la connaissance. Par amélioration il faut comprendre réaliser une base de données complète que nous ne possédons pas pour l'instant. Avec des patrimoines de plusieurs milliards d'euros et une durée de vie, en moyenne, d'une centaine d'années, la programmation du maintien en l'état représente des masses financières considérables qu'il est indispensable de bien anticiper. Il semble que, pour l'instant, notre connaissance de l'état du réseau soit insuffisante pour établir une programmation à long terme et nous espérons que ces informations soient le plus rapidement obtenues afin d'établir un véritable échéancier prospectif des dépenses nécessaires à l'entretien à long terme de ce réseau.

Notre groupe votera évidemment favorablement pour ce schéma directeur qui est plus qu'intéressant et très bien établi.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT : Merci beaucoup. Je vais mettre aux voix ce dossier.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Conseiller TOULERON.

N° 2013-4057 - urbanisme - Vaulx en Velin - Secteur Mas du Taureau - Projet d'aménagement - Ouverture de la concertation préalable à la création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

M. LE PRESIDENT : Monsieur le Conseiller David a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2013-4057. Monsieur David, vous avez la parole.

M. le Conseiller DAVID, rapporteur : Ce projet permettra d'ouvrir la concertation préalable à la création de la zone d'aménagement concerté du secteur du Mas du Taureau à Vaulx en Velin. Avis favorable de la commission.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. J'ai une demande de temps de parole pour le groupe GAEC.

M. le Conseiller TOULERON : Monsieur le Président, chers collègues, nous souhaitons intervenir sur ce dossier particulièrement important pour l'avenir de Vaulx en Velin puisqu'il est en amont de la création de la ZAC du Mas du Taureau, l'un des plus grands quartiers de la ville, une ZAC qui permettra un large renouvellement du quartier après une période de transition que les habitants trouvent forcément trop longue puisque, comme il est rappelé dans le rapport, les premières études urbaines remontent déjà à 2006.

Cette délibération marque bien aussi l'importance de la mutation de cette ville. Pas moins de quatre procédures de ZAC ont été ou vont être lancées cette année sur son territoire avec la Grappinière, le quartier de l'Hôtel de Ville, le Mas du Taureau et le Carré de Soie.

Après un avenant numéro 4 à la convention ANRU en cours d'instruction, la création de la ZAC du Mas du Taureau devra permettre une recomposition complète pour un quartier sachant garder les points forts de son identité, une identité revendiquée par ses habitants, avec sa vie sociale, son marché, etc., tout en développant une mixité d'usage, de l'habitat diversifié -et pas moins de 1 500 logements prévus-, de l'activité commerciale nouvelle, des équipements et des espaces publics de qualité, une place importante au végétal, une desserte facilitée avec les autres quartiers de la ville et avec l'ensemble de l'agglomération.

La délibération d'aujourd'hui vise à approuver les objectifs généraux du projet et à approuver les modalités de concertation préalable qui débutera à la rentrée de septembre.

Un point sur lequel nous souhaitons insister concernant les grands enjeux du projet, c'est la programmation effective de desserte de transports en commun en site propre qui est, à notre sens, une condition *sine qua non* de la réussite du projet. Je veux parler, d'une part, de la mutation future du C3 en mode tramway et, d'autre part, de la prolongation du T1 de la Feyssine au Mas du Taureau en passant par Saint Jean Villeurbanne. Ces dossiers ont été évoqués avec l'ensemble des partenaires. Ces objectifs sont approuvés, semble-t-il, au niveau de l'ANRU et de l'Etat en général mais pas encore actés.

Comme nous connaissons les temps longs des projets, c'est dès maintenant que les perspectives doivent être tracées. Ainsi, concernant le C3, sa mise en site propre sur l'ensemble de son parcours, en tout cas du Rhône jusqu'à Vaulx en Velin, était inscrite au plan de mandat du SYTRAL de 2002, et ce n'est que cette année, onze ans plus tard, que la concertation préalable sur Villeurbanne et Lyon vient d'être lancée pour une réalisation vers 2017.

Or, les choses ont bougé depuis 2002, fort heureusement d'ailleurs ! Les usagers des transports en commun sont chaque année plus nombreux, notre agglomération connaît même un report non négligeable de l'usage de la voiture vers les transports en commun et la fréquentation du C3 a explosé, atteignant cette année les 50 000 voyageurs par jour, ce qui place cette ligne non seulement en tête de toutes les lignes fortes de bus, deux fois plus de voyageurs que la deuxième ligne du réseau, mais complètement dans la gamme de fréquentation des lignes de tramway de l'agglomération. La question de mutation à moyen terme de la ligne C3 en mode tramway est donc très légitimement posée. Pour une nouvelle attractivité de ce quartier, ce serait un élément catalyseur. Il en va de même pour la programmation du prolongement du tram T1 vers Saint Jean à Villeurbanne et le Mas du Taureau. L'idée n'est pas nouvelle, elle est évoquée

dans le schéma de cohérence territoriale. Nous souhaitons que les études préalables puissent être inscrites là aussi dans le futur plan de mandat.

Pourquoi insister là-dessus ? C'est que les lignes fortes de transports en commun ne sont pas des aménagements qui accompagnent après coup la transformation d'un quartier. Il est bien observé partout qu'ils sont, en amont, des éléments déterminants qui permettent la mutation de quartiers entiers. C'est une condition de départ pour un projet de cette taille. On a vu ce qui a été permis par la traversée du tram à Bron ou à Vénissieux et on a vu que le pôle multimodal de la Soie a pu être l'élément déclencheur pour tout le Carré de Soie. Il peut en être de même au Mas, en actant effectivement l'importance des nouvelles dessertes en site propre pour valoriser ce quartier.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. Monsieur Genin, je suppose, pour le groupe Communiste.

M. le Conseiller GENIN : Je partage bien évidemment beaucoup de ce qui vient d'être dit. En 2006, les partenaires du programme national de renouvellement urbain confirmaient le renouvellement urbain du Mas du Taureau comme l'un des trois axes majeurs de la convention de Vaulx en Velin avec la création d'un centre-ville et la requalification des quartiers d'habitat populaire.

Aujourd'hui, il suffit de comparer ce qu'était l'espace commercial sans habitant il y a une quinzaine d'années, avec le dynamisme actuel du centre-ville et la satisfaction des habitants des quartiers requalifiés ou en cours de requalification, pour se féliciter collectivement de la réussite de notre convention toujours en cours.

Maintenant c'est au Mas du Taureau que nous devons tout particulièrement poursuivre et accentuer nos efforts et la délibération de ce soir est un moment important dans la mise en œuvre de ce troisième axe de la convention, qui se prolongera bien évidemment dans la contractualisation suivante.

Si, depuis quelques années, l'arrivée du C3, le lancement des travaux pour les premiers logements en septembre, ceux du centre aquatique en 2014, la poursuite des démolitions où bien entendu les opérations de relogement sont des signes tangibles que le Mas du Taureau bouge, les habitants de ce quartier souhaitent et ont besoin d'un nouvel élan.

Cette délibération est selon nous le signal de départ d'un projet de territoire plus large, agrandi, qui permettra de mieux prendre en compte les enjeux essentiels dans le développement de l'est de l'agglomération, avec notamment la connexion des campus de la Doua et du centre-ville de Vaulx en Velin, l'école des TPE, l'école d'architecture, le renouvellement Saint Jean à Villeurbanne et des quartiers vaudais entourant le Mas.

Pour le Mas, nous sommes passés de l'objectif de reconstruire le quartier sur lui-même à celui d'en faire un territoire intégré à l'agglomération et qui participe à son développement. Pour y répondre, trois enjeux indissociables sont confirmés -ceux du SCOT doivent être confirmés-.

Premièrement, densifier pour lutter contre l'étalement urbain et renforcer la ville des courtes distances. Oui, au Mas du Taureau, nous sommes prêts, Ville et Grand Lyon, à aller au-delà de la seule reconstitution des démolitions en densifiant. Le SCOT rappelle d'ailleurs que le nord de Vaulx en Velin est une polarité urbaine d'agglomération et nous nous inscrivons avec volontarisme dans cette ambition.

Le deuxième enjeu -et comme le SCOT le précise, là aussi- est que, pour renforcer la capacité de cette polarité d'accueillir de nombreux logements, nous devons améliorer son niveau de desserte de transports collectifs.

Nous notons avec satisfaction les travaux annoncés pour, enfin, le site propre sur Villeurbanne et Lyon, le C3 pour 2017 et nous pensons que la question du passage à terme du C3 en tramway doit s'inscrire dans nos agendas politiques. Et je tenais, monsieur le Président, à vous faire part de ma satisfaction de voir, dans les temps, la volonté du Grand Lyon d'étudier ce passage du C3 en tramway, notamment l'étude de faisabilité annoncée dans le cadre du PDU dès 2014.

A plus long terme -et nous le revendiquons avec les élus villeurbannais depuis le lancement de l'étude Grande Ile-, c'est aussi le renforcement d'un autre site propre de transport en commun desservant la Grande Ile et les quartiers nord-est de Villeurbanne, du Mas du Taureau et du centre-ville de Vaulx en Velin qu'il sera nécessaire également de mettre en œuvre.

Enfin, troisième enjeu -et je sais qu'il est partagé-, cette ambition devra nécessairement être accompagnée par des équipements et des services de proximité de qualité et adaptés aux besoins des populations existantes et celles qui viendront s'y installer.

Voilà le triple enjeu auquel nous devons nous atteler. Cette ZAC, plus qu'un outil technique, est la démonstration de la mobilisation de l'action publique au service d'un territoire certes fragile mais plein de promesses et d'atouts. Alors que certains nous interrogent sur la capacité de la Ville à assumer ce développement, je pense qu'il est préférable de répondre, tout en étant parfaitement conscient de la situation sociale, économique de nos villes populaires, que nous devons ensemble relever ce défi responsable d'être et une ville en renouvellement urbain, et une ville en développement. Collectons activement et engageons les moyens nécessaires au désenclavement et au renouvellement et à l'amélioration de la vie des habitants de quartiers comme celui du Mas du Taureau et faisons surtout de ces quartiers des territoires majeurs pour le développement et dans le cadre du développement de notre agglomération.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. Simplement quelques mots pour vous dire, monsieur le Maire, qu'évidemment, c'est un territoire sur lequel l'attention du Grand Lyon est très concentrée. Nous passons ce soir le dossier du Mas du Taureau.

Parallèlement, nous travaillons beaucoup sur le Carré de Soie (Villeurbanne, Vaulx en Velin) et, lorsque je regarde par exemple ce qui est en cours aujourd'hui, je m'aperçois que nous sommes en plein renouveau de Vaulx en Velin et plus largement de ces secteurs de l'agglomération.

Nous avons fait, depuis 2001, des efforts considérables. Je veux les rappeler ce soir : Vaulx en Velin, cela a commencé par la ZAC du Centre ; cette ZAC a été très largement finalisée à partir de 2001 et c'est un budget de 32 M€ que nous avons consacré.

Ensuite, il y a eu la ZAC de l'Hôtel de Ville qui était une sorte de prolongement, avec un démarrage des travaux en 2009, avec 21 M€ de budget qui ont été consacrés à ce projet mais avec les premières livraisons qui seront effectuées en cette fin d'année 2013.

C'est aussi le projet de l'Ecoin, sur lequel nous avons mis 37 M€ et que nous avons réalisé entre 2002 et 2008. C'est le projet Vernet-Verchères, sur lequel nous avons réalisé des travaux entre 2012 et 2015. C'est le projet de la Grappinière, sur lequel

nous avons mis 26 M€ et c'est aujourd'hui le projet du Mas du Taureau sur lequel nous allons investir 90 M€.

Lorsque j'évoque, par exemple, le sujet de la Métropole, et lorsque je parle du sujet de l'Île de France, ce qui aujourd'hui quelquefois coïncide dans l'Île de France, c'est qu'effectivement, on n'est pas sur des territoires vastes de coopération. Et je dis toujours que lorsque vous avez une intercommunalité qui est Clichy sous Bois/Montfermeil, point final, que pouvez-vous faire ? Sinon mettre les pauvres de Clichy à Montfermeil et les pauvres de Montfermeil à Clichy ? Rien ! Parce que nous sommes sur un vaste territoire, on peut mener des projets de redynamisation des territoires. Et ce qui est fait à Vaulx en Velin est l'exemple de ce qui se fait, d'une certaine manière, sur la Confluence ou dans un certain nombre de territoires. C'est parce que nous développons du logement social sur les territoires nouveaux que nous pouvons faire de l'accession à la propriété à Vaulx en Velin dans les grandes opérations de rénovation urbaine. Voilà, c'est ce qui permet une intercommunalité aussi importante que le Grand Lyon, c'est ce qui sera renforcé demain par la création de la grande Métropole où on pourra encore mieux articuler l'économie, l'urbanisme et le social, bref, en deux mots, l'urbain et l'humain.

Je mets aux voix ce dossier.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Conseiller DAVID.

N° 2013-4061 - urbanisme - Lyon 8° - ZAC Mermoz nord - Indemnités de consultation des candidats - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

M. LE PRÉSIDENT : Madame la Conseillère Bargoin a été désignée comme rapporteur du dossier numéro 2013-4061. Madame Bargoin, vous avez la parole.

Mme la Conseillère BARGOIN, rapporteur : Avis favorable de la commission.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. J'ai un temps de parole pour le groupe Europe Ecologie-Les Verts.

M. le Conseiller COSTE : Intervention retirée, monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Je mets aux voix le dossier.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : Mme la Conseillère BARGOIN.

N° 2013-4062 - urbanisme - Lyon 9° - La Duchère - Mission de veille et d'animation à titre préventif pour les copropriétés - Convention de programme opérationnel de prévention et d'accompagnement en copropriétés entre la Communauté urbaine de Lyon, l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) et la Ville de Lyon - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'habitat et du développement solidaire urbain -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Conseiller David a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2013-4062. Monsieur David, vous avez la parole.

M. le Conseiller DAVID, rapporteur : Ce rapport prévoit une mission de veille et d'animation dans le cadre du programme de prévention et d'accompagnement en copropriétés entre la Communauté urbaine de Lyon, l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) et la Ville de Lyon. Avis favorable de la commission.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. J'ai une demande d'intervention du groupe Centristes et démocrates pour le Grand Lyon - UDI.

M. le Conseiller AUGOYARD : Monsieur le Président, mes chers collègues, je voudrais profiter de cette nouvelle occasion de parler de la Duchère pour faire le point sur le Grand projet de ville et sur la transformation du quartier, d'autant plus que l'assistance, ce soir, est un petit peu plus nombreuse qu'il y a deux semaines.

Encore une fois, il ne s'agit pas de remettre en cause le bien-fondé de la transformation de la Duchère. Nous avons tous en mémoire -et certains ici même l'ont vécu- les problèmes d'insécurité au sens large ainsi que le manque de perspectives que le quartier a connus, je devrais plutôt dire qu'il connaît encore car oui, rien n'est réglé et la délibération que nous votons ce soir le prouve encore, malheureusement.

L'objectif du GPV était de rééquilibrer la Duchère dans une agglomération rééquilibrée. Nous partageons tous cet objectif. Mais est-ce le résultat actuellement ? Tout le GPV s'est concentré sur le Plateau, avec des réalisations ne concernant que les accès au cœur du quartier, comme l'avenue Rosa Parks. La Sauvegarde, le cœur de la Sauvegarde est oublié ; là-bas le taux de logements sociaux n'a presque pas évolué. Symbole de ceci : le centre commercial de la Sauvegarde qui devait être le premier bâtiment démoli dans le cadre du GPV est encore là ! On pourrait parler du Château aussi, où les problèmes d'insécurité s'accumulent. On promet une intervention massive de la puissance publique dans le quartier et les habitants ne peuvent que constater une concentration des moyens ailleurs. Les propres policiers municipaux du Maire de Lyon pourraient vous en parler, monsieur le Président. Il en va de même à Balmont où la ville de Lyon a franchement mal géré la réhabilitation chaotique de la barre de la rue du Doyen Georges Chapas, montrant une triste image -que je déplore- de l'engagement de la puissance publique.

C'est pourquoi je pense qu'il serait utile de faire le point sur le quartier de la Duchère pour avoir une vue d'ensemble, tant ce quartier est un peu le symbole de la politique de la ville, du renouvellement urbain et, disons-le, de la solidarité métropolitaine de notre agglomération.

Ce débat aura certainement lieu dans quelques mois devant nos concitoyens, particulièrement du neuvième arrondissement, débat au cours duquel nous pourrions mettre sur la table tous les éléments du dossier et tirer le vrai bilan de l'action du Grand Lyon et de ses partenaires dans le quartier. Ceci pour que nous donnions un nouveau souffle à la transformation de La Duchère, un nouvel élan, une dynamique qui n'a pas le droit de s'arrêter.

Monsieur le Président, mes chers collègues, nous avons tous intérêt que le renouvellement urbain à La Duchère se passe très bien et perdure.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. On mènera évidemment le débat, on est prêt à mener tous les débats et toujours, en particulier sur la Duchère.

Moi, je propose, pour que chacun puisse voir ce qui se passe, que pour celles et ceux qui le souhaiteraient, à la rentrée, nous organisions un déplacement des Conseillers communautaires, qui quelquefois peuvent avoir une vue un peu lointaine de ce quartier, pour voir ce qui s'est passé et ce qui se passe. On verra si les propos de notre collègue sont pertinents ou si, évidemment, on a fait un bond considérable par rapport à ce qu'est encore votre imaginaire sur la Duchère, votre vision d'un quartier où on ne va pas tous les jours, où évidemment les choses changent beaucoup.

