

I – COMMISSION GENERALE

Transport en commun – Plan de mandat du SYTRAL

M. LE MAIRE : Mesdames et Messieurs, chers Collègues, depuis quelques mois notre Conseil municipal est précédé de commissions générales au cours desquelles, nous essayons d'examiner les différents pans de la politique de l'agglomération. Nous avons aujourd'hui invité M. Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, pour qu'il puisse nous faire le point sur les différents projets en cours dans l'agglomération. Je crois que chacune et chacun d'entre vous s'aperçoit qu'un certain nombre de lignes sont en cours de réalisation, que le plan Atoutbus s'est mis en place, permettant à davantage de nos concitoyens d'utiliser les transports en commun. Donc, je souhaitais que M. Rivalta puisse nous faire le point sur ce dossier. Monsieur Rivalta, vous avez la parole.

M. RIVALTA Bernard, Président du SYTRAL : Monsieur le Président du Grand Lyon, Monsieur le Sénateur Maire de Lyon, puisque nous sommes en séance du Conseil municipal de Lyon, vous avez souhaité qu'on s'exprime sur le fonctionnement du SYTRAL et sur les projets qui sont en cours. Je voudrais tout d'abord vous parler du schéma du plan de mandat.

Le plan de mandat est un plan d'à peu près un milliard cent d'euros sur le mandat 2008-2014, comme il a été d'un milliard d'euros sur 2001-2008. Nous avons donc prévu dans ce mandat, d'abord de terminer la liaison de T 4 qui permettra de relier les Minguettes jusqu'à la gare de la Part-Dieu, puis de prolonger ce trajet sur la voie T 1 jusqu'à l'IUT Feyssine et donc, pour la première fois dans l'agglomération, de mettre en place, une ligne transversale qui ne passe pas par l'hypercentre et qui a le mérite majeur de relier deux sites universitaires, ce qui est je crois une volonté et un gage de desserte de ces sites pour l'avenir.

La deuxième chose que nous avons prévue, c'est effectivement de prolonger le métro jusqu'à Oullins. Vous avez connu l'opération, elle a été l'objet d'une manifestation publique importante puisque 35.000 Lyonnais ont marché sous le Rhône : 10.000 le vendredi, 10.000 le samedi et 15.000 le dimanche, et que ce projet est en cours de finition. Nous avons prévu aussi de prolonger T 1 jusqu'à Debourg pour assurer le maillage et la desserte de Confluence par le Sud. Nous avons prévu dans ce mandat, même si c'est en train de se réaliser, la ligne de trolleybus qui va vers Caluire et celle qui va vers Rillieux qui ont dépassé nos espérances car nous avions prévu 9.000 voyageurs/jour, et on en est aujourd'hui, six mois après, à plus de 14.000 voyageurs/jour.

Vous savez aussi que nous sommes en train de finir de réaliser le prolongement sur Eurexpo et là aussi, c'est la desserte d'un grand équipement, tant il est vrai pour nous que le transport en commun c'est d'abord une couture du tissu social, et c'est bien pour cela que nous avons cherché à aller dans les périphéries et à l'extérieur de l'agglomération avec un slogan qui est que, pour le SYTRAL, il n'y a pas de banlieue. Donc les lignes C1 et C2 effectivement participent à ce type d'équipement.

Nous avons également travaillé sur la ligne de l'Ouest lyonnais qui permet de relier une partie des communes de l'Ouest lyonnais au moins jusqu'à Gorge de Loup, et donc permet la liaison avec le réseau. Ce Plan a été un plan d'un milliard d'euros puisque pour la réalisation, il y a bien évidemment des voies mais il y a aussi les acquisitions de matériel correspondant.

Si on regarde le budget du SYTRAL, il est de 830 millions d'euros. 24 % proviennent des clients du réseau, c'est ce qui montre d'ailleurs que comme partout dans le Monde, un réseau de transports en commun n'est pas équilibré par les recettes de la billetterie et que le reste il faut le trouver ailleurs. On le trouve donc dans le cadre du versement transport qui est une taxe payée par les entreprises publiques et privées de plus de neuf salariés. Le taux est de 1,75 % ce qui n'est d'ailleurs pas le maximum puisque nous étions à 1,80 %, et comme nous sommes classés ville

touristique nous pourrions aller jusqu'à 2 %, ce que nous n'avons pas fait pour tenir compte de l'équilibre économique des entreprises.

Bien évidemment, comme tout le monde, nous faisons des emprunts et nous avons aussi surtout une part des collectivités locales qui est la part de la Communauté urbaine et celle du Conseil général : un peu plus de 120 millions pour la Communauté urbaine et un peu moins de 20 millions pour le Conseil général. Vous voyez que la part de l'Etat a été relativement réduite et les recettes diverses, ce sont les recettes des commerces et autres activités de ce type.

Evidemment, les dépenses du SYTRAL ce sont, vous le savez, nous sommes dans une délégation de service public, 45 % qui sont reversés à Kéolis. En général, pour faire simple et pour vous donner une idée, cela veut dire qu'on verse à Kéolis un million d'euros par jour pour faire fonctionner le réseau. Les dépenses d'équipement : il faut acheter des bus, il faut les moderniser, il faut mettre en place de nouveaux outils techniques et cela représente 37 % du budget par an. Bien évidemment, comme on n'a pas encore trouvé les moyens de ne pas rembourser la dette, il faut rembourser la dette à 141 millions d'euros.

La performance du SYTRAL en matière de dettes aura été de réaliser, quand nous aurons fini ce deuxième mandat, plus de deux milliards d'euros d'investissement sans augmenter la dette, c'est-à-dire que notre dette est restée stable aux alentours d'un milliard deux cents, comme je l'ai trouvée en 2001, et elle restera stable en 2014 à la fin de ce mandat. Bien évidemment, le patrimoine et le capital du SYTRAL sont passés d'un milliard et quelques à trois milliards, ou trois milliards et demi, quatre milliards, avec effectivement les nouveaux investissements qui auront été réalisés. Ceci montre d'ailleurs qu'aujourd'hui la gestion des transports en commun est aussi une gestion économique et que cela nécessite une rigueur dans l'analyse des prêts, dans la négociation des prêts, à tel point que l'Etat a été dégradé sur une note Standard and Poors, et que le SYTRAL, lui, n'a pas été dégradé, alors que c'est logique pratiquement chaque fois où les structures qui sont sous contrôle de cet Etat sont systématiquement dégradées. Nous n'avons pas été dégradés, nous sommes toujours A +.

