

2010/2456 - Avis du Conseil municipal sur la proposition d'augmentation des tarifs du péage du Boulevard Périphérique Nord de Lyon (Direction Déplacements Urbains) (BMO du 10/05/2010, p. 1103)

Rapporteur : M. TOURAINE Jean-Louis

M. TOURAINE Jean-Louis, rapporteur : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, il s'agit d'un dossier sur les déplacements, mais juste avant de le présenter, je voudrais dire un mot sur le document que vous avez trouvé sur vos pupitres. Effectué par les services de la Ville de Lyon, ce fascicule résume l'évolution des déplacements.

Il est intitulé « Lyon plus facile » et il décrit brièvement l'augmentation des transports en commun lyonnais mais aussi des transports en commun de la région lyonnaise, le dispositif REAL, l'amplification des modes doux de déplacement, l'organisation du stationnement, tout cela ayant concouru à diminuer de 21 % la circulation des voitures en ville depuis 2001 et de ce fait, bien sûr, à diminuer les encombrements de trafic et la pollution, même s'il reste encore des progrès à développer.

Le dossier dont il est question aujourd'hui traite du boulevard périphérique Nord de Lyon et ce dossier va être présenté bien sûr au Conseil communautaire du 31 mai prochain. Il s'agit d'appliquer des nouveaux tarifs à partir du 1^{er} août 2010.

Je vous rappelle que la dernière tarification, s'agissant du tarif de base pour les automobiles, qui s'appliquait pour le règlement du péage du boulevard périphérique Nord de Lyon était à 1,8 € et l'évolution proposée est à 2 €. C'est la première revalorisation depuis 9 ans.

Ceci permet un certain nombre d'amélioration pour l'utilisateur. C'est d'abord l'accroissement de la sécurité, par exemple, l'élargissement à deux voies de certaines bretelles, la réhabilitation des tunnels comme cela est bien sûr très important pour améliorer leur sécurité. C'est également l'amplification des travaux de rénovation et d'entretien et la modernisation des systèmes de péage.

Cette augmentation des tarifs correspond exactement à l'inflation. Je rappelle le tarif de base pour les voitures, qu'on appelle également « plein tarif », qui était à 1,8 € il y a un peu plus de 9 ans et qui est passé à 2 €, c'est-à-dire une augmentation de 11 % pour un peu plus de 9 ans puisque la dernière valorisation tarifaire avait été établie en janvier 2001.

L'augmentation est un peu plus élevée pour les abonnés mais le tarif pour les abonnés n'avait pas été revalorisé depuis 1998, c'est-à-dire depuis 12 ans. Là encore, c'est exactement le taux de l'inflation qui a été appliqué.

Au total, l'abonnement bien sûr demeure très intéressant pour les usagers réguliers.

Pour des raisons règlementaires, il n'a pas été possible d'augmenter chaque année le tarif mais actuellement, cela pourra être effectué. Au lieu d'avoir cet effet de marche d'escalier tous les 10 ans et bien, on aura une adaptation annuelle. C'est-à-dire qu'il y a une révision automatique qui sera réalisée en fonction de l'inflation et donc il n'apparaîtra pas d'augmentation significative à l'avenir, simplement, la progression du coût de la vie.

Ceci permet de maintenir la répartition de la charge d'exploitation et de l'emprunt pour cet équipement qui, je vous le rappelle, pèse pour 1/3 sur les usagers du boulevard périphérique Nord de Lyon et pour 2/3 sur les contribuables Grand-Lyonnais et rhodaniens. Il nous paraît raisonnable de ne pas demander aux contribuables de payer plus des 2/3 alors que les usagers contribuent à hauteur de 1/3 du coût, ce qui est bien naturel.

D'ailleurs, au total, pour l'utilisateur, cela reste un des prix les plus bas en Europe pour ce type d'ouvrage. Je rappelle que le prix au kilomètre est 5 fois moins élevé qu'il ne l'est à Marseille pour un équipement de même nature et qu'il est 8 fois moins élevé qu'à Londres. Je crois que nous restons dans des taux tout à fait raisonnables pour un ouvrage en milieu urbain.

Mme BERTRIX-VEZA Bernadette : Monsieur le Maire, je vais essayer d'être encore plus claire dans mes propos, comme cela, après, ils ne seront pas transformés.

M. LE MAIRE : Vous avez raison, il faut toujours faire comme cela.

Mme BERTRIX-VEZA Bernadette : C'est ce que j'essayais de faire.

Vous nous proposez aujourd'hui de revoir les tarifs du boulevard périphérique Nord de Lyon. Géré par OPENLY, cet ouvrage est nécessaire à la bonne circulation automobile à Lyon et dans l'agglomération. D'ailleurs, s'il fallait une preuve de son utilité, je retiendrais celle-ci : depuis 1999, le trafic a augmenté de 47 %. Dans le même temps, des modifications ont été apportées, notamment par le télépéage et divers travaux.