Evidemment, tout n'est pas terminé, nous sommes à peu près à mi-chemin de l'opération de la Duchère. Mais quel changement depuis que nous avons lancé le grand projet de La Duchère ! Et vous me permettez de dire que, celui-ci, nous l'avons totalement lancé parce qu'un certain nombre de vos amis, à l'époque, ne souhaitaient pas qu'on démolisse les barres.

M. le Conseiller AUGOYARD : Avec plaisir, cette visite, si on peut participer à la définition du parcours bien entendu et je souhaite juste rappeler que si ce GPV a pu avoir lieu, c'est avec l'appui décisif du Ministre de la ville qui était Jean-Louis Borloo à l'époque.

M. LE PRESIDENT : C'est même Jean-Louis Borloo à l'époque qui a tenu le crayon et qui a redessiné lui-même La Duchère !

(Rires dans l'assemblée).

M. LE PRESIDENT : Je mets ce dossier aux voix.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Conseiller DAVID.

N° 2013-4063 - urbanisme - Lyon 9° - Approbation de la modification du dossier de réalisation de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Nord du Quartier de l'industrie, du programme d'équipement public PEP et de l'avenant n° 3 à la convention d'aménagement - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2013-4064 - urbanisme - Lyon 9° - Quartier de l'Industrie - Mandat de travaux primaires confiés à la Société d'équipement du Rhône et de Lyon (SERL) - Bilan de clôture de mandat et quitus donné à la SERL - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

M. LE PRESIDENT : Monsieur le Conseiller David a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2013-4063 et 2013-4064. Monsieur David, vous avez la parole.

M. le Conseiller DAVID, rapporteur : Pour ces deux rapports concernant le nord du quartier de l'Industrie, c'est un avis favorable de la commission, avec une modification concernant le rapport numéro 2013-4063 portant sur trois montants, dont vous avez les précisions dans la note sur vos tables.

En effet, dans le tableau du bilan financier actualisé de l'exposé des motifs, il convient de lire, au niveau des recettes, dans la troisième colonne "Bilan actualisé en 2012 (en k€HT)" :

- à la ligne "participation de la Communauté urbaine de Lyon", "24 850" au lieu de "18 996",
- à la ligne "participations des constructeurs aux équipements", "1 400",
- à la ligne "cessions de charges foncières et divers", "39 931" au lieu de "40 081".

Avis favorable de la commission.

M. LE PRESIDENT : Merci bien. J'ai une intervention du groupe Centristes et démocrates.

M. le Conseiller AUGOYARD : Qui aime beaucoup le neuvième arrondissement mais qui retire son intervention.

M. LE PRESIDENT : C'est dommage parce que le quartier de l'Industrie, c'est pas mal non plus !

Je mets aux voix les dossiers.

Adoptés à l'unanimité MM. Brachet et Bouju, délégués du Grand Lyon au Conseil d'administration de la SERL, ainsi que MM. Da Passano et Daclin (pouvoir à M. Flaconnèche), délégués de la Ville de Lyon au sein du Conseil d'administration de cette société, n'ayant pas pris part au vote du dossier n°2013-4064 (article L 2131-11 du code général des collectivités territoriales).

Rapporteur : M. le Conseiller DAVID.

M. LE PRESIDENT : Nous passons maintenant à la partie sans débat.

PREMIÈRE PARTIE

Dossiers n'ayant pas fait l'objet de demande d'organisation de débats par la conférence des Présidents

I - COMMISSION DÉPLACEMENTS ET VOIRIE

N° 2013-4044 - Fabrication et fourniture de mobilier urbain dessiné par Wilmotte - Marché annuel à bons de commande - Autorisation de signer le marché - Direction de la voirie -

N° 2013-4047 - Francheville - Voie nouvelle du quartier Chante-grillet - 2° tranche - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Direction de la voirie -

N° 2013-4048 - Saint Fons - Achèvement du tour de ville ouest - V14 et V25 - Convention de maîtrise d'ouvrage unique avec le Département du Rhône - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Direction de la voirie -

N° 2013-4049 - Vaulx en Velin - Décines Charpieu - Boulevard urbain est (BUE) - Travaux de raccordement du boulevard pour le tronçon La Soie sur les voiries départementales : avenue Garibaldi (RD n° 517), accès au pont de la Soie, avenue Franklin Roosevelt (RD n° 112) et boulevard Charles de Gaulle (RD n° 112) - Adoption d'une convention avec le Département du Rhône - Direction de la voirie -

M. LE PRESIDENT : La commission déplacements et voirie a désigné madame la Conseillère Dubos comme rapporteur des dossiers numéros 2013-4044 et 2013-4047 à 2013-4049. Madame Dubos, vous avez la parole.

Mme la Conseillère DUBOS, rapporteur : Avis favorable de la commission sur ces quatre rapports, monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT : Pas de remarque ? Pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : Mme la Conseillère DUBOS.

N° 2013-4050 - Vernaison - Extension du parking de la gare (P + R) - Individualisation partielle d'autorisation de programme - Direction de la voirie -

M. LE PRESIDENT : La commission déplacements et voirie a désigné monsieur le Vice-Président Da Passano comme rapporteur du dossier numéro 2013-4050. Monsieur Da Passano, vous avez la parole.

M. le Vice-Président DA PASSANO, rapporteur : Monsieur le Président, mes chers collègues, avis favorable pour ce dossier qui va faire passer le parking de la gare de Vernaison de 45 à

85 places, avec bien sûr dans quelques années la perspective de la halte ferroviaire d'Yvours sur la même ligne ferroviaire.

M. LE PRESIDENT : Pas de remarque ? Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Vice-Président DA PASSANO.

N° 2013-4051 - Givors - Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL) - Travaux de réalisation du raccordement ferroviaire de Givors (tranche 2 : travaux principaux) - Avenant à la convention de participation financière entre l'Etat, la Région Rhône-Alpes, le Département du Rhône, Réseau ferré de France (RFF) et la Communauté urbaine de Lyon - Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération -

M. LE PRESIDENT : La commission déplacements et voirie a désigné monsieur le Conseiller Chabrier comme rapporteur du dossier numéro 2013-4051. Monsieur Chabrier, vous avez la parole.

M. le Conseiller CHABRIER, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le Président, sur ce dossier qui concerne le réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise.

M. LE PRESIDENT : Pas de remarque ? Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Conseiller CHABRIER.

II - COMMISSION PROXIMITÉ ET ENVIRONNEMENT

N° 2013-4053 - Rillieux la Pape - Jonage - Meyzieu - Villeurbanne - Vaulx en Velin - Avis de la Communauté urbaine de Lyon pour la création d'une zone de protection spéciale au titre de la directive européenne Oiseaux sur le site Natura 2000 de Miribel-Jonage - Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération -

N° 2013-4055 - Animalité urbaine - Intégration des chiens dans les transports en commun - Autorisation de signer une convention avec le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) - Direction de la propreté -

M. LE PRESIDENT : Les dossiers numéros 2013-4053 et 2013-4055 sont retirés de l'ordre du jour.

(Retirés).

N° 2013-4054 - Meyzieu - Attribution d'une subvention au Conservatoire d'espaces naturels Rhône-Alpes pour la gestion nature de la pelouse sèche alluviale de la Garenne sur le captage d'eau potable de Meyzieu - Année 2013 - Direction de l'eau -

M. LE PRESIDENT : La commission proximité et environnement a désigné monsieur le Conseiller Touleron comme rapporteur du dossier numéro 2013-4054. Monsieur Touleron, vous avez la parole.

M. le Conseiller TOULERON, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT : Pas de remarque ? Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Conseiller TOULERON.

N° 2013-4056 - Fédération nationale des collectivités concédantes et régies - Participation à l'analyse comparative des services d'eau potable des données de l'année 2012 - Attribution d'une subvention - Direction de l'eau -

M. LE PRESIDENT : La commission proximité et environnement a désigné monsieur le Conseiller Ferraro comme rapporteur du dossier numéro 2013-4056. Monsieur Ferraro, vous avez la parole.

M. le Conseiller FERRARO, rapporteur : Avis favorable de la commission sur ce rapport, monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT : Pas de remarque ? Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Conseiller FERRARO.

III - COMMISSION URBANISME

N° 2013-4058 - Givors - Ilots du Centre - Restructuration - Bilan et clôture de la concertation préalable - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2013-4059 - Bron - Opération de renouvellement urbain (ORU) Terrailon - Abords du centre commercial - Complément d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2013-4060 - Vaulx en Velin - Grand projet de ville (GPV) - Zone d'aménagement concerté (ZAC) de l'Hôtel de Ville - Approbation du programme des équipements publics définitif (PEP) et de la convention financière avec la Commune de Vaulx en Velin sur les participations - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement

M. LE PRESIDENT : La commission urbanisme a désigné monsieur le Conseiller David comme rapporteur des dossiers numéros 2013-4058 à 2013-4060. Monsieur David, vous avez la parole.

M. le Conseiller DAVID, rapporteur : Avis favorable pour ces trois rapports qui concernent Givors, Bron et Vaulx en Velin, monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT : Pas de remarque ? Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.


Rapporteur : M. le Conseiller DAVID.

M. LE PRESIDENT : Mes chers collègues, nous en avons terminé, bonnes vacances à vous !

(La séance est levée à 20 heures 40).

Annexe (1/57)

Document projeté lors de la présentation du dossier n° 2013-4045 -Anneau des Sciences-
par monsieur le Vice-Président Desseigne



anneau des sciences

Un projet intégré d'accessibilité & de développement

Conseil du 09 juillet 2013

*Principe et conditions de poursuite
du projet au vu du compte-rendu
et du bilan du débat public*

RHÔNE GRANDLYON
COMUNISIPALITÀ UTARNA
LE DÉPARTEMENT

Annexe (2/57)

SOMMAIRE DE LA PRÉSENTATION

- ▶ **Actualité : le rapport de la Commission Mobilité 21**
- ▶ **Déroulement et contenu du débat public**
- ▶ **Les apports du débat public**
- ▶ **Principe et conditions de poursuite du projet**
- ▶ **Individualisation complémentaire d'autorisation de programme**

Annexe (3/57)

► **Rapport remis le 27 juin 2013** au Ministre des Transports par la commission « Mobilité 21 » : plus de 70 projets prévus au SNIT analysés, représentant près de 245 Milliards d'€uros

► **Pour Lyon et le Grand Lyon :**

Certaines problématiques ont enfin été prises en considération et sont reconnues comme stratégiques au plan national.

Il s'agit en particulier du :

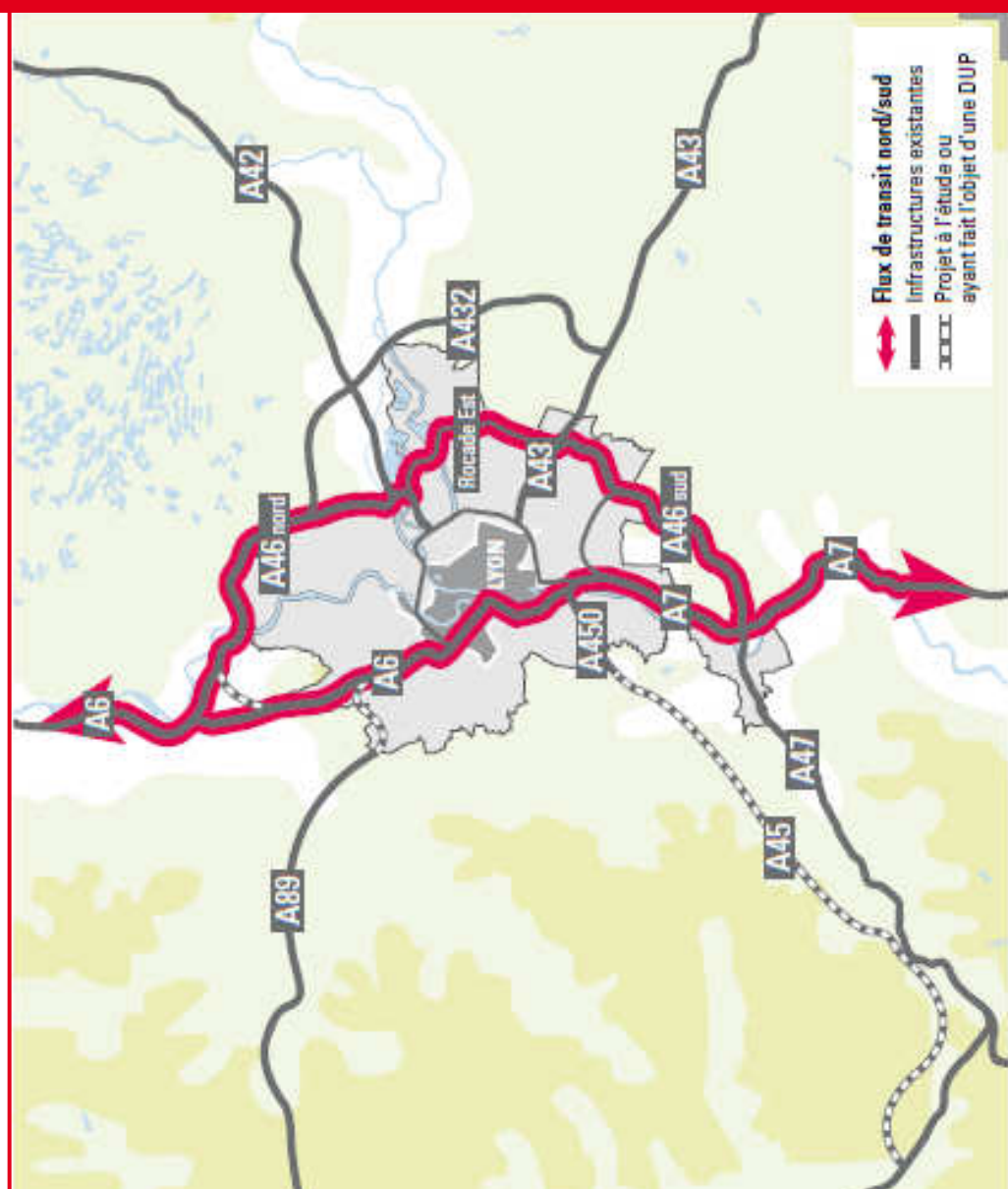
- > Noeud Ferroviaire Lyonnais (NFL)
- > Grand contournement autoroutier de Lyon

Annexe (4/57)

RAPPORT « DURON » établi par la commission Mobilité 21

LE RESEAU AUTOROUTIER AUJOURD'HUI

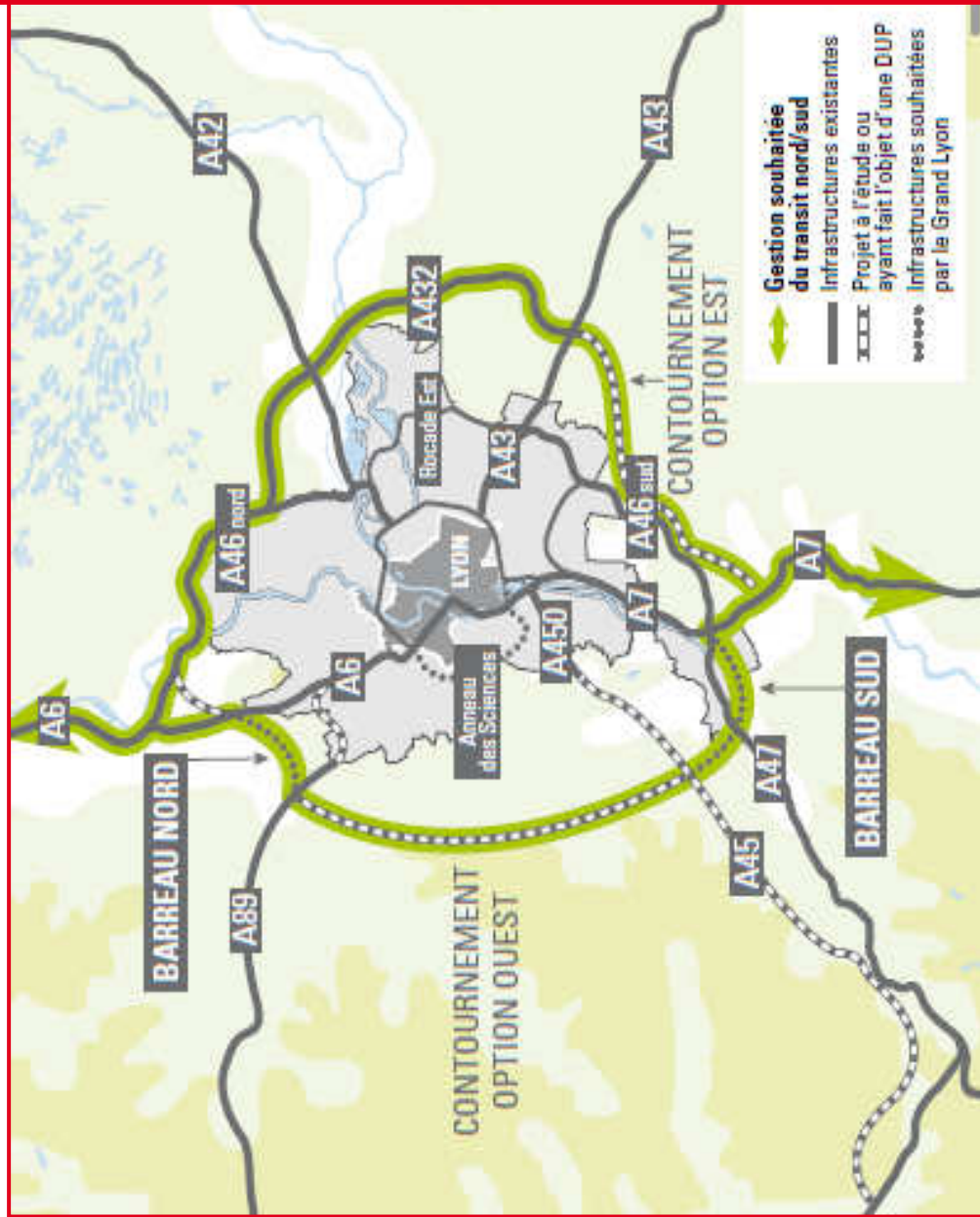
En Nord/Sud, l'axe principal, l'A6/7, coupe la ville de Lyon en son centre. Quant à la Rocade est, elle accueille une très forte part de transit, au lieu d'assurer exclusivement la desserte locale des pôles urbains de l'est de l'agglomération



Annexe (5/57)

RAPPORT « DURON » établi par la commission Mobilité 21

**LES ATTENTES
DES COLLECTIVITES
TERRITORIALES**



► **Le grand contournement routier de Lyon :**

- > prend acte que le « grand contournement autoroutier de Lyon vise à rétablir la fluidité du trafic de transit au droit de Lyon... Il conduit à déclasser les autoroutes A6 et A7 à l'intérieur du périphérique lyonnais ...»
- > la commission recommande d'approfondir les études dans la perspective de réalisation d'un grand contournement. « Elle suggère que dans ce cadre soit examinée la mise en place d'un péage urbain » visant à dissuader le trafic de transit d'emprunter le cœur d'agglomération (boulevard L. Bonnevay et Rocade Est gratuits pour le trafic de transit, A432 payante).
- > évalué par la commission de 1,2 à 3 Md€ (700 M€ prévus au SNIT)
- > la commission prend acte des 2 options COL / CEL
- > la commission souligne « la réalité du problème de la traversée de la ville de Lyon par les autoroutes A6 et A7 »

Annexe (7/57)

RAPPORT « DURON » établi par la commission Mobilité 21

GRAND LYON
communauté urbaine

► **Le grand contournement routier de Lyon :**

> Le Grand Lyon attend à présent une décision du gouvernement engageant officiellement ces études sur le grand contournement routier de Lyon.