Le financement du SYTRAL : nous finançons le réseau et son développement métro-tramway trolleybus et bus, nous assurons la maîtrise d'ouvrage et on est propriétaire des infrastructures et des équipements. On détermine l'offre de transports en commun avec toute une série d'études qui sont menées régulièrement -je saute ce détail, j'y reviendrai- on définit les contrôles et les normes de qualité de service, régularité, disponibilité, sécurité, lutte contre la fraude et on détermine la politique tarifaire adaptée et solidaire.

Le système du SYTRAL est une délégation de service public, c'est-à-dire que nous avons affaire à un exploitant privé qui a un système de bonus-malus, c'est-à-dire que lorsque l'exploitant qui est Kéolis Lyon aujourd'hui, fait bien son travail il y a un bonus; lorsqu'il le fait mal il y a un malus. Donc, c'est ce qui nous permet de garder un équilibre sur ce réseau entre, effectivement, la volonté de l'exploitant peut-être quelquefois de faire plus d'équilibre financier et notre volonté à nous d'assurer le meilleur service public.

La délégation du SYTRAL pour Kéolis est de deux milliards cent, c'est la plus grosse délégation de service public soumise à l'appel d'offres en France, voire en Europe. Je ne vous parlerai pas de l'organisation du SYTRAL, il y a plusieurs directions bien évidemment pour répondre à toutes les questions. Il y a surtout aussi, peut-être le savez-vous, un exploitant qui s'occupe du transport handicapés à la demande qui fait aujourd'hui plus de 110.000 voyageurs/jour, et notamment -on pourrait en reparler plus longuement mais ce ne sera pas l'objet du jour- le fait que l'Etat et que le Conseil général se soient désengagés sur des services de transports de personnes, on nous demande à nous de l'assurer, alors que nous, normalement, notre job est d'assurer du travail régulier et du transfert régulier en matière de sécurité et de santé pour les personnes handicapées.

Le principe, c'est celui d'un maillage fort entre différents modes de transport routier et de transport en commun : donc vous voyez bien comment les choses se placent. Vous avez vu, et vous savez aussi, qu'on offre des parcs relais à l'ensemble des usagers automobile, qui viennent se garer et qui prennent les transports en commun.

70 % -et c'est la spécificité du réseau de Lyon- des 1,4 million de déplacements par jour, se font sous le mode électrique. Alors, là aussi, cela nous a amené à moderniser la politique du SYTRAL. Premièrement, cela m'a amené à avoir avec le Président de la Communauté Urbaine, une discussion sur l'utilisation de la Centrale d'Incinération de Gerland ; sur, peut-être, mettre en route des principes de cogénération, car vous le savez la libéralisation due au niveau européen, de l'électricité et du commerce de l'électricité, a provoqué une augmentation de presque 70 % de l'électricité en trois ans.

Evidemment, comme nous avons fait le choix de l'électrique, pour des questions de bruit, pour des questions de pollution, nous sommes frappés de plein fouet par cette mesure ; il nous faut donc trouver de nouvelles technologies et pour les nouvelles technologies, nous avons passé un contrat avec Areva : là aussi, cela montre comment un réseau de transport en commun s'emboîte complètement avec d'autres politiques de recherche, puisque Areva et les universitaires sont capables de faire de la recherche sur des nouveaux moyens de propulsion et sur des nouveaux matériaux ; mais, s'il n'a pas le réseau qui lui permette d'appliquer cela, en système d'exploitation permanent, cela reste souvent à l'état de l'études et cela met beaucoup plus de temps pour se transformer en effet sur le terrain. Donc, vous le voyez, le SYTRAL participe d'ailleurs à beaucoup de commissions technologiques, au niveau national et international, pour avancer justement dans cette question-là.

Sur la consommation de l'électricité, de l'économie, de la même façon que nous le faisons pour le fioul, puisque nous avons fait l'expérience avec deux bus hybrides : un de Irisbus et un de Renault et que nous allons prolonger cette affaire sur un an, pour mesurer réellement les économies, mais surtout regarder les coûts d'exploitation d'un tel réseau, si on doit passer l'année prochaine à des commandes de bus qui sont des bus hybrides : encore faut-il savoir comment dans le temps le coût d'exploitation de ces bus hybrides peut évoluer.

Sur Atobus : Atobus, je crois, cela a été un travail fantastique de pratiquement un an et demi de travail, pour redéployer le réseau de surface. Quel était notre objectif ? Le réseau de surface avait été prévu, conçu, pratiquement il y a quarante ans ; et puis, on a rajouté des petits bouts et nous, nous avons voulu, avec les investissements qui ont été faits par le SYTRAL depuis des années, recréer un système de maillage qui soit plus performant.

Alors, je donne l'exemple d'une ligne qui est dans le 8^e arrondissement, où on partait du 8^e arrondissement, pour aller place Bellecour : cela prenait 35 minutes. Aujourd'hui avec le système, on rabat sur le métro et donc, on peut faire le même trajet pratiquement en 15 à 17 minutes. Ce qui signifie que l'on est confronté, évidemment, dans ces cas-là à un choix qui n'est pas simple : moi j'ai discuté avec une personne âgée qui me disait « Oui, mais vous comprenez, je montais dans mon bus et j'allais directement à Bellecour. » C'est vrai que si vous êtes à la retraite, vous montez dans le bus, 35 minutes, c'est tranquille, c'est le paysage, c'est pas mal ! Mais celui qui va travailler tous les jours aller-retour, évidemment, a une conception différente et il préfère que le trajet mette 15 minutes à l'aller et 15 minutes au retour, plutôt que 35 minutes à l'aller et 35 minutes au retour, bien évidemment !

C'est une des difficultés d'un réseau de transport en commun. Vous le verrez sur les problèmes de communication, il faut à la fois qu'on s'adresse à des populations qui savent manipuler un téléphone, un ordinateur, etc., et des gens qui sont plutôt rétifs à ce genre de choses, qui n'ont pas eu cette culture dans le temps et avec qui il faut garder la communication papier : donc on est confronté à un double système de communication et d'information par rapport à cela.