Tout ceci a un coût et si l'on réfléchit à un usage raisonné de l'automobile, il est normal de faire peser une partie de ce coût sur les utilisateurs du boulevard périphérique Nord de Lyon. Les augmentations proposées nous paraissent donc justifiées.

Toutefois, même si la hausse est moins forte que l'inflation depuis 2002, il nous semble qu'une réévaluation progressive aurait été préférable, même avec l'ancienne procédure très lourde qui demandait un décret en Conseil d'Etat. Aussi, sommes-nous favorables à l'ajustement automatique des tarifs en fonction de l'évolution des prix à la consommation. Cela donnera des recettes supplémentaires régulières qui nous permettront de poursuivre le développement et l'amélioration de TEO, cofinancé par le Conseil Général du Rhône et le Grand Lyon à 50 % chacun. Rappelons que les recettes, après déduction des dépenses d'exploitation et de rénovation de l'ouvrage, couvrent 29 % de la charge de l'emprunt.

Monsieur le Maire, j'aimerais à ce stade rappeler que TEO ne peut être pleinement efficace tant que le périphérique Ouest ne sera pas bouclé. En effet, le trafic d'agglomération se dirige actuellement automatiquement vers la ville centre, Lyon, les déplacements interurbains sont ralentis.

Monsieur le Maire, il nous faut le TOP pour canaliser ce trafic, canaliser les déplacements de périphérie à périphérie. Cela fait 20 ans que l'on en parle ! Cet ouvrage éliminera une bonne partie de la circulation de transit dans le centre de l'agglomération. Afin que le TOP remplisse ses missions, il est nécessaire de lancer également le projet du COL. Pour d'évidentes raisons budgétaires, ce bouclage cofinancé par le Grand Lyon et le Conseil Général devra être à péage.

Il nous faut donc un TOP dans un tracé court, qui relie le Valvert le plus directement possible à Laurent Bonnevey. Dès lors, l'ouvrage de traversée du Rhône sera proche des quartiers en plein développement : Gerland, Confluence, mais aussi Oullins et les hôpitaux Sud. Le port Edouard Herriot étant la difficulté principale de ce tracé, permettez-moi de suggérer que la possibilité de passer sous le Rhône soit étudiée. A défaut, il est impératif que les ouvrages de franchissement s'intègrent au mieux dans l'environnement.

S'il nous faut le TOP, il nous le faut rapidement. Aussi, Monsieur le Maire, puisque vous êtes aussi Président du Grand Lyon, nous vous demandons de travailler en bonne intelligence, sans a priori et sans arrière pensée, avec le Conseil Général, pour le bien de tous les Lyonnais.

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2^e arrondissement :
Monsieur le Maire, vous nous proposez d'augmenter les tarifs du péage du boulevard périphérique Nord de Lyon pour la seule raison qu'ils ne l'ont pas été depuis longtemps. Il faut bien suivre l'inflation ! Avec comme autre promesse, une hausse automatique des tarifs, pour que cela ne fasse pas l'objet d'un débat public à chaque fois que le coût de la vie augmentera de 10 centimes. Vous m'expliquerez d'ailleurs comment le coût de la vie peut augmenter de 10 centimes, je n'ai pas trouvé la rédaction du rapport très claire à ce sujet. En oubliant au passage d'indiquer que votre système contribuera lui-même à l'augmentation du coût de la vie.

Permettez-moi de rappeler rapidement le fonctionnement du péage du boulevard périphérique Nord.

La Société OPENLY, filiale à 100 % d'ASF et donc du Groupe Vinci, exploite le boulevard périphérique Nord de Lyon depuis janvier 2006 pour le compte du Grand Lyon, propriétaire de l'ouvrage. Une délégation de service public a été attribuée à cette Société pour une durée de 8 ans, à la suite d'un appel d'offres. Dans ce cadre, OPENLY a pour mission l'exploitation du boulevard périphérique Nord de Lyon et de ses ouvrages.

Le Grand Lyon nomme, par arrêté, un régisseur de recettes qui a la responsabilité de la collecte de la redevance publique du péage et du versement de son intégralité au trésorier général du Grand Lyon.

Ainsi, l'augmentation des tarifs peut avoir deux raisons :

- la prévision d'investissements importants à venir ;
- une société délégataire en difficulté financière, les tarifs ayant été mal estimés.

Rien ne corrobore la première hypothèse, puisque la seule raison évoquée, je le rappelais il y a quelques instants, est un rattrapage de l'inflation.