**Quelle conséquence pour
le projet Anneau des Sciences ?**

> Le Grand Lyon a conditionné la réalisation de l'Anneau des Sciences à une prise de décision de l'État sur le grand contournement

▶ **Il s'agit donc là d'une première étape importante, qui nous permet de poursuivre les études pour l'Anneau des Sciences.**

Annexe (9/57)

LE DEBAT PUBLIC, DEROULEMENT ET CONTENU

- ▶ La **Commission Nationale du débat public**, saisie en 2012 par le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône, a décidé **d'organiser un débat public, portant sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques.**
- ▶ Le **débat public** s'est déroulé du **10 novembre 2012 au 5 avril 2013**
- ▶ Le Grand Lyon doit décider, **dans un délai de 3 mois** après la publication du bilan du débat public (24/05/2013), du **principe et des conditions de poursuite du projet**



Annexe (10/57)

LE DEBAT PUBLIC, DEROULEMENT ET CONTENU

> **Un débat public réussi !**

- ▶ **15 réunions animées par la CPDP :**
3 800 participants en salle et **900** en ligne
- ▶ **5 réunions d'information**
à la demande des communes

> **Sur le site internet du débat public mis en place par la CPDP :**

- ▶ **290** questions posées
- ▶ **25** cahiers d'acteur
19 contributions
6 délibérations
- ▶ **437** avis émis sur le forum de discussion



Annexe (11/57)

LE DEBAT PUBLIC, DEROULEMENT ET CONTENU

- > **Les points de consensus:**
- ▶ Les dysfonctionnements affectant l'agglomération qui pourraient compromettre à terme son développement et qui nuisent à la qualité de vie de ses habitants
- ▶ Les objectifs du projet et notamment la nécessité de supprimer l'autoroute A6/A7 en cœur de ville

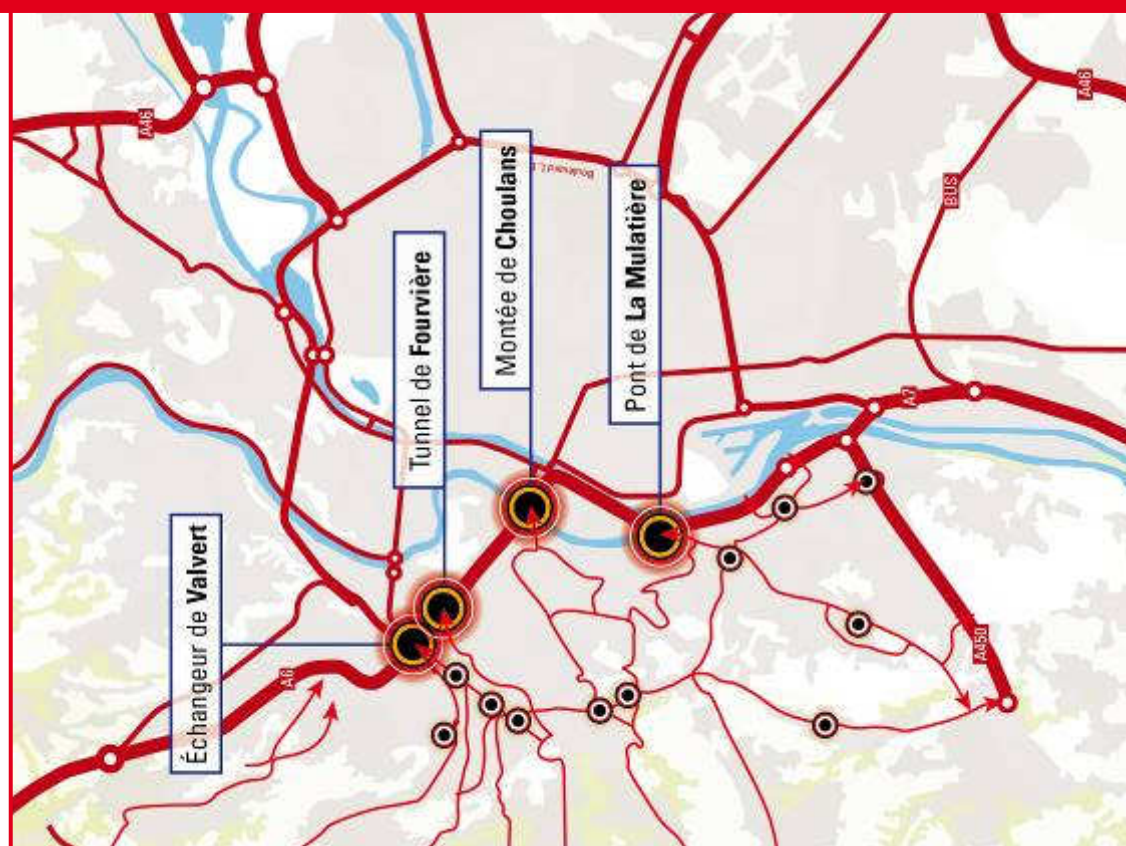
Annexe (12/57)

LE DEBAT PUBLIC, DEROULEMENT ET CONTENU

L'OUEST

UNE ACCESSIBILITÉ CONTRAINTE

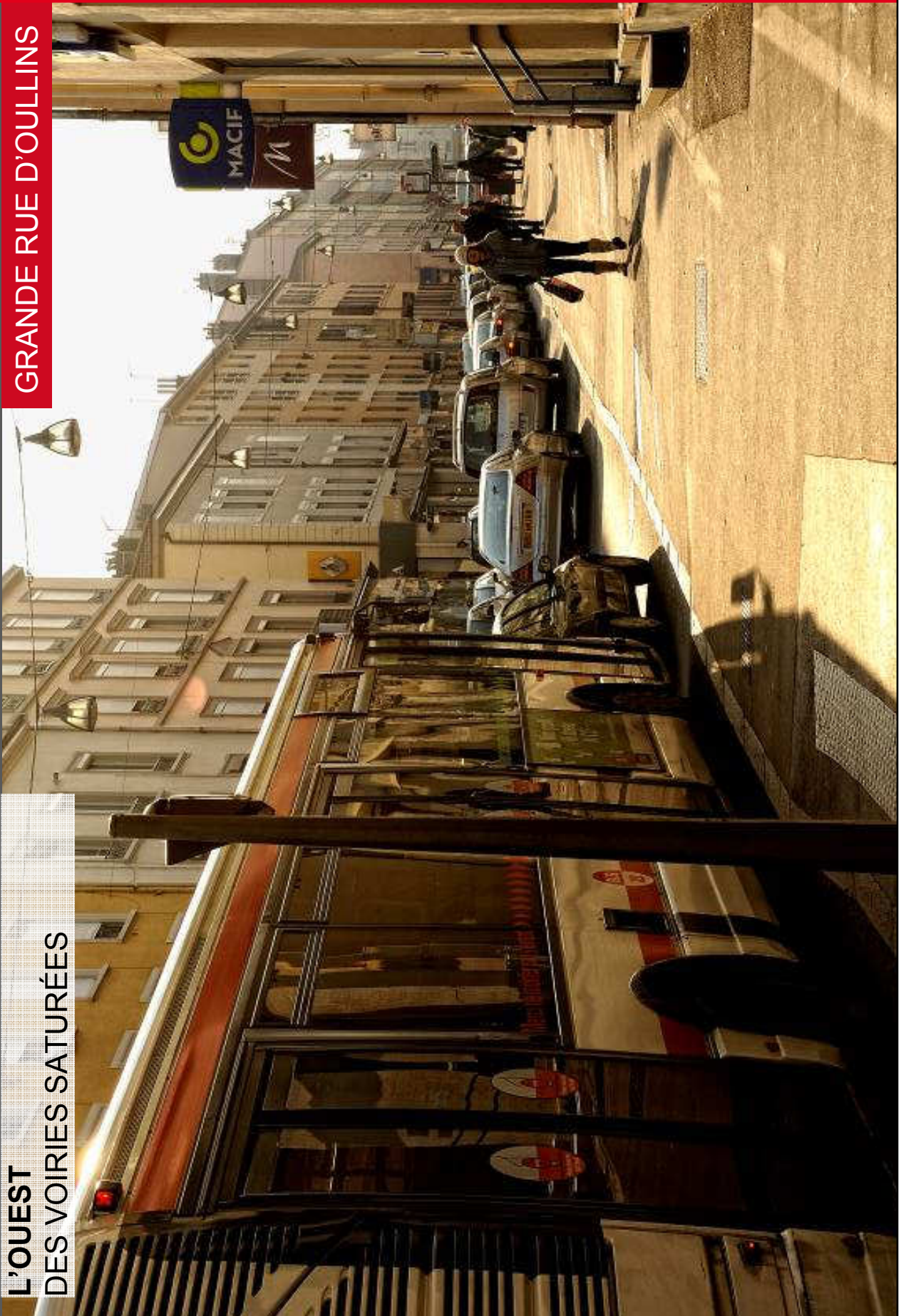
- ▶ Seulement **quatre points** d'accès au réseau d'agglomération générant une circulation traversant le cœur des communes
- ▶ Ces accès sont **sources de congestion** pour tous les modes, notamment pour les transports en commun
- ▶ L'axe A6/A7, une **barrière infranchissable** de 115 000 véhicules par jour



Annexe (13/57)

LE DEBAT PUBLIC, DEROULEMENT ET CONTENU

L'OUEST
DES VOIRIES SATURÉES

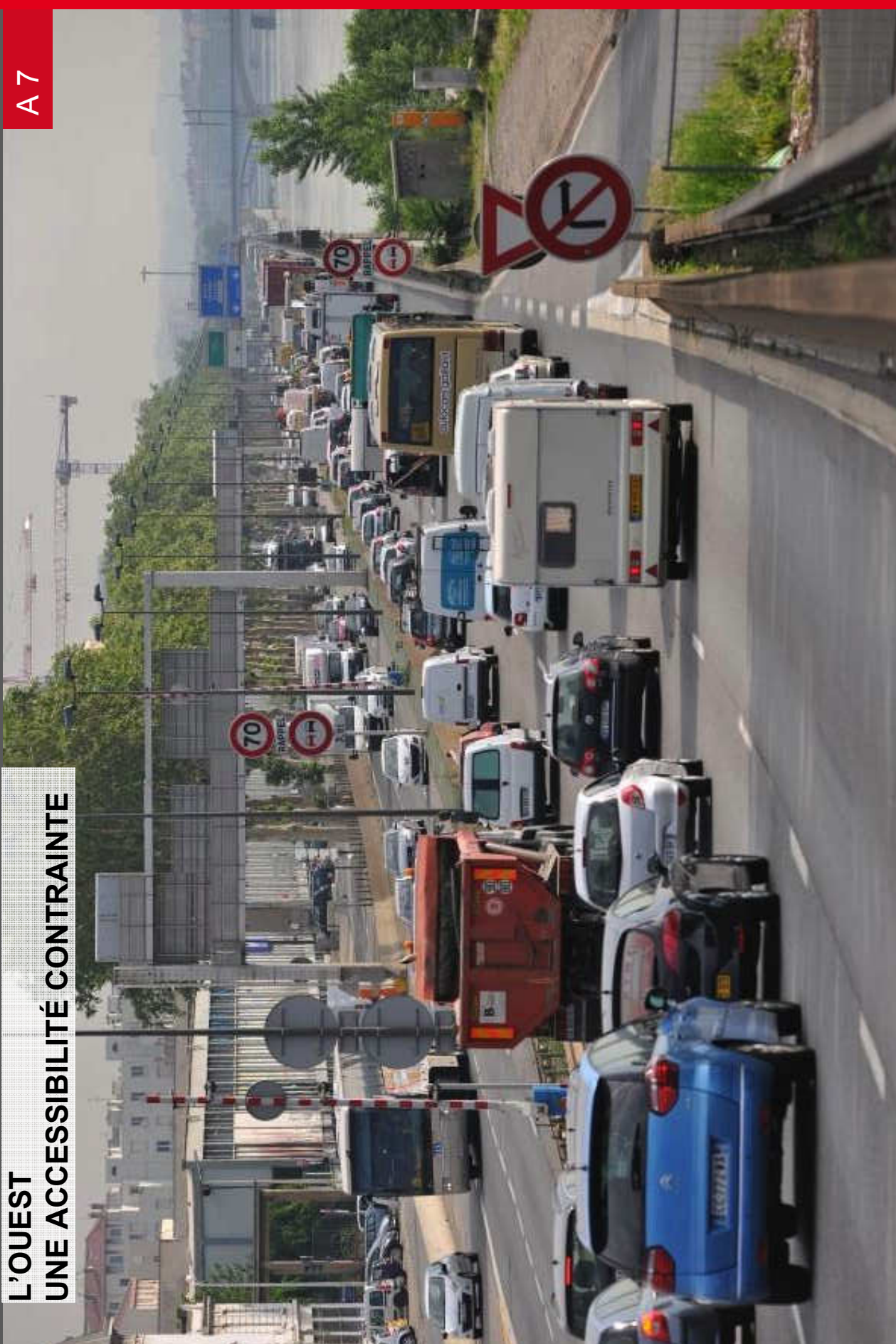


Annexe (14/57)

LE DEBAT PUBLIC, DEROULEMENT ET CONTENU

L'OUEST
UNE ACCESSIBILITÉ CONTRAINTÉ

A 7



Annexe (15/57)

LE DEBAT PUBLIC, DEROULEMENT ET CONTENU

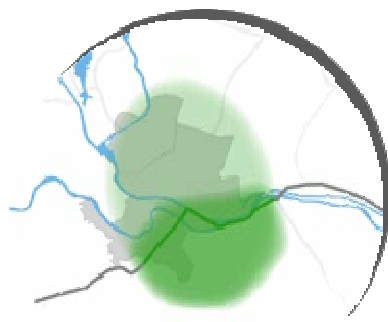
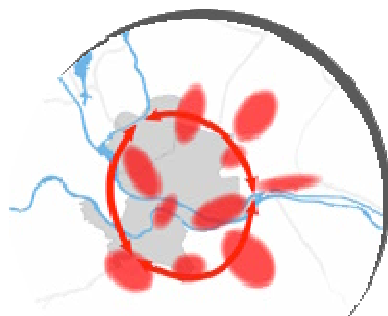
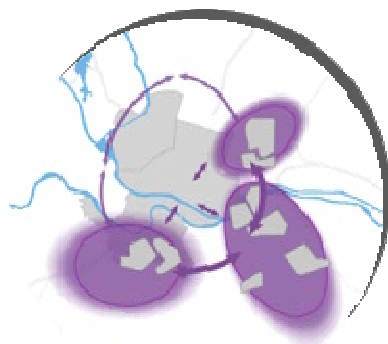
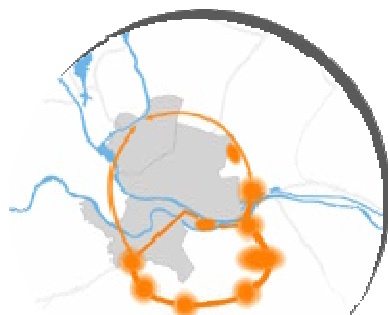
L'OUEST
UNE ACCESSIBILITÉ CONTRAINTE

A 450



Annexe (16/57)

LE DEBAT PUBLIC, DEROULEMENT ET CONTENU

> CONCEVOIR UN PROJET GLOBAL
QUI REpond À 4 GRANDS OBJECTIFS:**Soulager**
les cœurs de villes**Relier**
les pôles d'innovation**Rendre accessibles**
les bassins de vie**Développer**
de grands projets

Annexe (17/57)

LE DEBAT PUBLIC, DEROULEMENT ET CONTENU

> **Les solutions « TOUT TRANSPORT COLLECTIF »**

- ▶ Des **solutions** ont été proposées par des associations ou dans le cadre de l'expertise complémentaire confiée par la **CPDP** au **cabinet TTK**
- ▶ Le **Grand Lyon** et le **Sytral** ont analysé ces propositions:
 - elles ne **permettent pas de répondre seules** aux objectifs poursuivis,
 - la plupart de ces propositions est **inscrite au SCOT** ou **intégrée au projet d'Anneau des Sciences**.