Je sais bien qu'ici ou là, il peut y avoir des observations : nous, nous avons toujours dit qu'Atobus était tout à fait perfectible et modulable sur un certain nombre de choses : simplement, ce que nous disons par rapport à la circulation, c'est qu'en matière de bus, par rapport à la période correspondante de l'année d'avant (avant Atobus), nous sommes sur les bus à 5,7 % en plus, le samedi à 8 % et le dimanche à 9 %. De la même façon sur le métro, nous sommes sur d'autres critères, qui montrent qu'effectivement pour le bus, pour beaucoup de gens, et c'est un peu ce que nous visions avec le bus, nous avons redonné une dynamique de l'utilisation du bus pendant le week-end et je crois que cela aussi c'est quelque chose d'important ; ce qui montre que les choix que nous avons fait, de relier cela à des pôles commerciaux ou à des pôles de loisirs, nous permettent de s'adapter à la vie de nos concitoyens et leur rendre la vie plus facile : soit quand ils ont la possibilité d'avoir la voiture, d'avoir le choix du bus, soit quand ils n'ont pas d'autres moyens de transport, cela leur donne un espace de liberté.

Si vous voulez, très rapidement, on peut proposer, Monsieur le Maire, un système de travail -ceux qui sont dans les villes savent très bien qu'on a déjà discuté avec eux depuis longtemps- : je vous donne très rapidement les points de fixation ou les points de travaux sur ces voies et les dates qui correspondent. Il y a ici la Directrice de Cabinet, Sylvie Blaise et également Valérie Guillou, Directrice du Réseau, qui connaît parfaitement le réseau et les évolutions nécessaires ; elle pourra effectivement vous donner les informations complémentaires, même après si vous le souhaitez, vous prendrez ses coordonnées ; tout est ouvert au SYTRAL, vous n'aurez qu'à venir demander et consulter, téléphoner ou demander par mail, les questions que vous voulez poser.

Donc, vous le savez la mise en service de T1, c'est février 2004 : l'opération c'est 64 M€, le prolongement, c'est quatre nouvelles stations, le prolongement 2,3 kilomètres ; Montrochet / Debourg, c'est 7 mn et 18 kilomètres.

Le calendrier du projet, vous l'avez, je ne vais pas le répéter. Vous savez aussi qu'un des grands ouvrages de cette affaire, c'est le Pont Raymond Barre, pour un début des travaux en avril 2012, les travaux du Pont Raymond Barre et la livraison du pont en 2013. Donc, vous le voyez cet ouvrage je crois, a une particularité, c'est qu'il est essentiellement réservé aux transports en commun, aux pistes cyclables, aux cheminements piétons et il y a à cet endroit-là un belvédère avec un sur-élargissement du pont, qui permettra des pauses pour des piétons, de regarder la zone de confluence : c'est un élément de reconquête du fleuve qui permet, je crois là aussi, de redonner à la ville et à ses fleuves, un nouveau rapport avec nos concitoyens.

Bien évidemment, sujet à l'ordre du jour, c'est la desserte de Confluence avec la difficulté à saisir, qui sera le long terme, enfin la vitesse de croisière et la période de pointe au moment où on livre un équipement qui fait toujours l'objet, bien évidemment, d'intérêts particuliers, au moment où on l'ouvre, et qui devrait normalement se réguler.

Les amplitudes de services : nous avons la fréquence, les bus qui passent et nous avons provoqué un certain nombre de renforcements. Vous le savez, on a prévu le renforcement par une rame, qui part de Grange-Blanche, qui descend, qui double la cadence le samedi, pour aller desservir Confluence.

De la même façon, nous avons mis en place une navette. Alors, je vous le dis, n'hésitez pas à en faire sa popularisation parce que cela signifie qu'à Debourg, on arrive là par le métro, et il y a cette navette qui a été mise en place pour permettre de desservir notamment le centre commercial et éviter le « surbookage » du tramway T 1, même s'il est à cette période, renforcé par la navette supplémentaire que nous avons mise en place.

Donc, aujourd'hui, nous sommes sur ce schéma de fonctionnement qui, je crois -j'étais moi-même samedi à Confluence pour voir comment ça se passait- même si c'est chargé, n'est pas non plus rédhibitoire.

Je voulais vous dire aussi que sur T 1, cela a représenté 14 agents mis aux stations clé : 5 agents à la station Montrochet, 5 agents à Perrache, 4 agents, ce qui signifie que même dans les systèmes, quand on prévoit des moyens supplémentaires, il faut aussi renforcer chaque fois par des moyens humains.

Les bilans de fréquentation : ce n'est pas très compliqué, ils sont multipliés par trois du lundi au vendredi, par cinq le samedi, et par deux le dimanche, par rapport à ce qui était mis en place précédemment. On y reviendra parce que vraisemblablement, il y aura peut-être des questions là-dessus.

On continue sur T2 : T2 je vous le rappelle c'est le prolongement jusqu'à Eurexpo. Bien évidemment, la mise en service est prévue pour novembre 2012 pour Pollutec : 60 millions d'euros, 3,8 kilomètres, 4 stations nouvelles. Nous avons prévu de le prolonger jusqu'à René Cassin pour aller desservir Chassieu et cela représente 1,700 kilomètre, 10 minutes supplémentaires, à 23 minutes du site commercial.

Le T2 d'Eurexpo : la mise en service bien évidemment est prévue en novembre 2012 et Grange Blanche Eurexpo -puisque l'on fera partir un intermédiaire de Grange Blanche un certain nombre de rames puisque le métro- arrive à cet endroit là. C'est un peu comme à Charpenne avec la navette supplémentaire que l'on met tous les matins pour l'Université. Ca donne Grange Blanche-Eurexpo en 18 minutes.

Nous avons aussi les travaux du T3 pour améliorer le cheminement de T3. D'abord, nous avons acquis des rames de 40 mètres. Pourquoi ? Parce que sur T4 comme sur T3, les quais font 40 mètres et qu'on va prendre les rames de T3 qui roulent aujourd'hui, pour les mettre en renfort sur T1 et T2 et répondre ainsi à un meilleur confort et une meilleure cadence. Il y a une façon d'augmenter le débit sur une ligne, c'est d'une part, augmenter la fréquence, et d'autre part, avoir des rames plus grandes. Alors quitte à racheter des rames, autant racheter des rames de 40 mètres, d'en déplacer -certains nous ont mis le dossier au Tribunal Administratif- dans la mesure où effectivement ça nous permet de gérer dans de meilleures conditions T3.

Et puis comme chacun le sait, il y a le Grand Stade qui doit se construire, et autant avoir des rames de 40 mètres pour desservir ce Grand Stade. Pour desservir ce Grand Stade, nous avons besoin aussi d'un certain nombre d'équipements supplémentaires mais qui ne sont pas que pour cet équipement. Une des erreurs ou des sous estimations que l'on a faites collectivement mon prédécesseur, peut-être un peu moi aussi, c'est de ne pas suffisamment prévoir d'aires de retournements partiels parce que chaque fois qu'il y a un problème sur la ligne, il faut éviter de condamner l'ensemble de celle-ci.