Reste donc l'hypothèse d'une société délégataire en difficulté financière. Faute de réponse de la part de la direction de l'évaluation de la performance du Grand Lyon, voici quelques chiffres clés trouvés sur internet :

- chiffre d'affaires : 2 197 K€ ;
- rentabilité commerciale : 13 % ;
- rentabilité financière : 35 %.

La Société OPENLY est donc une société dont la rentabilité commerciale et surtout, financière, est excellente. Ce dont nous nous félicitons. OPENLY a ainsi pu, en 2009, améliorer le service aux usagers en modernisant le système de péage. Et cela, sans avoir besoin d'augmenter les tarifs pour financer cette opération.

L'augmentation que vous nous proposez aujourd'hui aura donc pour effet direct d'augmenter encore la très bonne rentabilité d'une société au profit d'ASF et donc, au profit du groupe Vinci.

Or, le versement de l'intégralité de la collecte de cette redevance publique va dans les caisses du Grand Lyon. Il faut donc bien appeler un chat un chat : cette augmentation de tarif n'est rien d'autre qu'une augmentation d'impôt déguisée. Vos services n'ayant pas répondu à nos demandes, nous ne savons pas combien cette augmentation rapportera exactement au Grand Lyon. Ce que nous savons en revanche,

c'est qu'un comportement politique honnête et courageux implique comme vous nous l'avez rappelé tout à l'heure, Monsieur le Maire, de dire ce que l'on fait, sans chercher à masquer ses actions derrière d'obscurs prétextes de rattrapage d'inflation.

La nécessité financière de cette augmentation étant loin d'être démontrée, il s'agit donc bien là d'une nouvelle charge que vous imposez aux Lyonnais. Une charge supplémentaire qui ne figurait pas dans votre plan de mandat...

Pour finir, j'ajouterai que l'augmentation des tarifs du péage du boulevard périphérique nous semble particulièrement malvenue au moment où les travaux du deuxième tunnel de la Croix-Rousse débutent avec, pour conséquence, une augmentation prévisible importante du trafic de ce boulevard, d'autant que votre Opposition au lancement du TOP rend, à moyen terme, tout espoir d'amélioration du trafic illusoire.

Permettez-moi à mon tour, à cette occasion, de dire un mot sur le TOP. Nous avons été atterrés de la façon dont s'est déroulée la séance du Grand Lyon et du Conseil général à l'Auditorium. On attend, les Lyonnais attendent le TOP depuis plusieurs dizaines d'années. Tout le monde s'accorde à reconnaître, ou presque tout le monde, qu'il est vital pour le bon fonctionnement et le développement de notre agglomération. Michel Noir, en un mandat, a été capable de réaliser le tronçon Est et pourtant, à l'époque, combien de voix se sont élevées contre ces travaux, dont celles de nombre de vos amis d'ailleurs. Mais aujourd'hui, plus personne ne remet en cause la nécessité de TEO.

Depuis cette avancée, il n'y a plus jamais eu de volonté politique suffisamment forte pour poursuivre cet équipement. A la décharge de Raymond Barre, il a dû assumer les lourds investissements engagés par son prédécesseur sur ce dossier, mais pour vous, pourquoi cette absence de volonté politique ?

En 2001, vous aviez annoncé le TOP dans votre programme, vous l'aviez même annoncé comme étant l'une de vos priorités. En un mandat, le dossier n'a pas avancé.

En 2008, vous avez été élu également sur un programme dans lequel vous décriviez la réalisation du TOP comme « nécessaire » et vous invoquiez le problème majeur du « franchissement du Rhône », lié lui-même à la décision définitive de l'Etat quant à la définition des périmètres de risques dans les secteurs classés « Seveso ». Et aujourd'hui, nouveau rebondissement, vous conditionnez la réalisation du TOP à l'engagement de l'Etat sur le COL et sur les arrivées autoroutières dans Lyon. En clair, vous trouvez toujours une bonne raison pour ne pas avancer sur ce dossier.

Nous partageons votre analyse d'une dissociation claire du trafic local et régional d'une part, et national et international d'autre part,

mais nous pensons que votre inconfort politique sur ce dossier bloque bien davantage la décision. Vous cherchez toutes les raisons qui vous feront gagner du temps alors qu'il faut au contraire avancer sans plus attendre.

Vous nous dites, et vous l'avez répété tout à l'heure, mettre en place un modèle de gestion de notre Ville indépendante de l'Etat, indépendante de Paris, basé sur la seule volonté de l'équipe municipale et basé sur l'intérêt de Lyon. Je vous propose aujourd'hui d'assumer jusqu'au bout ce modèle lyonnais. Tout le monde, encore une fois, sauf quelques écologistes, est d'accord, alors décidez-vous vite puisque Lyon en a besoin.