Annexe (18/57)

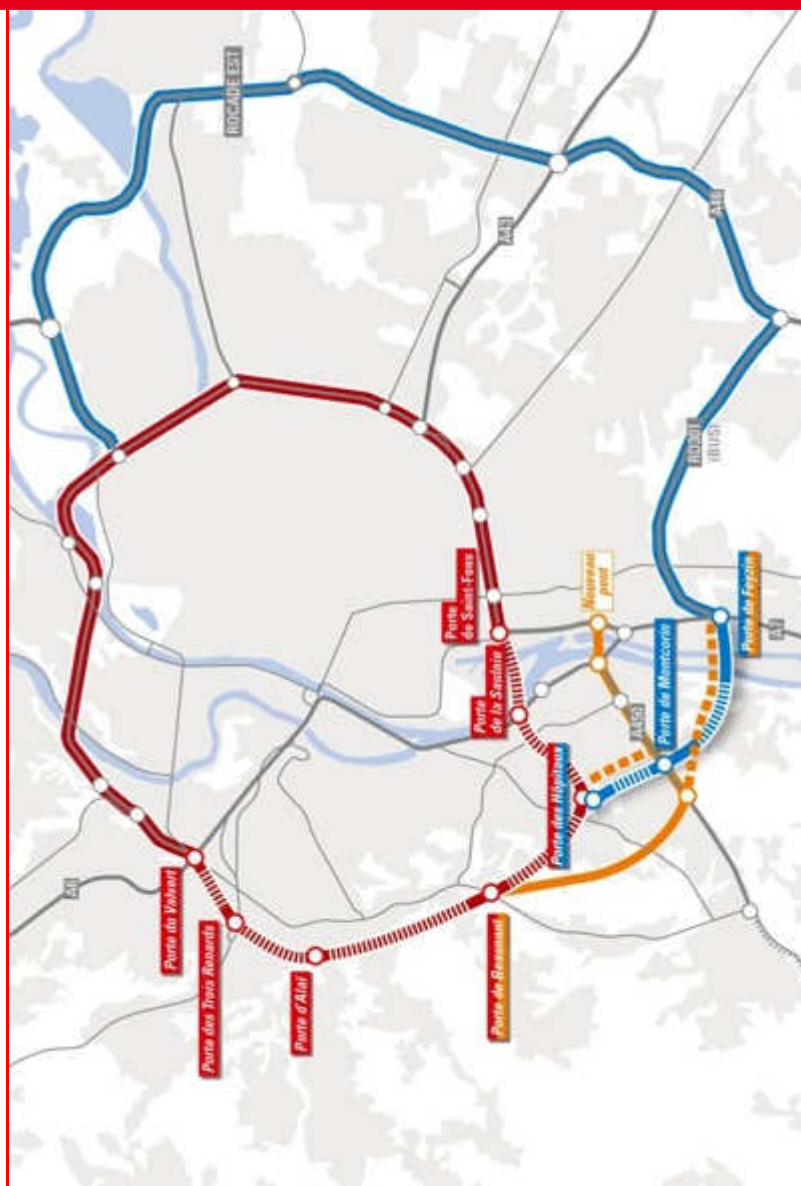
LE DEBAT PUBLIC, DEROULEMENT ET CONTENU

LES DIFFÉRENTS TRACES EN DEBAT

▲ **Le scénario Anneau des Sciences** (bouclage du ring entre la porte du Valvert et le boulevard Laurent Bonnevey)

▲ **Un scénario rocade** (bouclage entre la porte du Valvert et le boulevard urbain sud puis la rocade est)

▲ **Une variante du scénario rocade, portée par la commune d'Oullins**

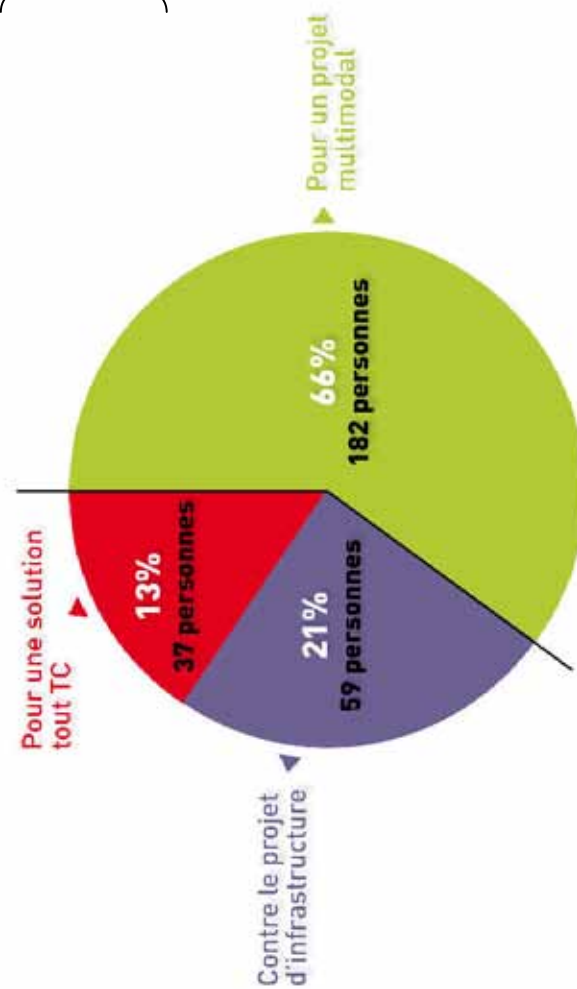


Annexe (20/57)

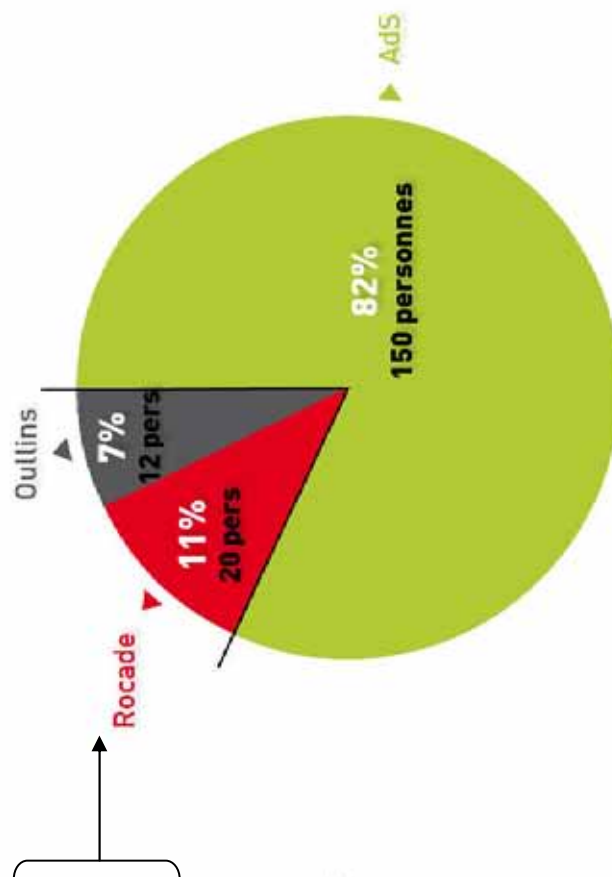
LE DEBAT PUBLIC, DEROULEMENT ET CONTENU

- > **Les cahiers d'acteurs** : 52% favorables à l'Anneau des Sciences
- > **Les délibérations et contributions** : plus de 80% favorables à l'Anneau des Sciences
- > **Les avis exprimés sur le forum de discussion**

Sur les **278** personnes s'étant exprimées sur le projet



Sur les **182** personnes s'étant exprimées sur un **projet multimodal**



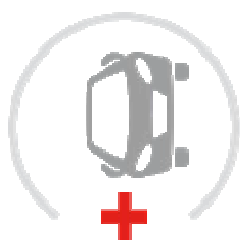
Annexe (21/57)

LE DEBAT PUBLIC, DEROULEMENT ET CONTENU

- Une enquête, **réalisée par la CPDP** en avril 2013 auprès d'acteurs du débat public, indique que **65% des participants sont favorables** à l'Anneau des Sciences, (20% plutôt favorables et 45% très favorables) à l'issue du débat

	TRÈS FAVORABLE	PLUTÔT FAVORABLE	PARTAGÉ	PLUTÔT DÉFAVORABLE	TRÈS DÉFAVORABLE	SANS OPINION
Avant de participer au débat	32%	25%	20%	12%	-	11%
À l'issue du débat	45%	20%	10%	11%	-	14%

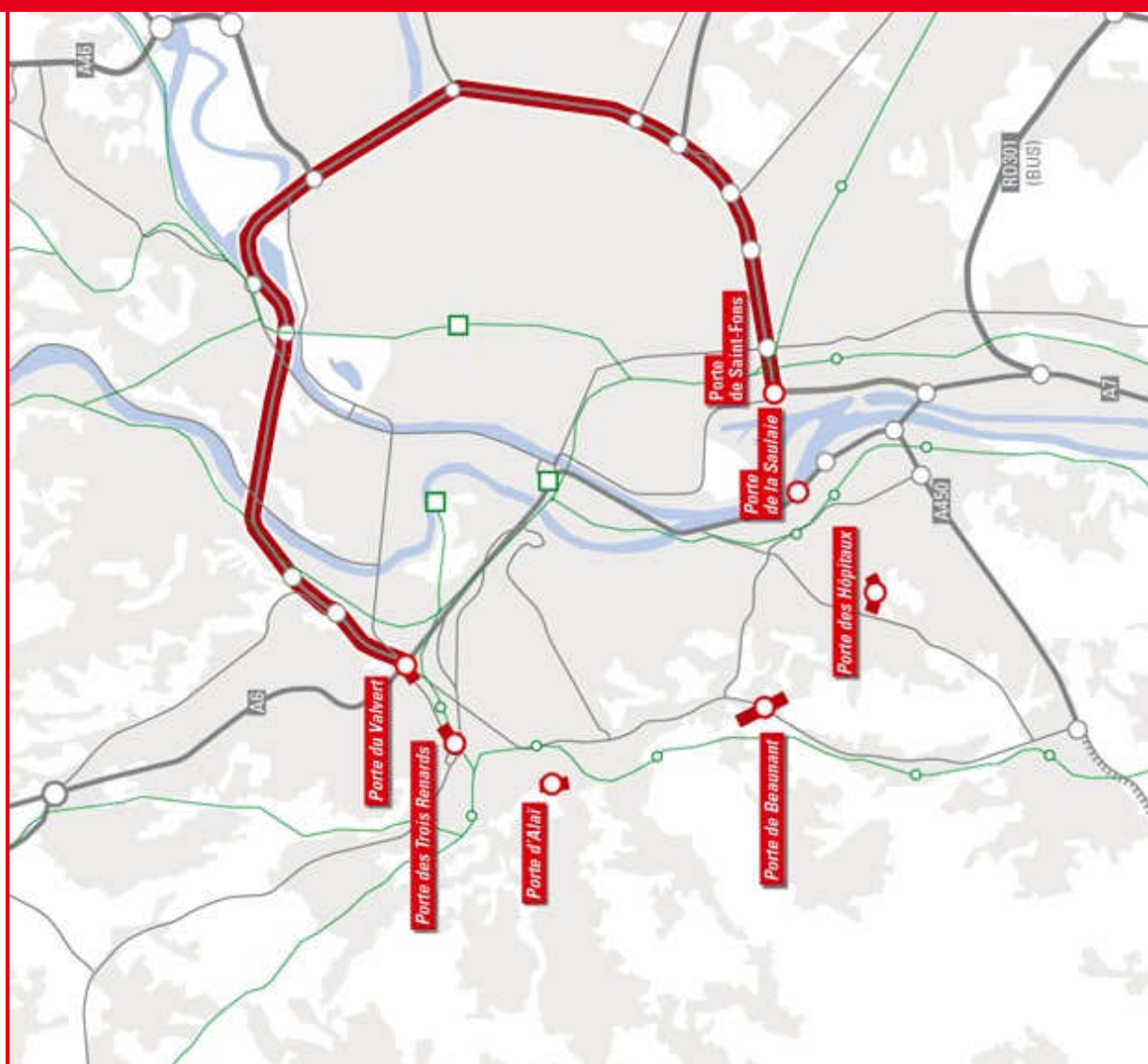
Annexe (22/57)

anneau des
SCIENCESL'ANNEAU DES SCIENCES
UN PROJET GLOBAL ET INTEGRÉ AU SERVICE DE L'AGGLOMÉRATION

▲ Une infrastructure
de **14,8 km**
dont **80% enterrés**

▲ **7 portes:**

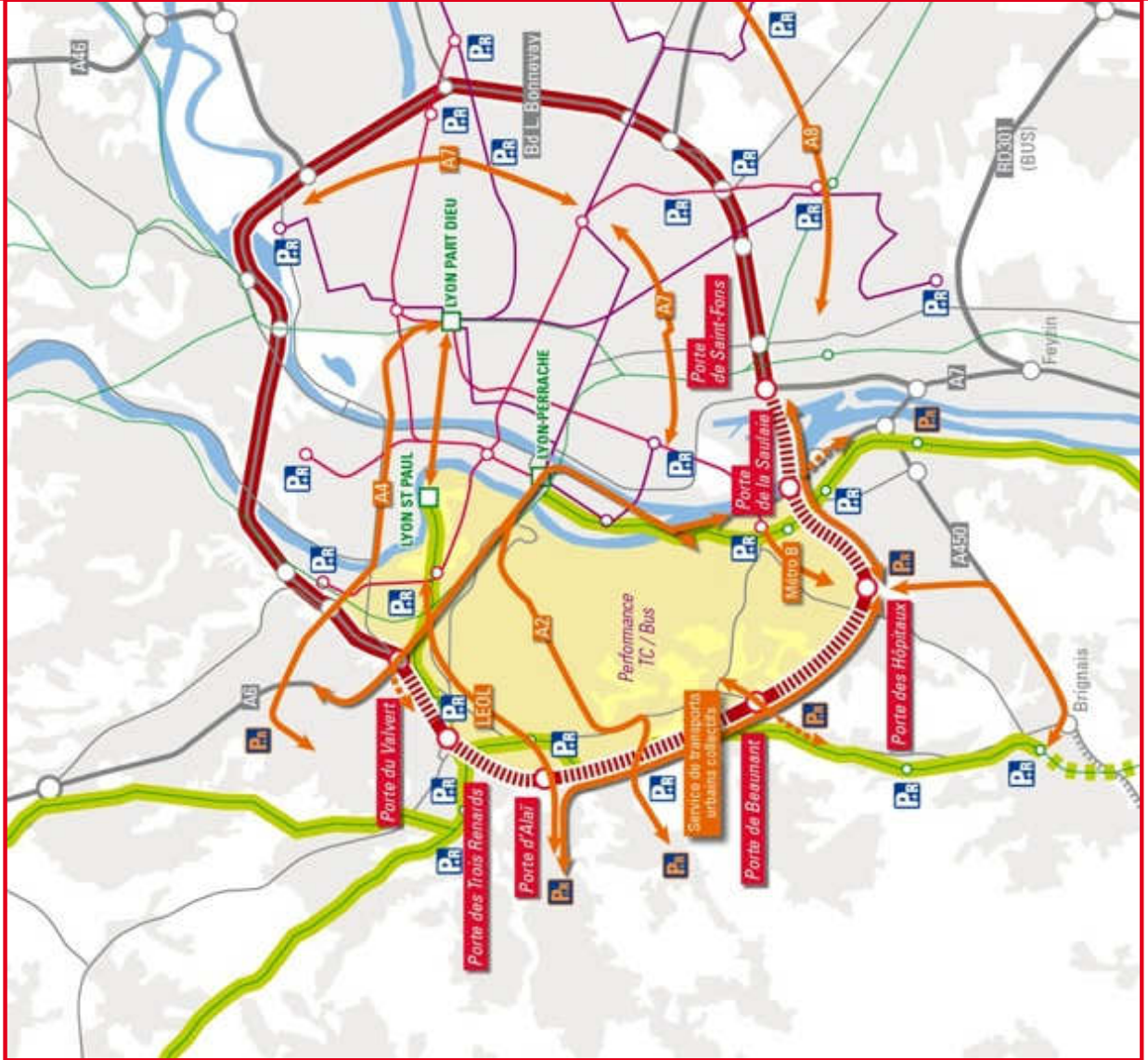
- > Porte du Valvert
- > Porte des Trois Renards
- > Porte d'Alai
- > Porte de Beaunant
- > Porte des Hôpitaux
- > Porte de la Saulaie
- > Porte de Saint Fons



Annexe (23/57)

anneau des
sciencesL'ANNEAU DES SCIENCES
UN PROJET GLOBAL ET INTEGRÉ AU SERVICE DE L'AGGLOMÉRATION

- ▲ **Des lignes nouvelles de transports en commun**
- ▲ **Des aménagements pour les bus sur l'A6-A7 requalifiée en boulevard urbain**
- ▲ **Des lignes de bus express sur l'Anneau des Sciences**
- ▲ **Des aménagements facilitant la circulation des bus**
- ▲ **Un réseau important de parcs-relais et de parcs de covoiturage, bien connectés avec les réseaux de transport en commun**



Annexe (24/57)