On peut très bien garder un tramway ici, si on a un retournement dans les deux endroits et donc l'objectif de ces travaux, c'est de profiter effectivement d'un réaménagement de T3 pour justement créer des retournements à cet endroit là, de façon à nous permettre de garder un certain nombre de fonctionnement de ces lignes en question.

Alors T3, c'est le problème de Rhône Express qui fait partie des discussions aigres douces que je peux avoir avec le président du Conseil général, parce que s'il n'y avait pas eu T3, il n'y aurait pas Rhône Express, et en même temps ce qu'il faut dire aussi, c'est que T3 est une opération en PPP et donc chacun sait, et on l'a bien vu, pour toutes les opérations en PPP, le premier travail de celui qui a fait le PPP, c'est d'essayer de gratter ailleurs ce qu'il a perdu au moment de l'Appel d'Offres. Donc, à partir de là, mon problème à moi, c'est de défendre l'argent public, et de dire que je veux bien payer ce que je dois, mais pas ce que je ne dois pas.

Ce qui veut dire par exemple que pour Rhône Express, dans le plan de charges, quand l'appel d'offres a été passé, c'est le Conseil général qui l'a passé, la vitesse était prévue, dans certaines parties à 100 km/heure, et le SRTG, le service de contrôle de l'Etat, ne l'a pas autorisé. Et ceci n'est pas de notre fait. C'est du fait du SRTG qui prend ses responsabilités, c'est le Conseil général qui doit prendre cela en compte. On ne peut pas nous le reprocher, quand on impute 1 ou 2

minutes de retard, le débat est sur ce sujet, à nous, alors que c'est le SRTG qui leur dit « non vous avez mal prévu votre affaire ». Cela fait partie de ces choses qu'il faut gérer, mais on y arrivera.

Sur T3, toute une série de concertations ont été menées sur les différents points. On va y passer rapidement. Vous le savez, l'objectif est effectivement d'arriver tout droit et d'éviter le dépassement qu'il y avait en cet endroit là, et d'autre part, quand on arrive à Vilette, créer un équipement qui dé-sature de temps en temps, l'opération vers la gare de la Part Dieu et qui permette notamment en cas d'utilisation exceptionnelle, parce que je rappelle que nous gardons quand même pour desservir Eurexpo, la navette qui va de la Soie jusqu'à Eurexpo et donc l'utilisation de T3 pour nous, là-dessus est importante, c'est un autre type d'accès à la Soie pour aller à Eurexpo, donc avoir un endroit un peu plus dégagé, pour nous permettre de gérer ce type d'équipement qui est important et majeur.

Le dernier plan, c'est le prolongement de T3 en direct, c'est effectivement l'arrivée de T3. C'est ce pôle là. L'espace vert prévu, c'est le job de la Ville de Lyon et celui du Maire de Lyon. Nous, nous mettons en place les tramways en les insérant le mieux possible dans cette affaire, pour ne pas pénaliser l'équipement et que nous puissions continuer à faire rouler Rhône Express, le tramway de T3 et le tramway de T4 qui va d'un côté jusqu'à la Doua, et de l'autre jusqu'à Vénissieux Minguettes.

Le T3 dessert du Grand Stade vous le connaissez. C'est cet embranchement là, c'est plus pour vous une information et ça concerne moins directement le Conseil municipal de Lyon.

Voilà comment nous aurons effectivement, à partir du parking des Panettes là aussi une modification de Meyzieu zone industrielle, du terminus pour nous permettre d'avoir une desserte, que cette desserte qui est celle du métro, celle du tramway dans l'autres sens, pour arriver au Grand Stade.

Le prolongement de T4 j'en ai parlé, on va y passer assez rapidement. Vous connaissez les travaux. Concernant le chantier, nous avons eu 3 000 personnes qui ont visité le chantier le jour où il a ouvert. Donc, cela montre quand même comment nos concitoyens sont intéressés par ce qui se passe, par la technologie. Là aussi, ceux qui veulent plus de détail, peuvent venir voir au SYTRAL comment les choses se font.

Le métro B : vous le savez, c'est effectivement une opération qui sera mise en service le 11 décembre 2013. Les rails sont finis de posés dans le tunnel. C'est une rame que nous allons automatiser. Cela fait partie de toute la démarche technique et industrielle ; c'est-à-dire avec les sièges latéraux avec effectivement une plus grande capacité d'accès de montée et de descente, nous gagnons en temps d'arrêt dans les stations, et cela est fondamental. L'automatisation nous permet de gagner pratiquement 40 % par rapport à une automatisation de la ligne A ou B par rapport à la ligne D. La ligne D a une rentabilité de 40 % supérieure. Et donc, nous avons décidé de mettre à peu près 60 millions d'euros pour automatiser cette ligne D.

Cela signifie d'ailleurs que nous allons changer les wagons, les rames et que celles de la ligne D vont être passées sur la ligne A, que l'on achètera des rames pour la ligne B ainsi que deux wagons supplémentaires pour la ligne D pour répondre au problème du « congestionnement » de cette ligne.

Vous savez également, mais M. le Maire y répondra plus amplement, que nous avons à travailler sur les problèmes de modification des statuts du SYTRAL, sur les problèmes relationnels et sur les discussions que nous avons avec la première couronne relatives à des modifications du périmètre, celles qui sont intervenues, celles qui sont en cours et en discussion actuellement. Vous savez aussi que quatre communes ont adhéré au SYTRAL, cela a été l'objet de la délibération d'avant-hier et vous savez aussi que nous travaillons sur l'histoire d'un pôle métropolitain. Nous avons signé, avec les trois autres autorités organisatrices, un protocole d'accord qui nous permet de procéder à des échanges. Par exemple l'idée de dire que si vous êtes abonné au réseau de Saint-Etienne, cela vous donne l'abonnement pour venir sur Lyon, sur Vienne ou sur Bourgoin. L'idée est

aussi de faire partager éventuellement des recherches technologiques, des coûts d'expérimentation, l'idée est peut-être aussi d'aller jusqu'à des commandes communes de bus, de trolleybus, d'engins en fonction de ce que possède chaque ville, par exemple à Saint-Etienne ils ont des tramways comme nous, d'autres ont des bus. Bref, nous essayons de créer une synergie et de faire des économies d'échelle.

Le transport en commun a quelque chose d'extraordinaire : en réalité plus vous développez les transports en commun, comme vous l'avez vu dans la première partie, plus vous développez le déficit de ces transports, donc si vous ne gagnez pas en productivité ou en efficacité, très vite le système s'épuise et à ce moment-là, il faut créer et lever de nouveaux impôts ou alors il faut économiser.