Pour revenir au dossier de TEO, nous ne demanderons pas aux Lyonnais de mettre une nouvelle fois la main au portefeuille. Nous voterons résolument contre ce nouvel impôt déguisé.

M. HAVARD Michel : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, vous nous soumettez donc aujourd'hui les augmentations de tarifs que la Communauté urbaine de Lyon va proposer pour le péage du boulevard périphérique Nord en invoquant deux motifs : le premier, c'est l'amélioration du service par la mise en place du Télépéage Inter Société, ce qui, effectivement a permis une réduction des temps d'attente au péage et une amélioration du service, mais cette modernisation entraîne aussi quelques économies dans le coût de fonctionnement. Au final, puisqu'elle s'est traduite par une diminution des coûts de fonctionnement, elle ne peut justifier une augmentation des tarifs.

Autre raison que vous invoquez : le rattrapage sur l'inflation puisque, effectivement, depuis 2001, la procédure étant un peu lourde, il n'avait pas pu y avoir de mise à jour du tarif en fonction de l'inflation. Mais là, vous n'y allez franchement pas avec le dos de la cuiller, puisque vous proposez le rattrapage en une seule fois : une augmentation brutale des tarifs avec + 11 % pour le passage plein tarif et plus 18 % pour les abonnements. C'est un signal négatif pour le pouvoir d'achat des Lyonnais.

Alors qu'un périphérique a pour vocation de désengorger le centre ville en permettant aux voitures de le contourner, attention de ne pas les inciter, compte tenu de la forte augmentation du prix, à transiter par le tunnel de Fourvière, les quais de Saône ou le tunnel de la Croix-Rousse. Ce serait une forme de péage urbain à l'envers.

Vous mettez en place le principe d'une révision régulière de la hausse des tarifs, ce qui paraît être un principe acceptable ; par contre vous ne prévoyez rien, vous n'anticipez pas la situation pour qu'il y ait éventuellement une baisse des tarifs. Je pense notamment au moment où le tunnel de la Croix-Rousse sera fermé. On sait fort bien que le trafic va devoir se reporter à ce moment-là et le fait de ne pas adapter le péage ou de ne pas avoir la possibilité d'adapter éventuellement le péage de TEO à cette situation exceptionnelle, nous paraît être une lacune du dossier.

Enfin, puisqu'on parle de périphérique, on va parler du bouclage du périphérique. Là-dessus effectivement, tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut boucler le périphérique après dix ans d'inaction -presque tout le monde Monsieur Hémon- puisque vous aviez effectivement annoncé le bouclage du périphérique dans votre plan de mandat 2001 et que nous n'avons rien vu venir. Alors que le débat se rouvrirait, ce dont tout le monde se félicitait, vous avez immédiatement refermé la discussion.

Très franchement, j'ai du mal à comprendre pourquoi ce refus de discussion. Il y a deux hypothèses qui ont été présentées : celle d'un tracé court et celle d'un tracé plus long sur l'A450, et plutôt que d'étudier, d'examiner, de discuter de ces deux hypothèses, vous avez d'emblée fermé la discussion à ce débat en le conditionnant avec un certain nombre d'engagements. Et du coup, vous donnez l'impression, le sentiment, que finalement vous ne voulez pas du tronçon Ouest du périphérique et que par cette manœuvre-là, et bien vous le remettez dans les cartons.

Voilà ce que nous souhaitons dire à l'occasion de ce dossier concernant le périphérique. Il est indispensable que notre agglomération se dote d'un périphérique, il faudra pour cela une volonté forte qui ne doit pas laisser pour autant une absence de place à la discussion et à la concertation. Etudions les différentes hypothèses, discutons et puis mettons en place les modalités de ce tronçon Ouest du périphérique. De cette façon, nous serons la grande agglomération qui aura enfin un périphérique complet.

Pour finir...

M. LE MAIRE : Vous iriez d'où à où ?

M. HAVARD Michel : Il y a deux hypothèses que vous avez d'ailleurs vous-même présentées.

M. LE MAIRE : Votre hypothèse, c'est laquelle ?

M. HAVARD Michel : C'est d'étudier les hypothèses entre le tracé long et le tracé court.

M. LE MAIRE : Votre hypothèse c'est d'étudier les hypothèses, et quand on aura étudié les hypothèses, on fera une hypothèse ?

M. HAVARD Michel : Monsieur le Maire, vous clôturez le débat avant de l'ouvrir !

Vous voyez c'est typique de votre mode de fonctionnement, vous fermez le débat avant de l'ouvrir. Ouvrez-le, étudiez, faites les études, les analyses pour voir combien cela coûte, quel est le flux du trafic, etc... Là, vous refusez la discussion sur ce dossier et vous dites : c'est comme ça et pas autrement. C'est la stratégie du passage en force et cette

stratégie, comme sur beaucoup de dossiers, nous ne la partageons pas ! Et comme nous ne partageons ni cette stratégie du passage en force, ni les augmentations de tarifs brutales, et bien nous voterons contre ce dossier.