AUJOURD'HUI - VALVERT



Annexe (25/57)

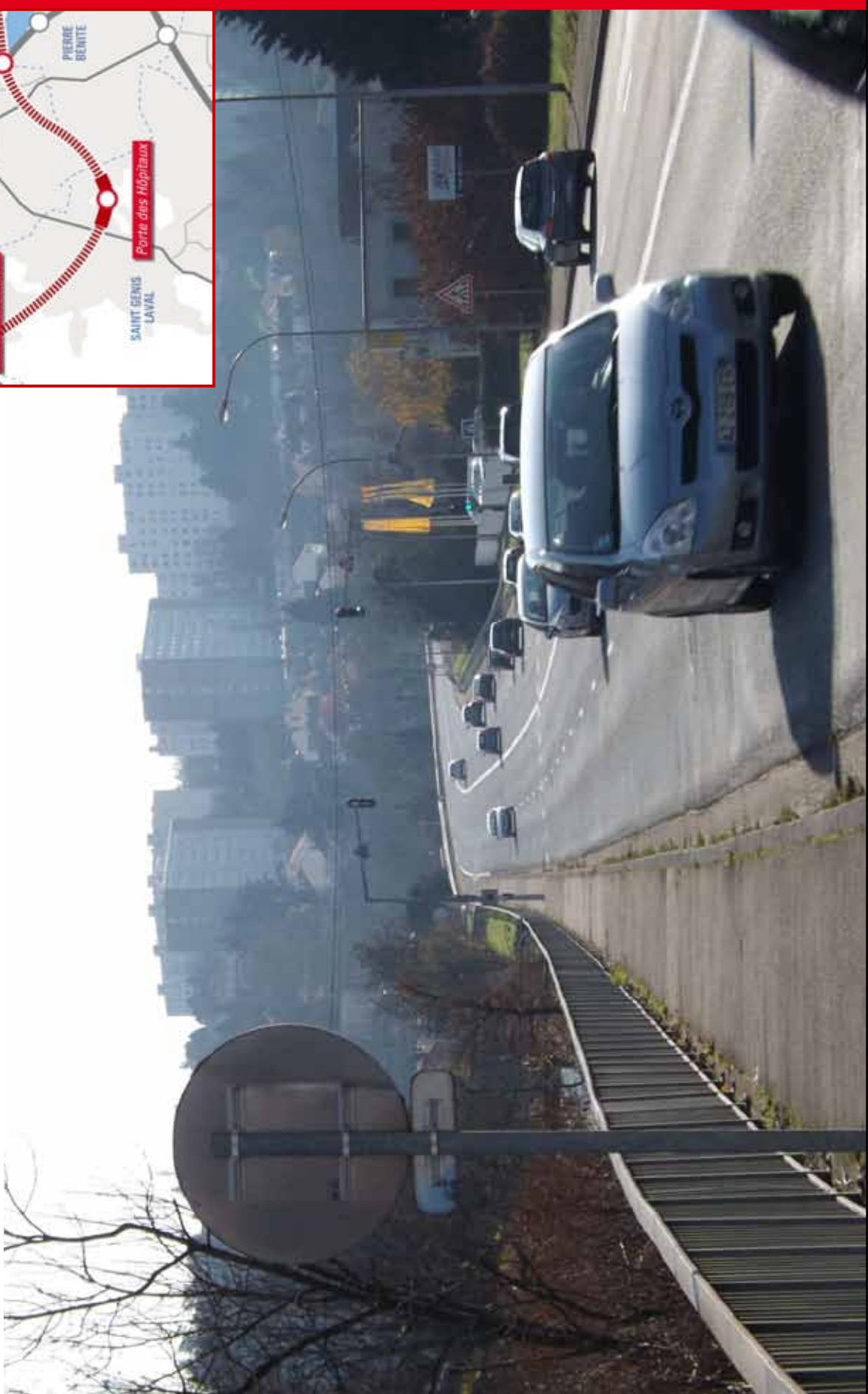
DEMAIN - VALVERT

> Insertion paysagère du pôle d'échange



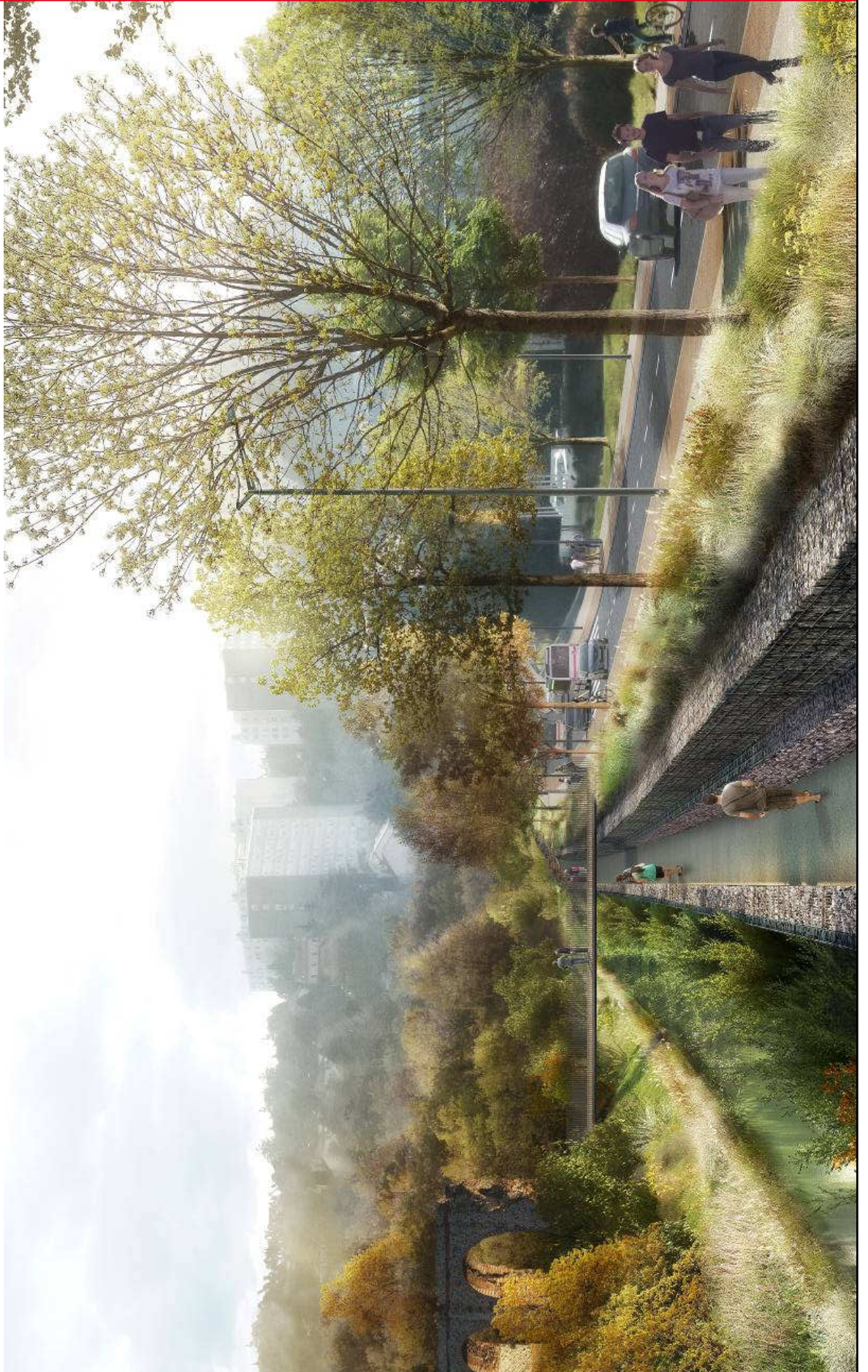
Annexe (26/57)

AUJOURD'HUI - AVENUE PAUL DAILLY



Annexe (27/57)

DEMAIN - AVENUE PAUL DAILLY / BEAUNANT



Annexe (28/57)



AUJOURD'HUI - RD342

Annexe (29/57)

DEMAIN - RD342



Annexe (30/57)

AUJOURD'HUI - BOULEVARD DE L'EUROPE



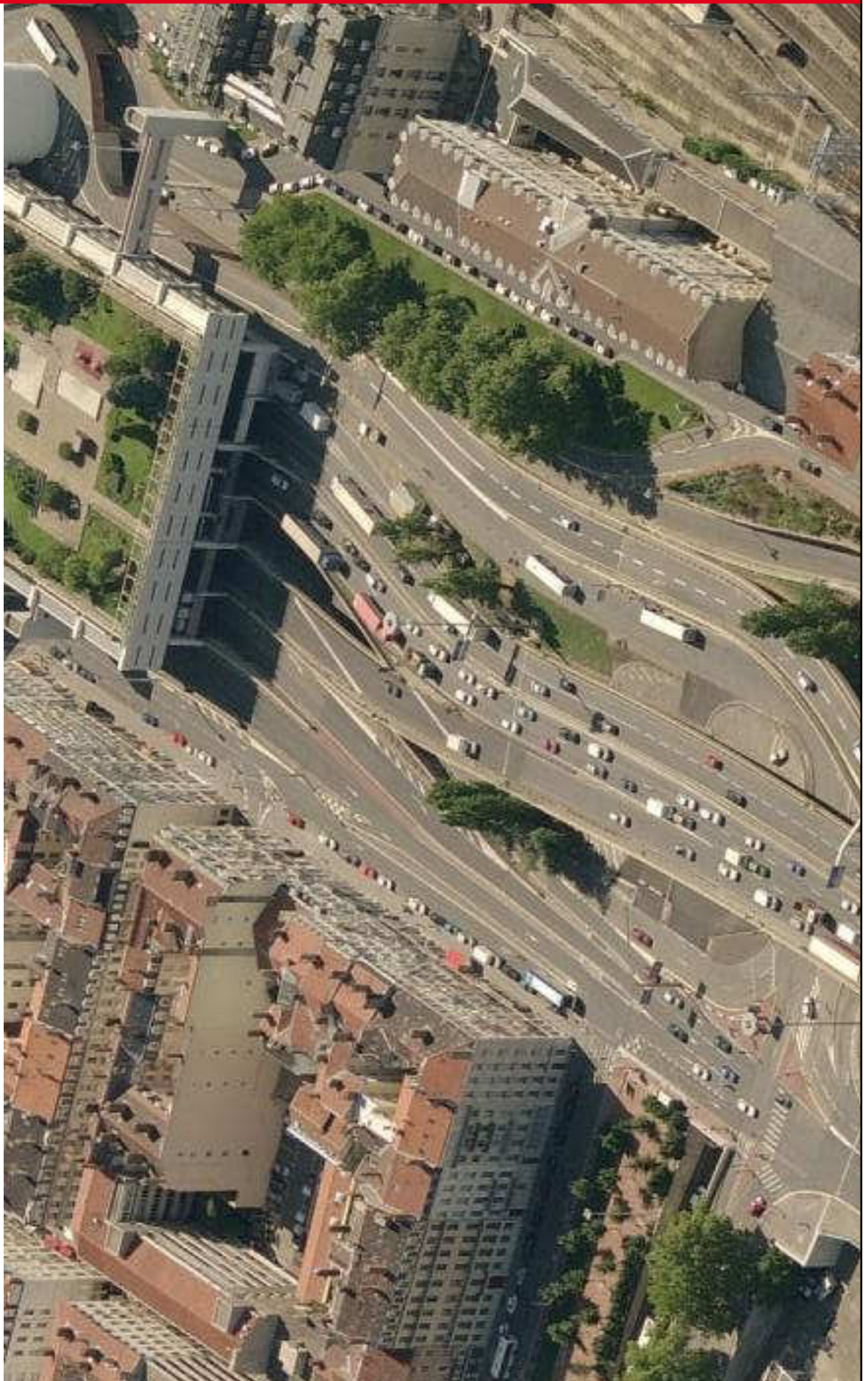
Annexe (31/57)

DEMAIN - BOULEVARD DE L'EUROPE



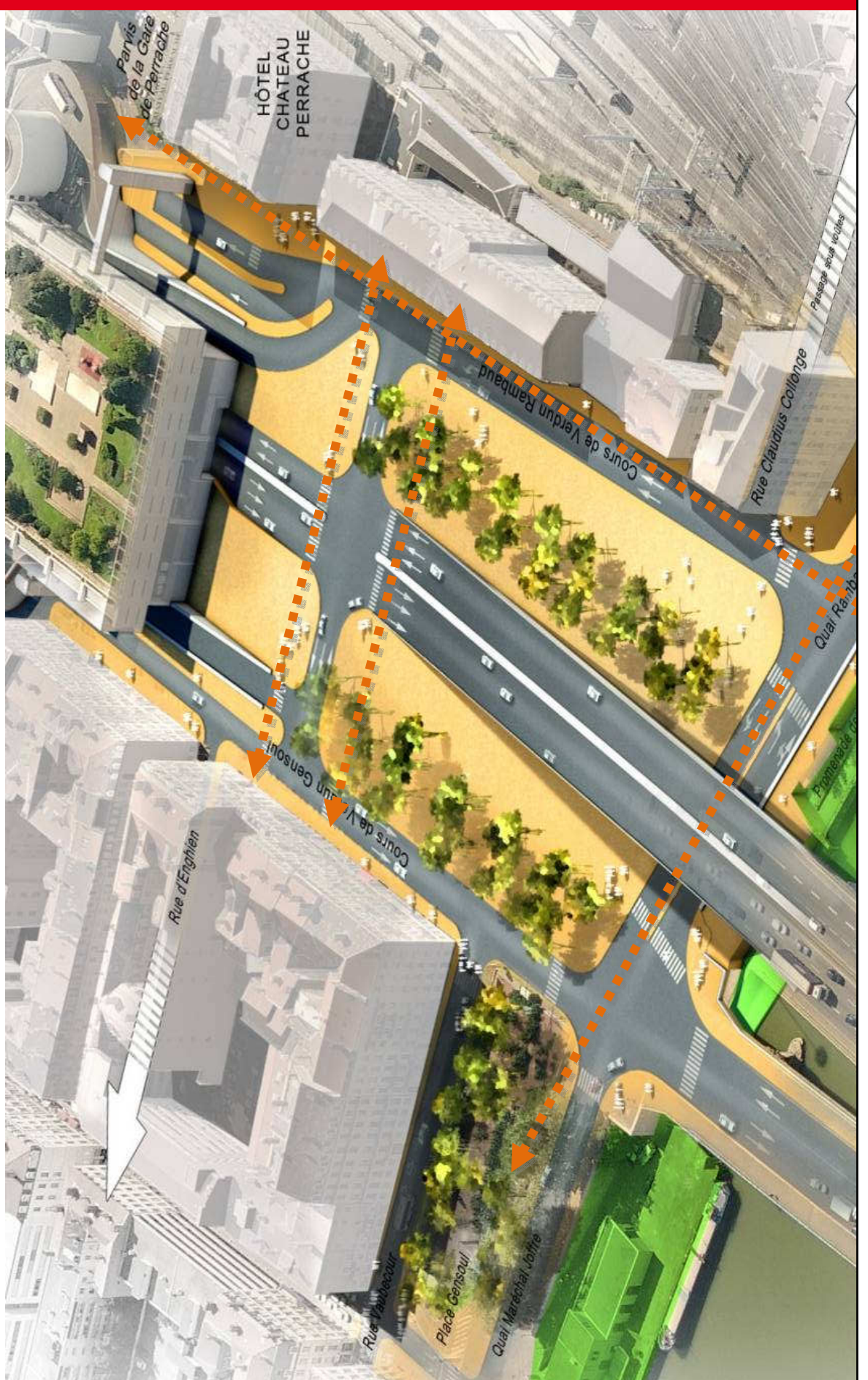
Annexe (32/57)