Ce que nous essayons de faire aussi, c'est de faire en sorte que l'information des usagers soit renforcée et notamment, vous l'avez vu au cours d'une conférence de presse, l'ensemble des panneaux des arrêts au nombre de 4.000, vont être munis d'un flash code. Ce qui signifie que lorsque vous avez un téléphone portable et que vous avez sélectionné l'opération flash code, cela vous donne instantanément l'heure d'arrivée des bus. Cela complète l'information écrite par une information réelle car, comme vous le savez, les 1.000 bus sont équipés de GPS et lorsque 850 bus roulent aux heures de pointe, ils sont repérés par des ordinateurs au PC de sécurité. Ainsi tout le monde sait où ils se trouvent, s'il y a un problème comment le régler et cela permet de recalculer instantanément les temps d'itinéraire, si bien que la personne qui attend le bus, si elle fait le flash code, saura exactement quand arrivera le bus. Cette information est donnée par votre portable.

Nous avons travaillé sur le développement des applications sur les ordinateurs, en essayant de moderniser le processus et de faire en sorte que vous puissiez calculer votre trajet le plus rapidement possible, le plus efficacement. Tout cela est complété par un système qui s'appelle « Allo TCL », c'est le seul réseau qui fonctionne de 5 h à minuit 30. Nous sommes les seuls en France à proposer ce service, cela représente 1.000 appels par jour. Le site de « TCL.fr » reçoit 45.000 connections/jour et je crois que c'est le deuxième après l'Olympique Lyonnais. Nous sommes presque champions de France !

Les agences commerciales sont ouvertes de 7 h à 19 h avec des relais « info-service ». Nous sommes en train de mettre en place la vente à distance par internet. Vous avez vu que les DAB du CIC sont équipés d'un appareil qui permet de recharger le compte de votre carte Télecly directement au DAB de la banque CIC ce qui vous permet de disposer de votre abonnement rapidement.

Je voudrais dire aussi que nous travaillons sur l'insertion sociale. En effet, 190 personnes avec des gilets rouge « Médialis » travaillent et cette opération coûte 1 M€ au SYTRAL. Elle permet l'insertion sociale comme nous avons aussi des partenariats d'action commerciale pour la conquête de nouveaux clients.

Voilà très vite résumé ce que nous essayons de faire pour que ce réseau soit un véritable service public de qualité, de faire en sorte que la Ville de Lyon soit le moteur dans l'excellence et dans la recherche technologique pour l'ensemble de notre Pays. Nous recevons 200 délégations par an environ, dont plus d'une centaine internationales. Vous avez peut-être vu dans la presse que Kéolis venait de gagner un gros contrat en Inde de 45 kilomètres de métro. Je peux le dire sans avoir trop les « chevilles qui enflent », c'est après la visite de Lyon, après les discussions que j'ai eues avec les investisseurs que cette opération a pu se réaliser et que Kéolis qui était classée quatrième, derrière la RATP, derrière le métro de Londres et celui de Hong Kong est passée devant et signera aujourd'hui cette affaire là.

Quand effectivement nous faisons ce type d'opération avec la Chine sur le tramway de Wuhan, avec le Vietnam sur le métro de Saïgon ou celui d'Hanoi, c'est en fait une porte ouverte que nous essayons d'avoir pour que les entreprises puissent développer leur savoir-faire. Nous mettons à l'appui ce que nous faisons à Lyon et ce savoir-faire nous en bénéficierons, et dans le

même temps il permettra peut-être de nouveaux emplois et de nouvelles relations avec certains pays et de sortir, par le haut, de la crise et non pas de « rester les 2 pieds dans le même sabot ».

Voilà Monsieur le Maire, je vous remercie de votre attention.

M. GEOURJON Christophe : Monsieur le Maire, chers Collègues, la problématique des déplacements est une priorité pour l'ensemble des Lyonnais. Cette compétence –transports- est assurée par le Grand Lyon qui a fait le choix de la déléguer au SYTRAL, avec le département du Rhône comme partenaire institutionnel. C'est la situation actuelle.

En préambule, permettez-moi d'indiquer que l'organisation de cette commission générale, même si elle est intéressante, ne nous satisfait que très partiellement. En effet, nous pensons que nous sommes à la moitié du gué et nous vous avons suggéré, dans une lettre du 23 novembre 2011, lettre sans réponse, que le SYTRAL puisse présenter annuellement, notamment au conseil du Grand Lyon, un rapport d'activité et d'orientation à l'image de ce que font les SEM dans un autre registre. Cette présentation serait l'occasion pour les élus, de débattre, de voter les priorités en terme de transports en commun collectifs et de pouvoir contrôler l'usage des subventions versées. Cette demande a été réitérée par Max Vincent, Président du Groupe « Centristes et Démocrates pour le Grand Lyon », lors de la séance publique du 13 février 2012. Là aussi sans réponse.

Cette commission va cependant permettre de redemander à M. Rivalta, si le SYTRAL pour prendre un point très précis, a pris les dispositions lui permettant de percevoir une taxe forfaitaire sur les plus-values de cession de terrain dont la valeur aurait augmenté suite à la construction d'infrastructures de transport collectif. En effet, cette disposition, à l'origine réservée aux seules autorités de transport d'Ile de France, est désormais généralisée depuis fin 2010, début 2011, à toutes les autorités de transports. Je ne sais pas si c'est le cas au niveau du SYTRAL, mais ceci permettrait de retirer un bénéfice des retombées immobilières de ses investissements, ceci peut donc constituer des ressources nouvelles et supplémentaires pour le développement de l'offre de transport public sans notre région. On peut par exemple penser au foncier dans le secteur du Montout...

Le Grand Lyon investit massivement, comme vous l'avez évoqué tout à l'heure, dans les transports en commun puisqu'il verse annuellement au SYTRAL une subvention de 123 millions d'euros. Cette subvention représente 16 % du budget du SYTRAL et constitue la première dépense opérationnelle hors personnel du Grand Lyon.

Pour nous, il est indispensable de replacer la politique des déplacements au cœur de notre démocratie. A plusieurs reprises nous vous avons suggéré ou demandé que le SYTRAL réintègre le Grand Lyon sous forme d'une vice-présidence. C'est ce qu'a fait récemment l'agglomération lilloise. Donc, a priori c'est possible, puisque Lille a pu le faire. Vous avez toujours refusé de répondre à cette question. Vous avez par contre décidé d'élargir à marche forcée, le périmètre du SYTRAL en négociant l'intégration des communes de Brindas, Messimy, Thurins et Chaponost. C'est votre décision, sans concertation et sans débat politique.