M. FOURNEL Yves, Adjoint : Monsieur le Maire, chers Collègues, je vais essayer pour ma part d'en rester strictement sur l'objet de ce rapport, à savoir la tarification du péage du Périphérique Nord, mais je ne peux quand même pas m'empêcher de rappeler à M. Broliquier, qu'il n'a pas dû lire tous les comptes du Grand Lyon, parce qu'il m'a semblé quand même avoir une augmentation très forte des charges, due en particulier à la mise aux normes des tunnels du Périphérique Nord. Donc, on n'est pas du tout à dépenses constantes, comme vous aviez l'air de le dire, sans parler d'un certain nombre de charges, par exemple les dépenses d'énergie, de personnel, sur ce Périphérique. Donc, je crois qu'il n'est pas normal de présenter les choses ainsi.

Le Groupe GAEC, pour revenir au sujet, s'est opposé au début du projet du Périphérique Nord, au principe et au montant du péage de ce périphérique, avec d'autres élus, Verts et Communistes, et nombre d'associations d'usagers. Cela avait abouti à la limitation de la partie payante au tunnel et à un tarif plus acceptable.

De la même façon, nous avons approuvé la dernière renégociation, sur la gestion du Périphérique Nord. Le niveau d'ajustement des tarifs correspond à l'évolution de l'inflation, depuis la dernière délibération et reste dans le même ordre de grandeur, alors que les charges du Grand Lyon sont en augmentation sur cet ouvrage.

Donc, nous voterons ce rapport, parce qu'il s'inscrit dans le cadre de la législation actuelle.

Je voudrais cependant rappeler notre position de fond sur ce type de péage par section, qui est un mode dépassé, inégalitaire et inadapté. Je n'ai pas le temps de le développer en détail, mais je voudrais rappeler notre proposition alternative pour le futur.

Le Groupe GAEC demande une modification législative permettant l'expérimentation d'un autre mode de financement par l'utilisateur des déplacements urbains.

Il devrait lier le financement des transports collectifs et des voiries, pour assurer la priorité aux modes doux et collectifs et garantir l'inter modalité, solidariser ces financements et contribuer ainsi à la cohérence des politiques.

Il devrait associer l'accès et l'usage des différents modes de transport et ne pas discriminer par les tarifs, l'éloignement de l'habitat par rapport au centre de l'agglomération. Il s'agirait donc d'une vignette unique, multimodale, pour l'accès à ces ouvrages de voirie, aux parkings-

relais et aux transports en commun, pour les habitants de l'agglomération, qui pourrait se combiner avec un péage sur les autoroutes, à l'entrée de l'agglomération pour les trafics internationaux et interrégionaux, afin de les inciter à emprunter des itinéraires alternatifs de contournement.

Cette vignette multimodale n'aurait de sens, que si elle s'inscrivait dans un plan global de développement des transports collectifs et modes doux, tel qu'il est envisagé dans le PDU et le Plan de Mandat du Grand Lyon et projeté pour les mandats suivants, en articulation avec le projet REAL pour les liaisons régionales inter cités.

Voilà notre position sur ce dossier. Je vous remercie de votre attention.

M. HELAL Karim : Monsieur le Maire, chers Collègues, nous nous abstiendrons sur ce dossier et voici pourquoi très rapidement.

Nous sommes quelques uns dans cette assemblée à avoir, avec de nombreuses associations et organisations syndicales et politiques, je pense aux Communistes, aux Verts, aux Alternatifs, levé les barrières tous les matins en 1997 sur TEO.

Plus de 110.000 Lyonnais s'étaient alors exprimés, pour dire « non au péage » et à la réintroduction de l'octroi à l'entrée des villes.

Le péage comme mode de financement de l'exploitation de l'ouvrage et d'une partie très partielle de l'investissement, n'a jamais recueilli notre approbation.

1/ Parce qu'il est socialement inéquitable, payé par tous, au même niveau, quelles que soient leurs ressources ;

2/ Il introduit un mode de transport à plusieurs vitesses, favorable et utilisé par quelques uns : ceux qui en ont les moyens ;

3/ Il n'est pas « environnement-compatible » et est contre productif ;

4/ Il aggrave la fracture sociale et géographique ;

5/ Il est financièrement peu efficace.

Nous avons proposé, à l'époque, d'autres modalités de contribution des usagers, au financement des politiques de déplacement. Nous aurons l'occasion d'en débattre très prochainement à l'occasion du débat public sur le TOP : carte orange multimodale, etc.