AUJOURD'HUI - PERRACHE CÔTÉ SAÔNE



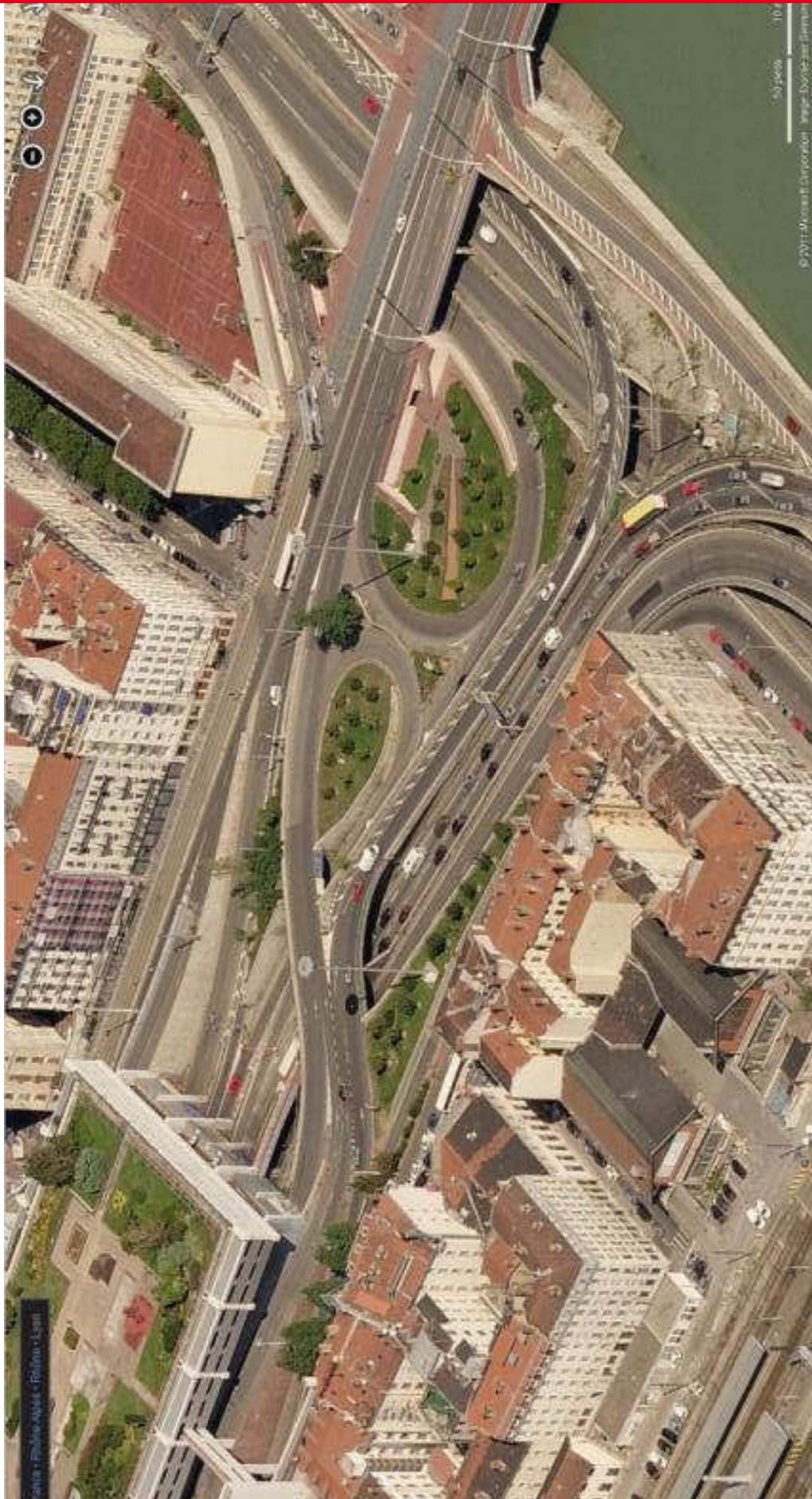
Annexe (33/57)

DEMAIN (INTENTION) - PERRACHE CÔTÉ SAÔNE



Annexe (34/57)

AUJOURD'HUI - PERRACHE CÔTÉ RHÔNE



Annexe (35/57)

DEMAIN (INTENTION) - PERRACHE CÔTÉ RHÔNE



Annexe (36/57)

AUJOURD'HUI - A6/A7 AU NIVEAU DE LYON



Annexe (37/57)

DEMAIN - A6/A7 REQUALIFIEE AU NIVEAU DE LYON



Annexe (38/57)

AUJOURD'HUI - A6/A7 AU NIVEAU DE LA MULATIERE



Annexe (39/57)

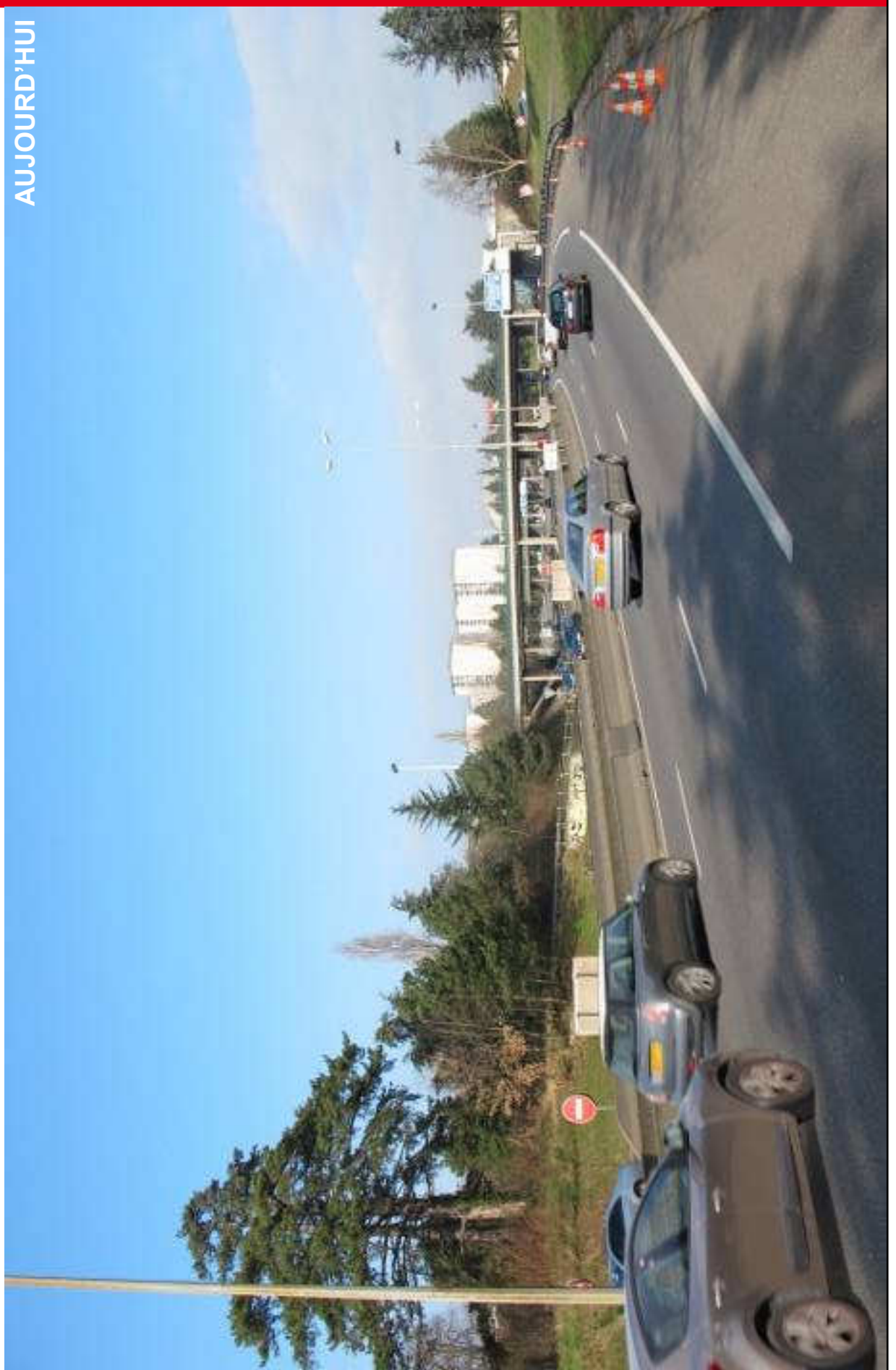
DEMAIN - A6/A7 REQUALIFIÉE AU NIVEAU DE LA MULATIERE



Annexe (40/57)

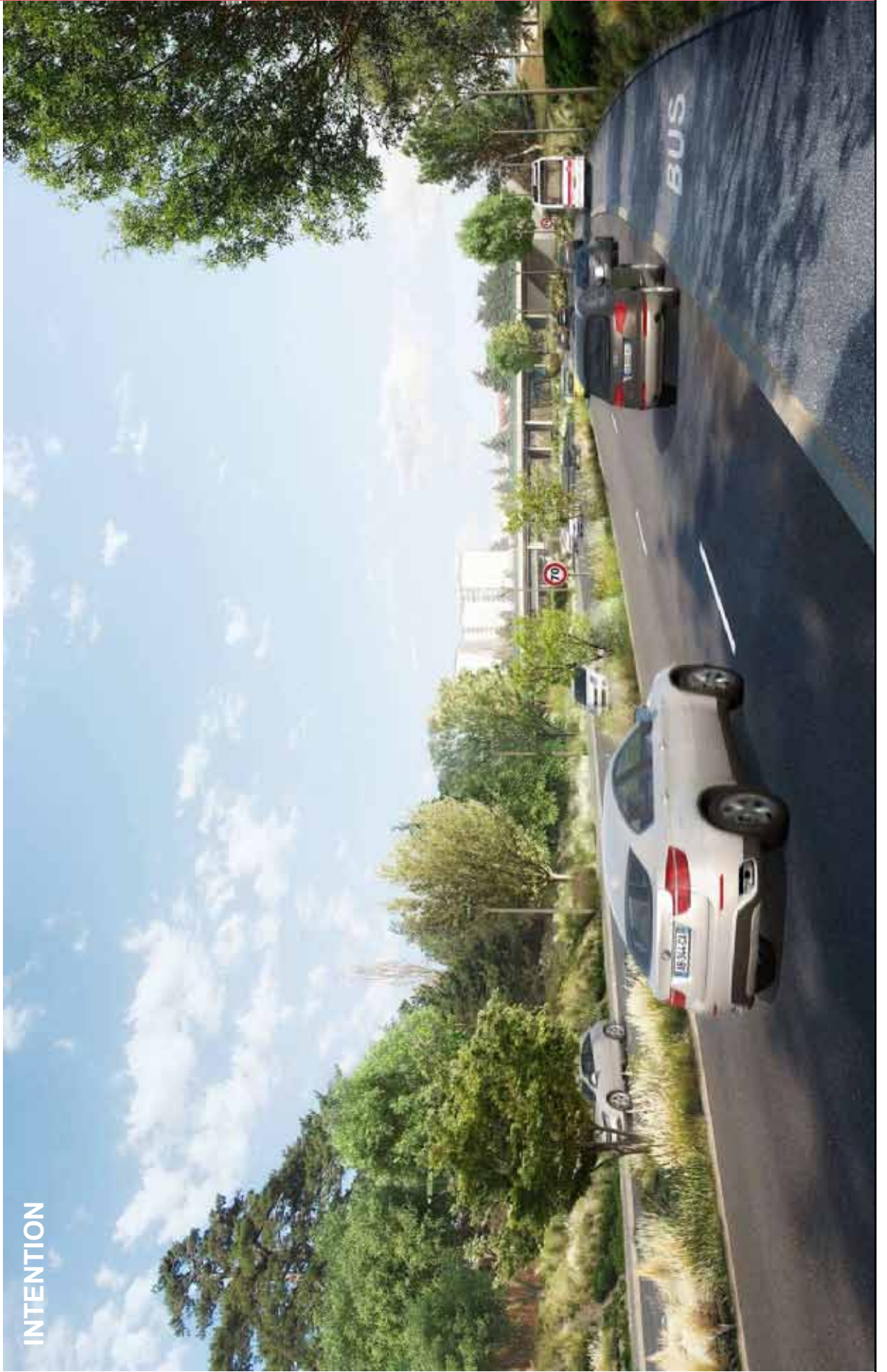
AUJOURD'HUI: PORTE DE LYON - VALVERT

AUJOURD'HUI



Annexe (41/57)

DEMAIN : PORTE DE LYON - VALVERT
DES VOIES D'ACCÈS MÉTROPOLITAINES À L'INSERTION URBAINE RENFORCÉE



Annexe (42/57)

AUJOURD'HUI : SAULAIE – PIERRE BENITE



Annexe (43/57)

DEMAIN : SAULAIÉ – PIERRE-BENITE
DES VOIES D'ACCÈS MÉTROPOLITAINES À L'INSERTION URBAINE RENFORCÉE

INTENTION



Annexe (44/57)

LES APPORTS DU DEBAT PUBLIC

- > **Le débat public a fait ressortir des attentes fortes pour la suite du projet:**
- ▶ **Poursuivre la concertation** avec l'ensemble des acteurs du territoire pendant toute la durée du projet;
 - ▶ **Lancer des études complémentaires** sur les **modalités de financement** et de contribution des usagers;
 - ▶ **Assurer une insertion urbaine et environnementale** qualitative des portes de l'Anneau des Sciences et améliorer l'intégration urbaine du périphérique **Laurent Bonnevay**.
 - ▶ **Porter une attention particulière à la qualité de l'air et aux nuisances sonores** aux émergences de l'infrastructure;
 - ▶ **Favoriser le développement économique** du territoire autour des portes de l'Anneau des Sciences,
 - ▶ **Préserver** la biodiversité, les continuités écologiques et les espaces agricoles;
 - ▶ **Amplifier le développement des modes doux** dans l'ouest et le sud-ouest de l'agglomération.

Annexe (45/57)

CONDITIONS DE POURSUITE DU PROJET

- Réalisation dès à présent des **études d'approfondissement** concernant :
- > **Les déplacements** :
- Approfondissement des questions d'intermodalité (notamment l'organisation du réseau de surface autour des portes)
 - Approfondissement des études de déplacements dans les communes de l'Ouest et aux abords des échangeurs
 - Etudes des flux de marchandises
- > **Les modalités de financement et de tarification** : conformément au rapport de la commission Mobilité 21 qui suggère que soit examinée la mise en place d'un péage urbain, des études seront réalisées :
- Etudes sur la tarification des grandes infrastructures de l'agglomération
 - Etudes d'opportunité, de faisabilité, juridiques et techniques

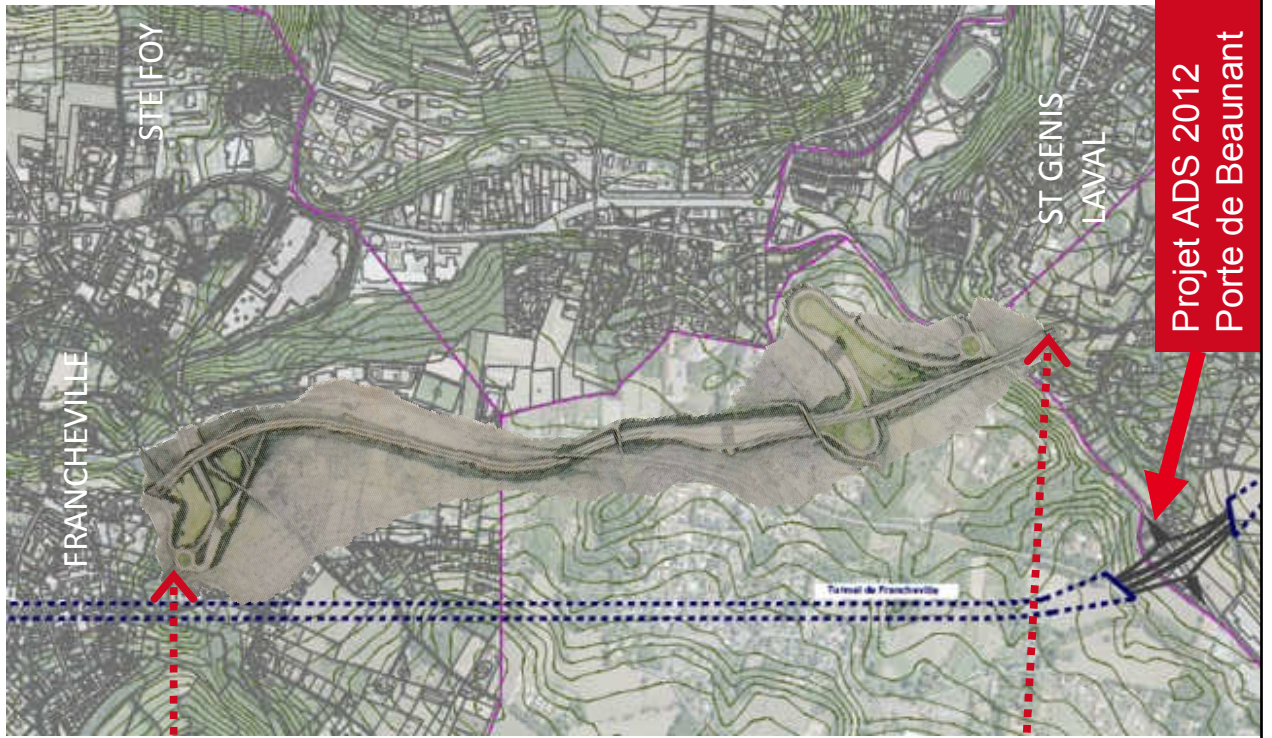
Annexe (46/57)

CONDITIONS DE POURSUITE DU PROJET

- Réalisation dès à présent des **études d'approfondissement** concernant :
- > **La suppression de l'autoroute A6/A7 en cœur de ville et sa transformation en boulevard urbain**
 - Approfondissement des études sur les intentions d'aménagement proposées au débat : axe A6/A7 dont Perrache, la poursuite de l'aménagement des berges du Rhône, la reconquête de la Lône de Pierre Bénite...
 - Etudes de déplacement.
 - > **L'insertion environnementale et urbaine des portes de l'Anneau des Sciences et l'amélioration de l'intégration urbaine du boulevard périphérique Laurent Bonnevey**

Annexe (47/57)