Pour plus d'efficacité et prise en compte de tous les modes de déplacements, nous sommes très favorables à la mise en place d'un syndicat mixte des transports à l'échelle du bassin de vie lyonnais. La région Rhône-Alpes, autorité organisatrice des transports régionaux ferroviaires, doit être partie prenante de ce syndicat de même que les départements du Rhône, de l'Ain, de la Loire et de l'Isère, puisqu'ils ont en charge toute une partie du transport public, notamment par car. La création de ce syndicat rajoutera nécessairement un niveau supplémentaire, d'où l'importance, à notre sens, de supprimer la strate SYTRAL. C'est à cette échelle que nous pourrions mettre en œuvre une politique multimodale des déplacements.

Permettez-moi juste une parenthèse. Vous avez dit en évoquant ce point-là, Monsieur Rivalta, qu'avec le Syndicat Mixte, les usagers du réseau stéphanois pourraient accéder au réseau lyonnais. Il me semble que c'est déjà le cas puisque la région Rhône-Alpes a mis en place il y a

quelques années, la carte « Oura » qui permet effectivement à un abonné stéphanois s'il le souhaite d'utiliser avec la même carte billettique le réseau stéphanois, le train entre Lyon et Saint-Etienne et le réseau TCL une fois arrivé à Lyon.

C'est effectivement, pour revenir au cœur du débat, à l'échelle du Syndicat mixte des transports que l'information aux voyageurs sera pertinente, c'est à cette échelle que nous pourrions développer les parcs relais pour éviter que les voitures pénètrent dans Lyon.

Au-delà, il nous paraît important aussi que ce syndicat se concentre de manière prioritaire à la liaison ferroviaire Lyon – Saint-Etienne afin de transformer cette ligne TER en une ligne RER à haute capacité. Une liaison Lyon – Saint-Etienne en moins de 30 minutes par RER est pour nous une alternative crédible à la réalisation de l'A45. A45 qui est en l'état actuel une hérésie –et nous sommes d'accord avec vous, Monsieur le Maire- car elle va contribuer à engorger encore plus Lyon et ne s'inscrit pas dans le cadre d'une politique de développement durable.

Pour conclure, je voudrais juste reprendre quelques points plus pratiques et qui sont réalisables, me semble-t-il, à plus court terme, au moins pour certains :

- Vous avez évoqué le dossier Confluence. A notre avis, tout ne va pas pour le mieux dans le meilleur des mondes aujourd'hui à Confluence. En l'absence de prolongation du métro, une alternative qui paraît réalisable et à moindre coût, serait de prolonger le T2 jusqu'à Confluence, ce qui permettrait de doubler la cadence et la capacité de transport.

- Vous l'avez évoqué, rajouter une voiture à chaque rame de métro pour redonner de l'oxygène aux utilisateurs du métro aux heures de pointe.

- Mettre en œuvre les liaisons fortes transversales T7 et T8.

- Enfin, travailler dès maintenant sur la prolongation de la ligne B au-delà d'Oullins jusqu'aux hôpitaux Lyon Sud.

Je vous remercie.

M. HAVARD Michel : Monsieur le Maire, merci pour l'organisation de cette Commission générale sur les déplacements en transports en commun, malheureusement pas sur la totalité des déplacements, même si à travers l'intervention du Président Bernard Rivalta, je vais pouvoir revenir sur quelques sujets.

De façon synthétique, trois questions sur lesquelles nous aimerions connaître l'avis du Président du SYTRAL et celui du Maire de Lyon et Président du Grand Lyon également, s'il le souhaite :

- Sur la question de la modification du périmètre du SYTRAL, l'adhésion de quatre nouvelles communes au SYTRAL rend quasi impossible l'intégration du SYTRAL au Grand Lyon. Or, alors que c'était indiqué avec la création du pôle métropolitain, avec cette extension de périmètre, avec un grand nombre d'acteurs différents, je ne suis pas sûr que la gouvernance en matière de transport, déjà souvent compliquée, se simplifie avec ce scénario qui semble choisi.

- Deuxième question, justement sur le pôle métropolitain, puisque vous allez devoir aborder la question des transports dans la mise en place de ce futur pôle métropolitain, comment envisagez-vous cela ? Est-ce qu'aujourd'hui vous avez déjà quelques pistes au-delà de la billetterie (mais il existe déjà beaucoup de choses sur les questions de billetterie) ? Existe-t-il des projets de travaux, de liaisons qui pourraient être partagés entre les différentes autorités organisatrices de transport ? Travaillez-vous avec la Région ? Notre Collègue Christophe Geourjon évoquait la question de la liaison Lyon – Saint-Etienne mais il y en a d'autres. Avez-vous déjà dans les tuyaux des projets ou des idées sur ce sujet ?

- Troisième série de questions sur les différents travaux. On a déjà eu l'occasion à de nombreuses reprises, ici ou au Grand Lyon, de regretter l'absence de métro à Confluence et les difficultés d'accessibilité. Vous aviez évoqué la possibilité de l'intégration d'une « virgule » à

Montrochet pour pouvoir injecter plus rapidement des moyens de transport supplémentaires. Qu'en est-il ? Vous ne l'avez pas évoqué dans la présentation que vous avez faite sur Confluence.

Toujours sur cette partie travaux, nous avons eu l'occasion de manifester notre accord sur la réalisation de T2 pour son extension jusqu'à Eurexpo et dans le rapport de la Chambre Régionale des Comptes était aussi évoquée cette question des transports avec notamment la question de la participation du gestionnaire d'Eurexpo avec la possibilité pour lui de participer à l'organisation des transports à l'intérieur du périmètre pour lequel il a une délégation. Qu'en est-il ? Avez-vous sur ce plan là des discussions en cours ?

Une question sur les parcs relais si l'on veut que les transports en commun soient une alternative à la voiture et notamment, à l'entrée au cœur de la ville, au cœur de l'agglomération. Il y a déjà 6 500 places dans 20 parcs relais. Certains, on le sait, sont saturés très rapidement et très tôt le matin. Il nous paraît stratégique d'envisager pour un certain nombre de parcs leur extension, notamment pour tous ceux qui sont à proximité du cœur de ville et qui sont sur des voies de métro très performantes (je pense notamment aux lignes D et B). Qu'en est-il de ce point de vue là et notamment dans le secteur de Gerland ?