Enfin, concernant cette augmentation de quelques centimes d'euros, nous prenons acte que le vide juridique n'a pas permis d'avoir des augmentations progressives et cela depuis 2001. Mais, il faut noter que

cette augmentation significative intervient à un moment peu opportun et concomitamment avec les difficultés liées aux travaux de mise en sécurité du tunnel de la Croix-Rousse.

Mme ROY Mireille, Adjointe : Monsieur le Maire, chers Collègues, tout d'abord je voudrais dire à M. Broliquier, qu'effectivement quelques écologistes arriérés ne sont pas au TOP, mais aussi je voudrais l'inviter dans mon bureau, afin qu'il constate que je ne m'éclaire pas à la bougie !

(Rires.)

Je ne vais pas refaire l'historique du Boulevard Périphérique Nord de Lyon et de l'opposition initiale des Verts, à un mode de gestion externalisé.

Il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui on nous demande de voter l'augmentation de tarifs, aux motifs que ceux-ci n'ont pas bougé depuis 2001 d'une part, et d'autre part, on parle d'amélioration du service rendu aux usagers, par l'instauration du télépéage.

Notre Groupe s'abstiendra sur ce dossier.

En effet, il ne s'agit en aucun cas, d'un péage dont la visée serait environnementale et réduisant les émissions de gaz à effet de serre ; pas plus qu'un péage favorisant le financement des transports en commun, plus fréquents, plus rapides, voire plus sécurisés ; pas davantage d'un péage juste et équitable, puisqu'il est unique, quel que soit le modèle ou la cylindrée de l'automobile.

Il est même profondément injuste, puisque nombre d'automobilistes infortunés préfèrent circuler en surface, plutôt qu'emprunter les tunnels, sensés diminuer le trafic urbain.

Nous pourrions, au risque de nous répéter, réaffirmer nos ambitions sur notre vision des déplacements urbains. Jean-Louis Touraine l'a dit tout à l'heure, il reste encore des progrès à développer.

La diminution de l'espace dédié à la voiture vous paraissait peut-être dogmatique, il y a quelques années : elle est devenue nécessaire aujourd'hui, pour atteindre les objectifs de diminution des gaz à effet de serre, ainsi qu'ils ont été affirmés par le Plan Climat Energie du Territoire du Grand Lyon, il y a fort peu.

C'est dans cette perspective que nous souhaitons davantage d'aménagements dédiés aux autres modes de déplacement : par exemple, les 80 km de couloirs de bus attendus, de réelles zones de rencontre, ailleurs qu'en presque île, une politique de stationnement rigoureuse.

Nous ne souhaitons pas plus que vous, devenir une ville albanaise ; notre modèle, comme le vôtre, Monsieur le Maire, serait plutôt une ville apaisée.

Voyez vous-même combien sont plébiscités aujourd'hui les éco-quartiers, au sein desquels la place de la voiture a été revue et corrigée.

Il nous semble que l'idée d'une carte multimodale, dont ont parlé nos collègues, sur l'agglomération, est une piste de financement qui permettrait l'incitation à utiliser les transports en commun.

Faire évoluer la législation dans ce sens est un challenge écologiste, bien plus motivant qu'une hausse des tarifs. Je vous remercie.

M. TOURAINE Jean-Louis, Premier Adjoint : Je m'adresse tout d'abord à Mme Bertrix qui regrette que l'augmentation n'ait pas pu être répercutée chaque année en fonction de l'inflation. Oui, nous le regrettons également ! Mais il a fallu beaucoup d'interventions de M. le Maire pour que le décret soit obtenu et permette qu'à l'avenir cette augmentation puisse suivre le coût de la vie.

Pour M. Broliquier, qui ne comprenait pas ce que signifiait cette augmentation de 0,10 € : c'est simple à comprendre ! Quand l'augmentation du coût de la vie, l'an prochain, sera de 0,6 ou 0,7 €, cela ne sera pas répercuté sur le prix, parce qu'on ne veut pas faire payer davantage que ce que représente l'inflation. Le jour où cela dépassera 0,10 €, alors ce sera 0,10 € de plus : c'est donc un accroissement qui suit l'inflation, mais qui tient compte, effectivement, des possibilités de paiement et qui reste donc légèrement en dessous de l'inflation, mais seulement légèrement et qui la rattrape chaque fois que l'on franchit une étape de 0,10 €.

Vous avez évoqué les besoins qui sont encore présents pour l'aménagement de cet ouvrage. Sachez, par exemple, que ces besoins ont été croissants, avec les nécessités de mise en sécurité des tunnels. Vous savez qu'après l'accident du tunnel du Mont Blanc, et de façon très légitime, les recommandations ont été beaucoup plus sévères permettant de diminuer les risques sous les tunnels.