L'INSERTION URBAINE DES PORTES DE L'ANNEAU DES SCIENCES :
LES ÉTUDES D'APPROFONDISSEMENT – PORTE DE BEAUNANT



Projet ADS 2012
Porte de Beaubien

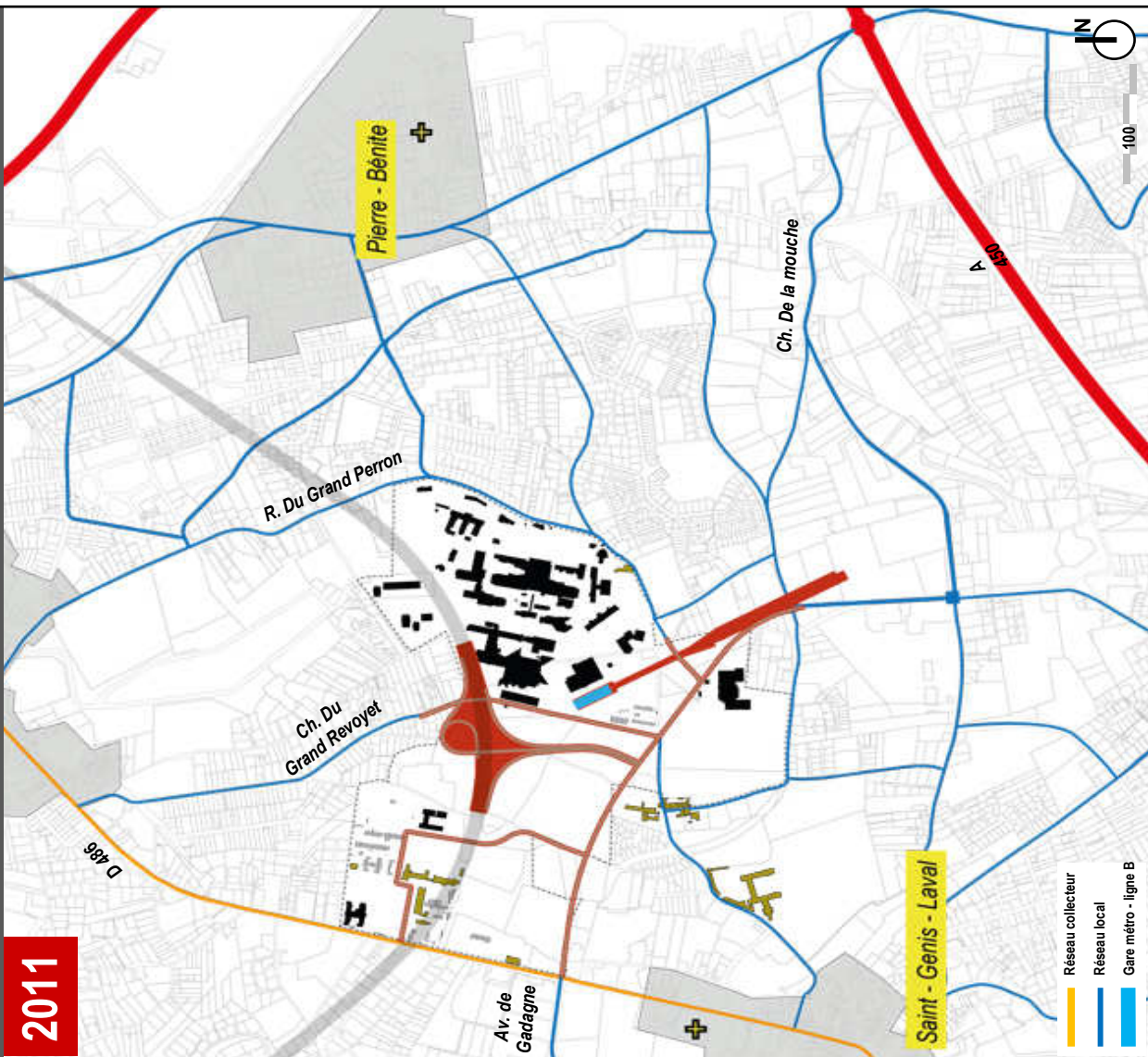


Projet TOP Lorys 1995
Section Francheville Beaubien

Annexe (48/57)

L'INSERTION URBAINE DES PORTES DE L'ANNEAU DES SCIENCES :
LES ÉTUDES D'APPROFONDISSEMENT – PORTE DES HÔPITAUX

2011

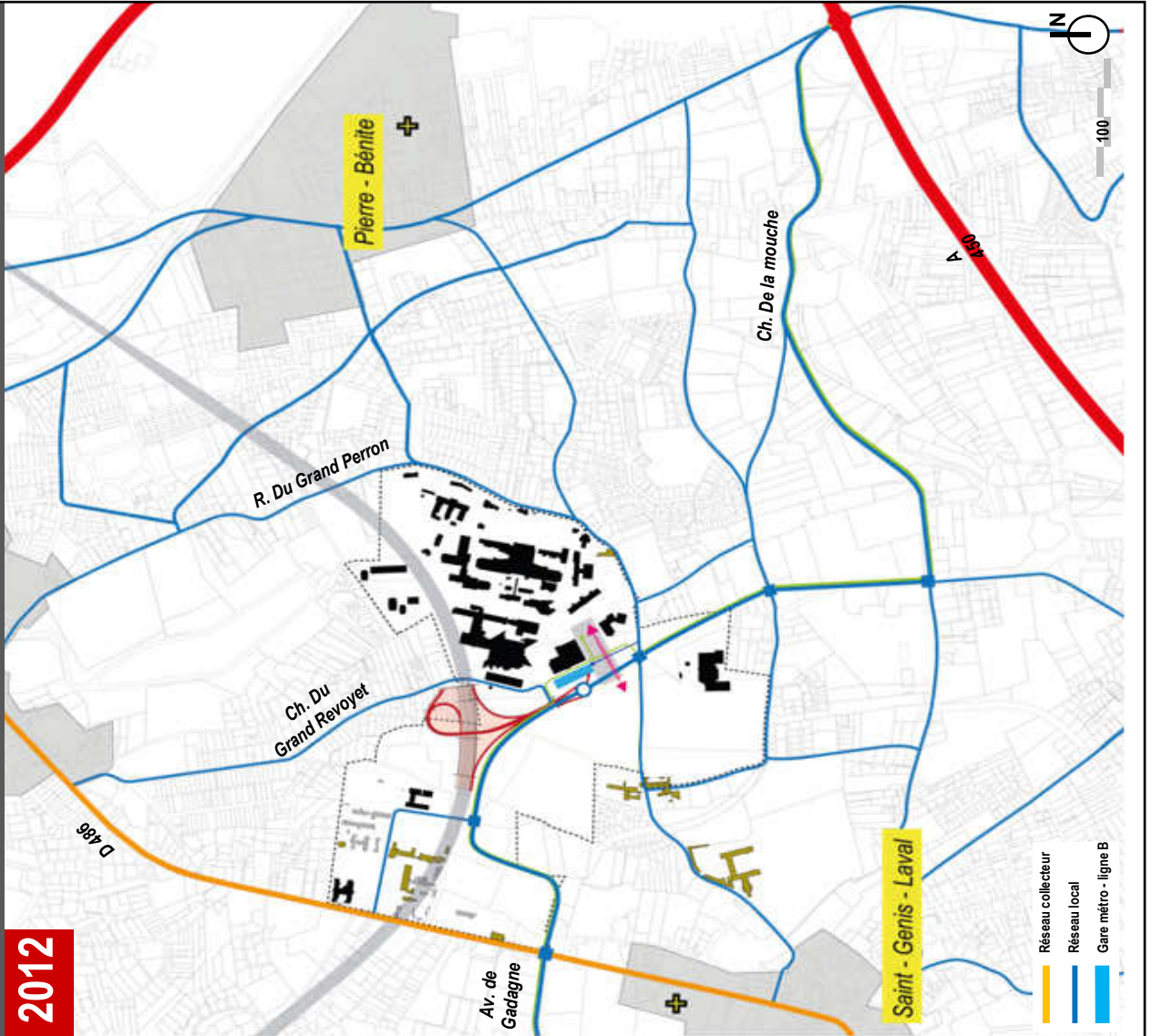


Projet 2000 CETE
Porte des hôpitaux

Annexe (49/57)

L'INSERTION URBAINE DES PORTES DE L'ANNEAU DES SCIENCES :
LES ÉTUDES D'APPROFONDISSEMENT – PORTE DES HÔPITAUX

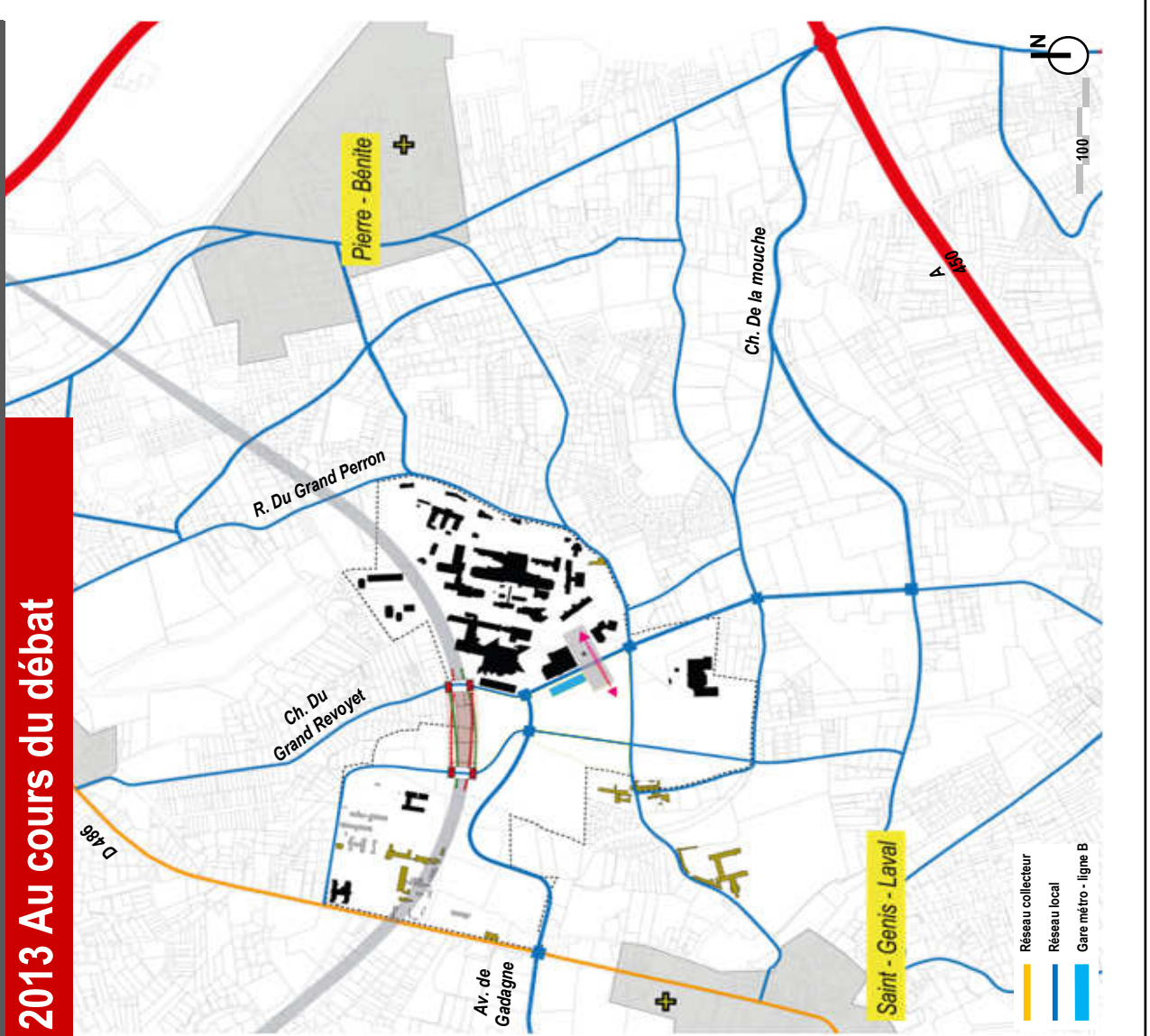
2012



Annexe (50/57)

L'INSERTION URBAINE DES PORTES DE L'ANNEAU DES SCIENCES :
LES ÉTUDES D'APPROFONDISSEMENT – PORTE DES HÔPITAUX

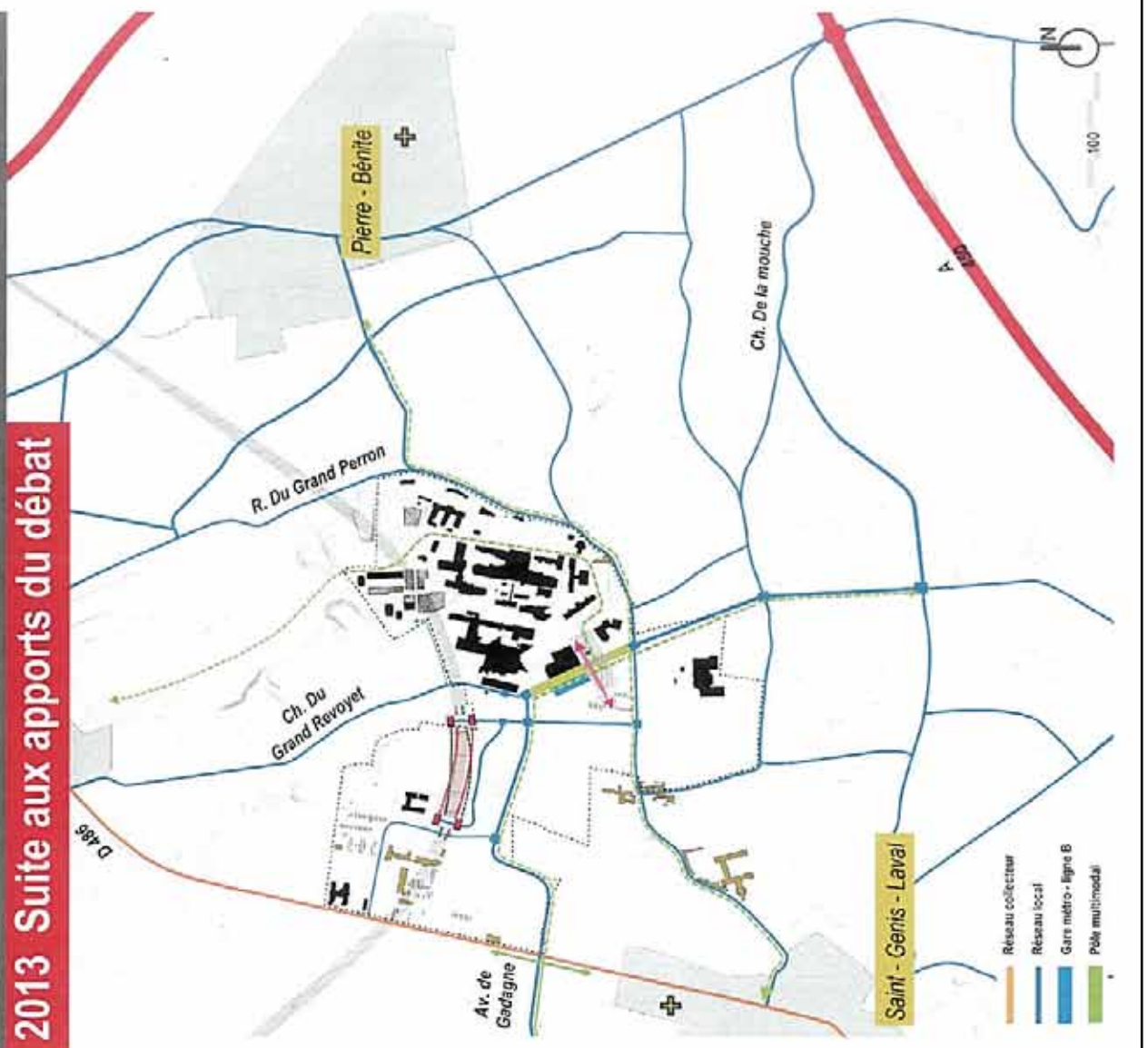
2013 Au cours du débat



Annexe (51/57)

L'INSERTION URBAINE DES PORTES DE L'ANNEAU DES SCIENCES :
LES ÉTUDES D'APPROFONDISSEMENT – PORTE DES HÔPITAUX

2013 Suite aux apports du débat

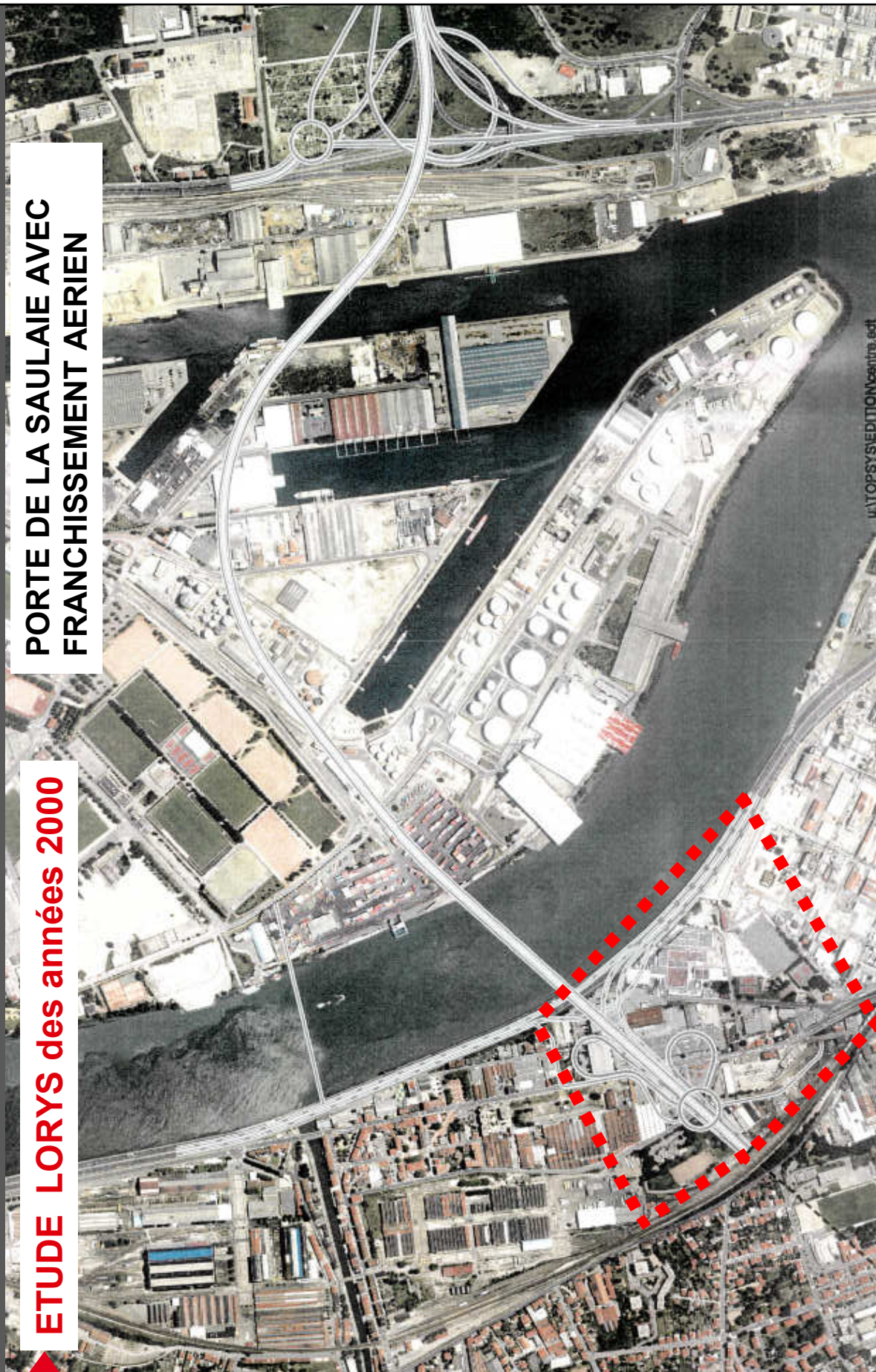


Annexe (52/57)