Enfin, une dernière petite question sur les travaux de voirie qui sont souvent réalisés pour la réalisation de sites propres. J'ai un exemple précis en tête : celui de la rue Joliot Curie qui pose quelques difficultés avec la circulation automobile dans le secteur. Là aussi, c'est une demande qui vous est régulièrement faite, je pense que la coordination entre les travaux que vous menez et les riverains -même si j'ai pu juger de la qualité et du soin que vous y attachez- laisse parfois à désirer sur certaines opérations.

Voilà une série de questions sur lesquelles nous aurions aimé avoir votre avis.

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2^e arrondissement : Monsieur le Maire, pas une série de questions de mon côté, mais plutôt une série d'observations et de remarques.

J'ai écouté avec attention les propos de Bernard Rivalta qui ont prouvé une fois de plus qu'il y avait une politique des transports en commun dans notre agglomération et à Lyon. C'est une politique qui est relativement consensuelle dans la mesure où, au SYTRAL, les représentants du Parti Socialiste, du Parti Communiste, des Centristes et de l'UMP co-gèrent le SYTRAL, avec une partie des Ecologistes d'ailleurs. Il n'y a que bien peu de voix discordantes au sein du SYTRAL, si ce n'est celles d'un ou deux élus écologistes et la mienne, celle du représentant de la Droite indépendante, de Lyon Divers Droite.

Les écologistes et nous, sommes critiques vis-à-vis de la politique du SYTRAL, mais pas pour les mêmes raisons. En fait, si on regarde cela rapidement, on s'aperçoit qu'il y a d'une part, un vrai consensus de tous. Je crois sur la nécessité d'avoir un réseau de transports en commun important et performant. Ce n'est pas nouveau, le consensus s'est établi il y a 45 ans avec Louis Pradel et depuis, les Maires successifs -que ce soit Francisque Collomb, Michel Noir, Raymond Barre ou vous-même-, vous avez toujours suivi la même ligne. C'est une priorité budgétaire, il y a de l'ordre de 250 millions d'euros qui sont investis chaque année dans le réseau. C'est quelque chose d'exemplaire et dans toutes les réunions internationales de transport en commun, sujet qui me passionne, on s'aperçoit que beaucoup de décideurs nous envient cette régularité dans l'investissement. C'est une priorité qui n'est d'ailleurs pas seulement financière. On s'aperçoit que le nombre de kilomètres de voirie propre, réservé aux transports en commun, montre bien que ce n'est pas qu'une question d'argent, c'est aussi une question de réelle intégration des transports en commun dans l'espace urbain.

Autre sujet de consensus : c'est l'aspect multimodal du réseau. Il y a à Lyon un réseau qui utilise plusieurs types de bus et de trolley bus, le métro et le tramway, y compris nos Ficelles qui nous montent sur les hauteurs. Tout cela fait un réseau particulièrement adapté à chaque tronçon.

Autre sujet de consensus : c'est la qualité et la technicité de l'outil du SYTRAL. Le SYTRAL est un outil humain et technique qui nous est envié dans le monde entier. Là aussi, dans les réunions internationales on en a eu la preuve à de multiples reprises.

Il y a aussi des sujets qui sont des sujets de critique. Nous avons pendant longtemps affirmé à Lyon Divers Droite que le service aux usagers n'était pas à la hauteur de la qualité de l'investissement. C'était la régularité, c'était les horaires de vacances, c'était le confort, c'était l'accès à l'information. Je dois reconnaître là, depuis peu de temps, deux ou trois ans, qu'il y a un réel effort du SYTRAL dans ce domaine. On l'a vu avec Atobus qui, à notre avis, était absolument nécessaire. C'était une décision politique courageuse à prendre et elle a été prise. C'était aussi un des objectifs de la nouvelle concession et effectivement, le cahier des charges, bien mieux qu'auparavant, a pris en compte le service aux usagers, mais il y a encore beaucoup de travail à faire sur le terrain, dans la réalité des choses.

Autre sujet de critiques, Michel Havard l'a évoqué, c'est le manque de capacités des parcs relais. Une politique de construction de parcs relais a été menée de manière très volontariste, de manière coûteuse aussi. On a aujourd'hui plus de 6.000 places dans les parcs relais. Il nous apparaît indispensable d'aller très vite pour monter entre 9.000 et 10.000 places et contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, pas tellement dans les parcs les plus proches de l'agglomération, mais au contraire, prioritairement dans les parcs les plus éloignés du centre de l'agglomération.

Autre sujet critique, il y a l'organisation de l'autorité organisatrice des transports en commun et son périmètre, sur lequel elle exerce son autorité. On s'aperçoit qu'il y a des évolutions récentes et qu'elles sont essentiellement dues à la pression des événements, à l'injonction du Préfet, à l'évolution de la réglementation. Nous, nous pensons, cela fait longtemps que nous le disons, qu'il faut une évolution de cette autorité administrative afin qu'elle corresponde mieux à la réalité du terrain et des déplacements lyonnais. Je sais que ce n'est pas un sujet facile, c'est un sujet qui ne peut être fait que par la négociation, mais il y a un nouveau modèle à trouver en matière de financement, il y a un nouveau mode de fonctionnement à trouver en matière géographique. Les choses avancent heureusement. On aurait aimé qu'elles avancent un peu plus vite.

Et puis il y a des sujets d'opposition. Je n'en citerai que deux pour ne pas être trop long, mais notre opposition à la politique du SYTRAL vient d'abord du choix des investissements -je ne vais pas développer cela longuement. Vous avez choisi la rapidité d'exécution des modes de transports, face à la structuration à long terme des territoires. Vous avez choisi l'Est plus que l'Ouest. Vous avez choisi le tram par rapport au métro, nous n'aurions pas fait ce choix dans les investissements en matière de transports publics. Le deuxième sujet d'opposition c'est que l'utilisateur n'est pas assez au cœur du réseau, notamment en matière de tarifs, c'est-à-dire que certains tarifs ne sont pas accessibles. Nous pensons, nous, qu'un autre modèle est possible.

De tout cela, sur cette question de politique générale et sur un sujet aussi important pour les finances publiques, mais aussi pour le quotidien de nos concitoyens, nous en reparlerons en 2014. Je pense que c'est au moment d'un débat électoral qu'il y a des choix à faire, même si l'on sait bien que les choix en matière de transports en commun engagent sur le long terme. Des décisions qui ont été prises il y a dix ans sortent tout juste de terre, et on sait bien que ce n'est pas facile d'avoir une continuité en matière de transports en commun. Nous aurons peut-être l'occasion aussi de reparler de cela au moment de la révision du PDU. Vous allez sans doute prochainement lancer la révision du PDU, ce sera l'occasion d'un grand débat démocratique. Pour le moment les choix sont faits, donc cela ne sert à rien d'aller les développer de manière trop exhaustive.