La répercussion sur les tunnels du BPNL représente un coût important qu'il nous faut assumer. Donc au total, il y a en permanence des frais d'entretien pour les tunnels, pour la chaussée, pour les bretelles, qui composent cet ouvrage.

Vous avez évoqué le TOP, mais je n'y reviens pas, parce que ce n'est pas tout à fait le sujet de ce rapport et M. le Maire pourra vous donner quelques éléments de réponse tout à l'heure à ce sujet.

M. Broliquier disait : « c'est une augmentation de charges pour les Lyonnais ». C'est l'opposé, c'est pour éviter d'avoir une augmentation de charges pour les Lyonnais que le prix de chaque passage sera appliqué sur chaque usager. En effet les usagers peuvent être soit des Grand-Lyonnais, soit des visiteurs venant d'une autre région ou d'un autre pays. Chacun d'entre eux continuera à contribuer pour un tiers au prix de l'ouvrage, et les Lyonnais continueront à ne contribuer que pour deux tiers par leurs impôts au prix de l'ouvrage.

Sinon, comme je viens de vous l'expliquer, avec chaque année des frais à intégrer, cela voudrait dire qu'il faut augmenter les impôts pour les Lyonnais. Il ne serait pas juste que les Lyonnais payent davantage et que les usagers n'aient pas à suivre le coût des réparations et de l'entretien de cet ouvrage.

M. Broliquier et M. Havard ont parlé du tunnel de la Croix Rousse qui mérite une minute d'explication. Pourquoi, effectivement, ne pas mettre à gratuité le BPNL pendant les travaux du tunnel de la Croix Rousse ? Et bien de fait, ce serait un paradoxe. Comprenons : il y a plusieurs itinéraires alternatifs et les gens qui utilisaient régulièrement le tunnel de la Croix Rousse vont probablement chercher d'autres itinéraires. L'un de ces itinéraires parmi les plus commodes est représenté par cet ouvrage du périphérique Nord. Cela veut dire qu'il y aura significativement plus d'usagers. Cela veut dire que les travaux d'entretien vont augmenter puisque plus il y a d'usagers, plus il y a de dépenses. Il y a une relation très directe entre les deux.

Donc, on ne voit pas comment on pourrait faire face à ces dépenses si on le mettait à gratuité. D'ailleurs je ne comprends pas cette logique. Quand la SNCF par exemple affronte un mouvement de grève ou doit faire des travaux sur une ligne qui a tels ou tels inconvénients, est-ce pour autant que l'on demande que les avions deviennent gratuits pour que les gens se déplacent gratuitement, parce que les trains ne sont plus disponibles sur telle ligne ?

Donc, je crois que l'on ne peut pas solliciter la gratuité. Par contre ce que l'on peut faire, c'est établir des services aux Lyonnais permettant à ceux-ci de pouvoir utiliser au mieux le tunnel de la Croix-Rousse et je vous donne le site qui permet d'avoir les indications sur les horaires d'ouverture et de fermeture du tunnel qu'on appelle l'alerte mail pour le tunnel de la Croix Rousse : www.tunneldelacroixrousse.fr et ainsi chacun saura, pour le lendemain si le tunnel est ouvert à telle ou telle heure où il veut l'emprunter et il ne sera donc jamais contraint de devoir utiliser le périphérique Nord payant. Voici donc quelques éléments de réponse à chacun des intervenants.

M. LE MAIRE : Merci bien. Quelques mots supplémentaires sur ce dossier.

D'abord je veux rappeler pour tous les Lyonnais, l'historique du tronçon Nord du périphérique. Conçu au départ avec un certain modèle économique, c'était par le biais d'une concession et d'un péage uniquement pour les usagers qui devaient financer cet ouvrage. Evidemment cela aboutissait à des coûts prohibitifs d'où une levée de boucliers dans l'opinion lyonnaise qu'à l'époque nous partagions.

Il y a eu une discussion au début du mandat de M. Raymond Barre et donc nous avons décidé en commun premièrement, que nous reprenions, que nous rachetions l'ouvrage qui avait été fait, Grand Lyon et Conseil Général, et comme nous le rachetions, il fallait bien trouver des façons de le financer. Et nous nous sommes mis d'accord sur un scénario qui était celui-ci : deux tiers qui étaient l'impôt et un tiers qui était l'usager.

Aujourd'hui, le problème est clair. Si on n'augmente jamais le péage, il est bien évident que la part de l'usager va décroître et que la part du contribuable va augmenter. Est-il juste que les habitants du Grand Lyon payent pour tous ceux qui empruntent, Lyonnais ou non Lyonnais, le tronçon du périphérique ? Est-ce qu'il est normal qu'ils payent entièrement pour eux ? Nous disons non ! A partir du moment où l'on dit : « tout ne doit pas être pris en charge par l'impôt », il n'y a qu'une seule façon de procéder, c'est effectivement de réévaluer.