INSERTION URBAINE DES PORTES DE L'ANNEAU DES SCIENCES
LES ÉTUDES D'APPROFONDISSEMENT – PORTE DE LA SAULAIÉ

▲ **ETUDE LORYS des années 2000**

**PORTE DE LA SAULAIÉ AVEC
FRANCHISSEMENT AERIEN**

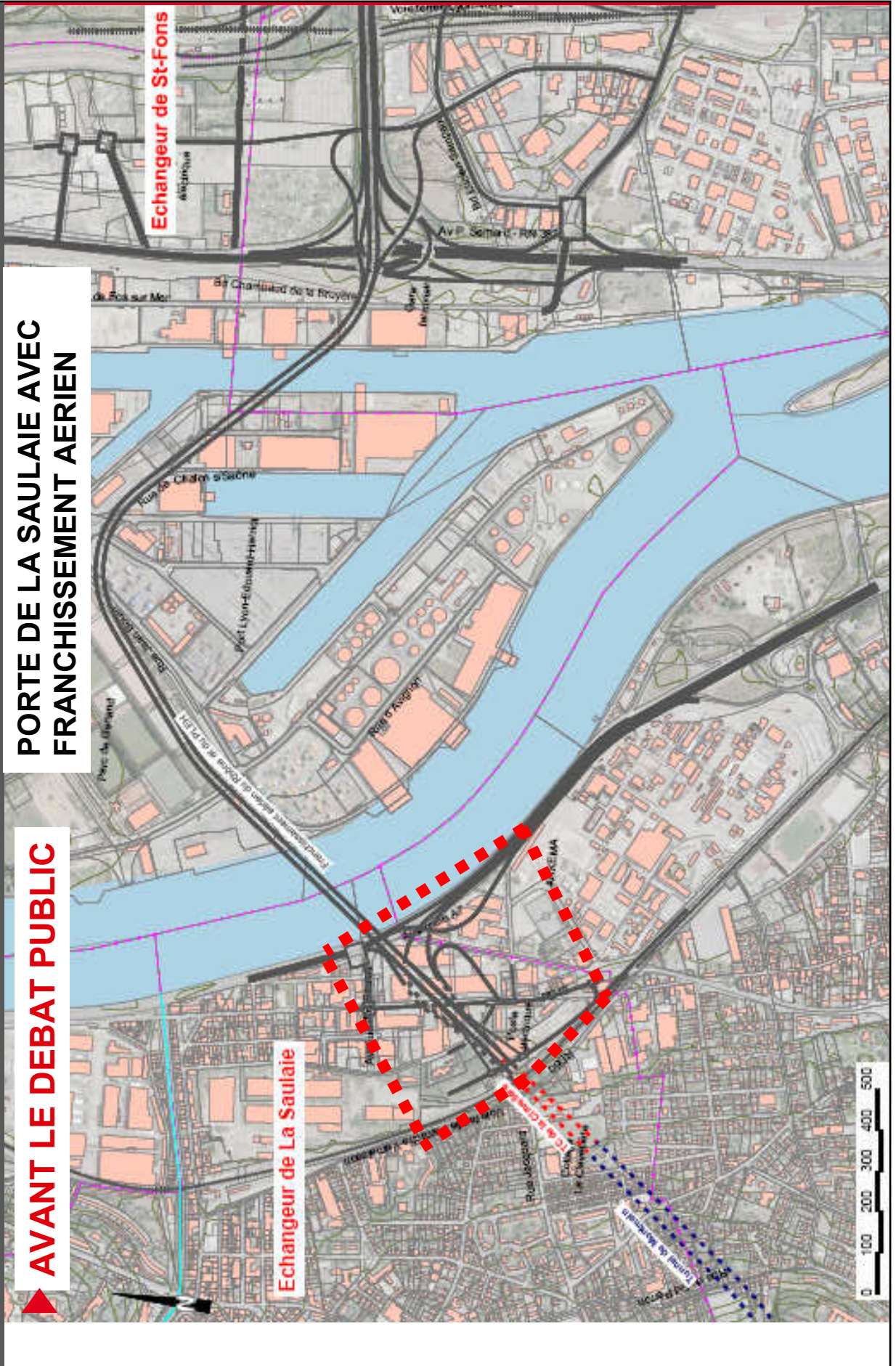


Annexe (53/57)

INSERTION URBAINE DES PORTES DE L'ANNEAU DES SCIENCES
LES ÉTUDES D'APPROFONDISSEMENT – PORTE DE LA SAULAIE

▶ **AVANT LE DEBAT PUBLIC**

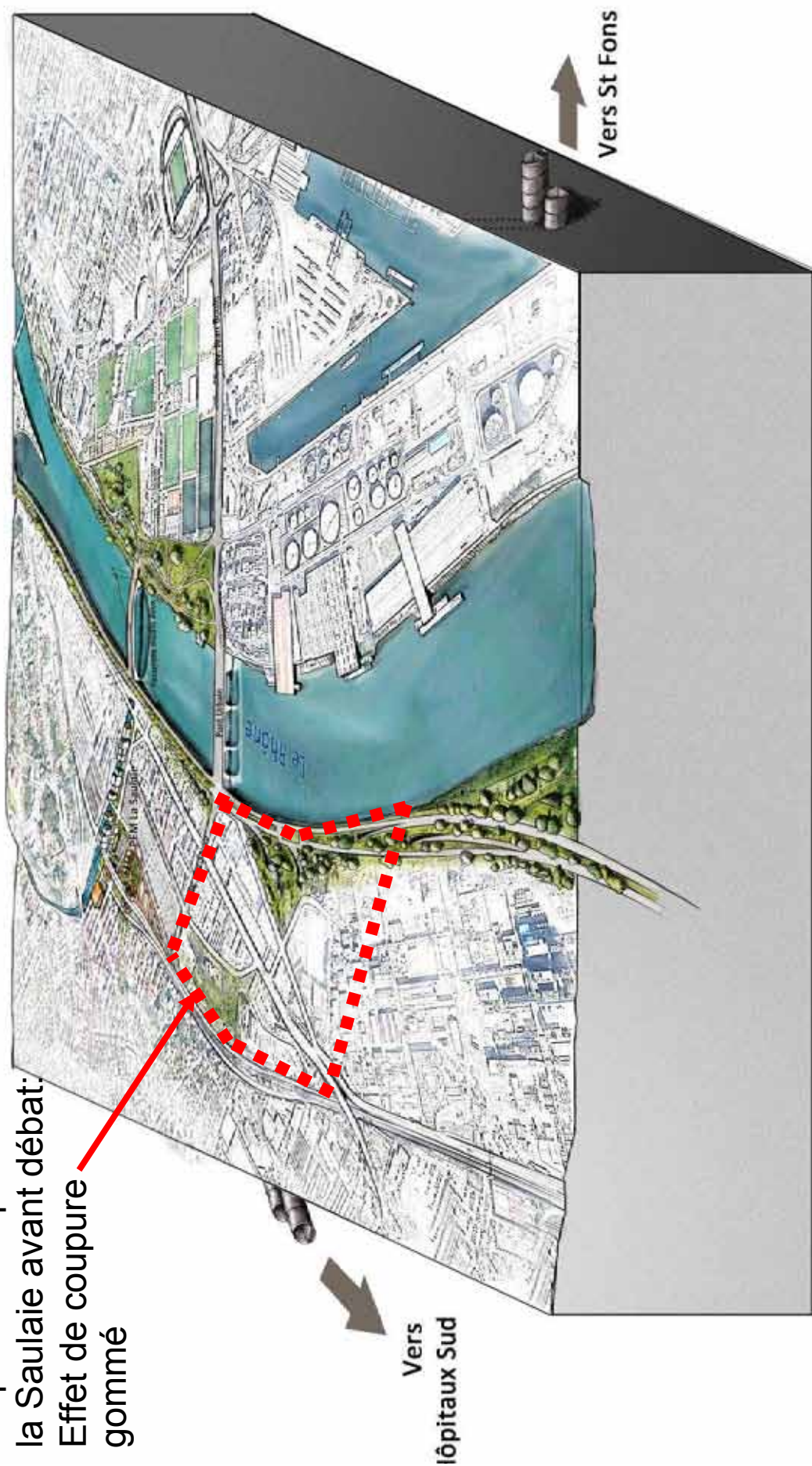
**PORTE DE LA SAULAIE AVEC
FRANCHISSEMENT AERIEN**



Annexe (54/57)

**INSERTION URBAINE DES PORTES DE L'ANNEAU DES SCIENCES
LES ÉTUDES D'APPROFONDISSEMENT – PORTE DE LA SAULAIE****► SUITE AUX APPORTS DU DÉBAT**

Emprise de la porte de
la Saulaie avant débat:
Effet de coupure
gommé



Annexe (55/57)

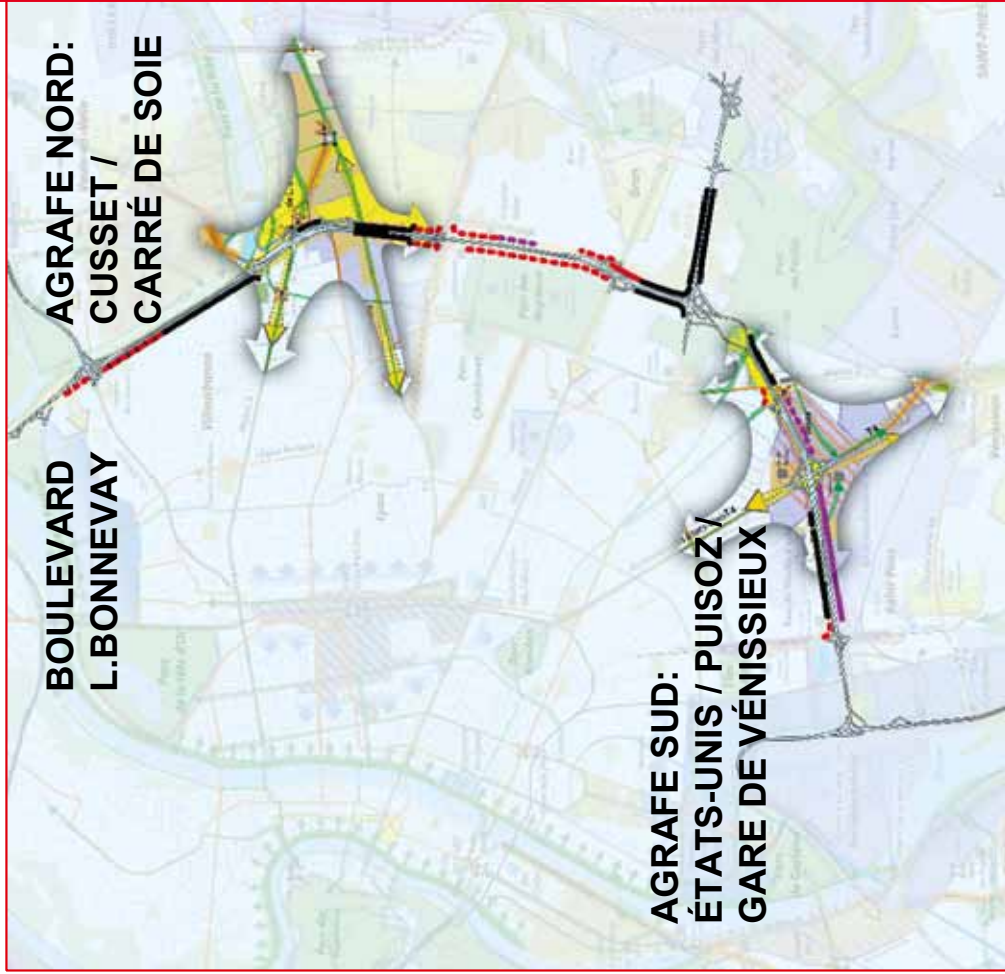
INTEGRATION URBAINE DU BOULEVARD LAURENT BONNEVAY : LES ÉTUDES D'APPROFONDISSEMENT

- ▶ **Poursuivre l'amélioration du cadre de vie des riverains :**

 - > Création et reprise des écrans phoniques le long de l'ouvrage
 - > Mise en place de mesures de gestion du trafic

- ▶ **Volonté de poursuivre une dynamique de projets :**

 - > Reconfiguration des zones d'échanges afin de réduire leurs emprises sur les quartiers traversés
 - > Reconquête des franges du boulevard Laurent Bonnevey
 - > Réalisation des agrafes prévues au SCOT (Cusset et Puisoz)
 - > Améliorer l'insertion urbaine des grandes infrastructures

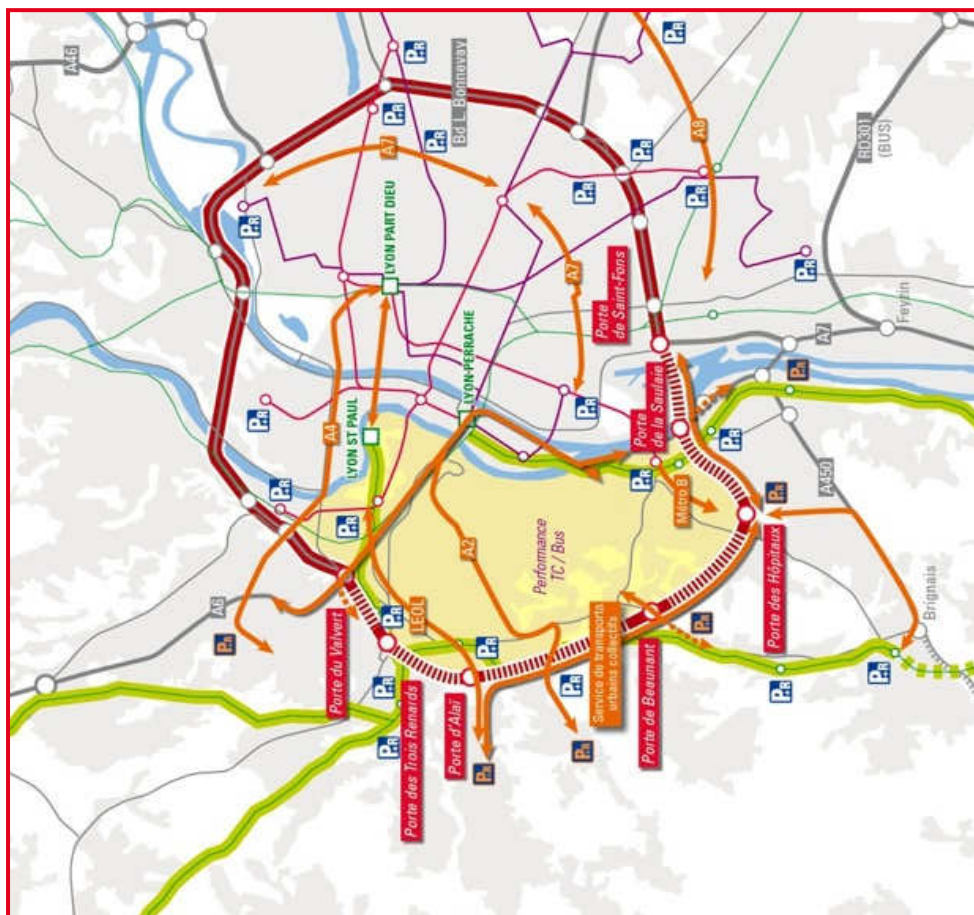


Annexe (56/57)

PRINCIPE DE POURSUITE DU PROJET

> **Compte tenu du rapport Duron établi par la commission Mobilité 21 et suite au débat public, je vous propose :**

- de poursuivre le projet sur la base du scénario Anneau des Sciences



Annexe (56/57)

CONDITIONS DE POURSUITE DU PROJET

Je vous propose :

- > **de continuer le dialogue et la concertation** avec les différents acteurs locaux, accompagné d'une équipe de garants,
- > **d'élaborer une charte** sur l'information et la participation du public,
- > **d'approuver le programme d'études d'approfondissement** à réaliser dès à présent,
- > **de décider l'individualisation complémentaire d'autorisation de programme** à hauteur de 5 M€ TTC (dont 600 000 € TTC pour les acquisitions foncières).

Des recettes sont attendues de la part du Conseil général du Rhône correspondant à la moitié des dépenses (selon protocole Conseil général/ Grand Lyon du 26/08/2010)