Pourquoi on ne l'a pas fait plus tôt ? Parce qu'il y a eu des Ministères qui n'ont jamais pris en compte ce dossier. Je dois en être à ma dixième question écrite, question orale, etc...et dès qu'il y a eu un changement de législation, nous avons mis en place cette disposition.

Pour le TOP, c'est un débat que nous aurons par la suite. Je veux simplement dire deux choses. Je vous demanderai, puisque c'est quelque chose qui intéresse les Lyonnais, que nous y revenions dans un prochain Conseil municipal où j'apporterai les cartes, pour montrer que ce qui serait insupportable pour les Lyonnais, c'est que l'on refasse entre le TOP et le COL, la même confusion des trafics que l'on a fait au moment du tunnel de Fourvière. Si effectivement, on dessine un TOP qui peu à peu, en s'allongeant fasse en sorte qu'il n'y ait plus besoin où qu'il y ait moins besoin de COL, on fera en sorte que du Nord au Sud, tout le monde prenne le tronçon Ouest du périphérique et qu'effectivement il n'y ait plus de COL. Et on va aboutir à la même erreur, mais je vous montrerai mieux prochainement sur des cartes.

Alors, M. Havard dit, « mais laissez faire tout cela c'est le débat ». Je n'ai aucun conseil à donner pour tous ceux qui aspirent à de hautes responsabilités. Mais quand même, pour un projet qui va coûter trois milliards d'euros, il vaut mieux, au départ, que les Lyonnais sachent quelle est votre position à vous. Parce que si vous dites : « on verra, on va laisser faire, on verra bien ce que cela donne, et ça donnera ce que ça donnera ».

Pour moi la politique n'est pas comme ça. Pourquoi nous avons voulu faire le tronçon Ouest du Périphérique ? Tout simplement parce que nous voyons qu'aujourd'hui il y a des bouchons qui commencent au pont de Pierre Bénite et qui font qu'entre le 7^e arrondissement et le centre ville, il est impossible de circuler. Aujourd'hui il y a déjà un contournement Ouest de l'agglomération.

Ce contournement se fait par Gerland, le pont de Gerland, ensuite le boulevard Urbain Scientifique et puis on vient rejoindre le périphérique. Cela se reproduit tous les jours, tous les matins, tous les après-midi, vous avez déjà ce contournement. Donc, nous souhaitons que quelque chose se fasse. Après, il ne faut pas confondre, et Gérard Claisse le dit très bien dans les débats publics, « il y a un objet politique que vous affirmez parce que c'est notre conviction ». En politique, si on n'a pas de conviction, si on pense que tout se vaut, que les choses sont égales partout, ce n'est pas la peine de solliciter l'avis des électeurs, il suffit de faire « au petit bonheur la chance ».

Il y a les choses que l'on affirme et autour de ces affirmations, le débat se noue et certaines choses périphériques sont modifiées par le débat. Mais dans toutes les concertations il y a des choses qui, au départ, ne sont pas négociables, car l'on doit tout de même savoir, grosso modo, où l'on va, sinon il n'y a pas de politique possible.

Je pense que si les Lyonnais, par exemple, nous font globalement confiance, c'est plutôt parce qu'ils savent où on va, qu'on leur dit les choses, que l'on va dans cette direction, que l'on fait ce que l'on a dit, et nous n'allons pas changer de méthode pour l'avenir.

Mais ce n'est pas le débat d'aujourd'hui, le débat est de savoir si le reste de l'emprunt qu'on a à rembourser, on le fait rembourser totalement par le contribuable ou si on en garde un tiers pour l'utilisateur. Pour les nouveaux travaux nécessaires aujourd'hui ou demain, je vous signale que depuis la construction du tronçon Nord et du périphérique, il y a eu non pas simplement l'accident du tunnel du Mont Blanc, mais également le feu sous le tunnel de la Manche, et qu'à partir de ce feu, il faut une résistance supplémentaire au feu pour les tunnels du style du tronçon Nord du périphérique. On a déjà fait un certain nombre d'expérience de résistance au feu et lorsque nous aurons terminé le réaménagement du tunnel de la Croix-Rousse, on devra entreprendre, ce n'est pas de gaité de cœur, des travaux sur le mandat d'après sur ce tronçon Nord du périphérique.

Voilà la réalité actuelle, mais évidemment on essaie d'apporter une réponse responsable.

Je mets aux voix les conclusions de mon rapport. Il n'y a pas d'opposition ? Elles sont adoptées à la majorité.

(Les Groupes Lyon Divers Droite et Ensemble Pour Lyon ont voté contre. Les Groupes Communiste, Républicain et Intervention Citoyenne et Ecologie, Les Verts et apparentés se sont abstenus.)

(Adopté.)