Enfin, pour terminer, je voulais revenir sur un sujet que vous connaissez et au risque de me répéter, c'est l'accès au quartier de la Confluence. Vous savez que c'est le vice de fonctionnement de ce nouveau quartier. Nous vous l'avons déjà dit, nous vous le redisons encore, et aujourd'hui les faits nous donnent raison. C'est-à-dire qu'il suffit de regarder ce qui se passe tous les jours depuis l'inauguration du Pôle de loisirs et de commerces : le tramway est bondé, y compris

en dehors des heures de pointe, le stationnement est anarchique, la rue Montrochet est souvent congestionnée, le cours Charlemagne est engorgé et les quelques rares places de stationnement gratuites le long du cours Charlemagne sont prises d'assaut. Vous n'avez pas su prévoir aujourd'hui un accès à la hauteur des besoins et surtout du développement attendu, surtout l'avenir de la Confluence.

Nous continuons de penser qu'en ne prévoyant pas dès le départ d'amener le métro, vous avez loupé le coche. Vous avez eu l'occasion de nous dire à plusieurs reprises que la Confluence n'en serait pas là où elle en est si nous avions décidé du métro. Nous en convenons tout à fait, nous n'étions pas pressés à trois ans près ou à cinq près. Aujourd'hui, nous pensons qu'il aurait d'abord fallu installer le métro et que la Confluence aurait été tout aussi « successful » qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Il est urgent, au risque de me répéter encore une fois, de desservir la Confluence avec le métro et il est urgent de lancer les études. Vous allez peut-être dire qu'une telle infrastructure n'est pas dans les moyens du SYTRAL, mais il faut savoir ce que vous voulez, il faut savoir quelles sont les ambitions que Lyon a pour ce quartier, il faut faire des choix. Qui peut penser qu'on peut faire un nouveau quartier dans un tel environnement urbain, qui va accueillir des milliers d'emplois et des milliers de nouveaux habitants, pas ceux qui y sont déjà, sans un accès métro ?

Songez que depuis l'Hôtel de Ville, il faut plus de temps pour aller à la Confluence que pour aller à Villeurbanne : c'est un comble pour un quartier que vous qualifiez de nouveau centre de l'agglomération et que vous présentez comme une vitrine du modèle lyonnais. En reconnaissant les problèmes dans l'urgence, le SYTRAL a renforcé la desserte avec l'instauration d'une navette reliant Debourg à Montrochet en attendant la mise en service du tramway en février 2014. Le Président Rivalta nous a dit aussi qu'il avait mis 14 personnes, je crois, pour du personnel en nombre, c'est mieux que rien, tant mieux, mais ce n'est assurément pas suffisant sur le long terme. La solution dont la Confluence a besoin c'est celle du long terme et on ne peut pas se satisfaire de mesures prises dans l'urgence, il faut trouver des solutions pérennes.

Si on parle de développement durable, il faut effectivement voir que le durable est important dans les choix en matière de transports, d'autant plus que les difficultés ne font que commencer : je vous rappelle que GL Evens arrive en 2012, qu'Euronews arrive en 2013, que le Musée de la Confluence et la Maison de la Danse et 5.000 habitants supplémentaires arrivent dans les années à venir. Donc permettez-moi de répéter que la seule véritable solution à long terme, c'est le métro.

M. TOURAINE Jean-Louis, Premier Adjoint : Monsieur le Maire, les remarques critiques sur l'ensemble du SYTRAL sont assez modérées et c'est d'ailleurs bien naturel, s'agissant et de loin, du premier réseau de transports en commun français en dehors de l'Ile de France avec des performances, des réalisations saluées de façon unanime, pas seulement dans notre pays, mais dans l'Europe entière. Je crois que l'activité du SYTRAL mérite d'être soulignée ici en saluant bien sûr le travail de son Président, de l'ensemble des personnels qui travaillent au SYTRAL, et aussi de tous ceux qui y contribuent depuis de nombreuses années, notamment financièrement, avec les subventions des collectivités locales au premier rang desquelles le Grand Lyon, des entreprises et puis évidemment aussi des usagers.

Tout cela aboutit à un phénomène que l'on constate très largement quotidiennement, c'est l'augmentation année après année des usagers des transports en commun dans notre agglomération, ceci de façon très significative, au point que, malgré l'attractivité de notre agglomération au niveau des activités et du nombre de déplacements, il y a une diminution de près de 20 % de l'usage de la voiture dans la partie centrale de la Ville de Lyon. Il reste que dans l'extérieur de l'agglomération ce résultat n'est pas encore obtenu et c'est bien d'ailleurs le travail actuel du SYTRAL que d'essayer de développer une offre tout aussi importante dans les communes voisines de Lyon, pour que ce même bénéfice puisse être proposé à des populations de plus en plus

nombreuses même lorsqu'elles ne sont pas dans le centre de Lyon, voire même lorsqu'elles veulent se déplacer sans passer par le centre ville.

Autre remarque qui mérite d'être énoncée c'est le strict respect du PDU, puisque le PDU est quelque chose que nous avons voté ensemble et qui a été largement discuté. Les objectifs du PDU sont totalement atteints et parfaitement respectés, voire même amplifiés par les investissements récents du SYTRAL.

La discussion a surtout porté sur la Confluence qui est la seule partie sur laquelle j'ai entendu d'éventuelles remarques quelque peu critiques ; il faut souligner quand même que nous ne sommes pas encore dans un état stable à la Confluence ; bien sûr il est vrai qu'il y a encore certains moments où il y a une affluence importante et qu'il faut progressivement, le plus vite possible, s'adapter à ces besoins.

Il faut quand même noter que certains des objectifs sont d'ores et déjà réalisés. Vous vous souvenez Monsieur le Maire, vous aviez énoncé le fait que, s'agissant d'un quartier nouveau, nous ne préconiserions pas les moyens anciens de déplacement mais plutôt ceux adaptés aux villes du XXI^e siècle. Les moyens de transport en commun devaient être prioritaires. C'est chose faite, dans la Confluence : 55 % des gens se déplacent en transport en commun, alors que 45 % se déplacent avec les autres modes, que ce soit la voiture, les modes doux, ou la voie fluviale.

Je pense que l'on peut épiloguer éternellement sur le choix passé, déjà ancien, entre métro et tramway, mais j'ai l'impression que c'est un combat un peu d'arrière garde. Vous vous souvenez tous que ce choix a été fait par une équipe précédente à la nôtre, précédente à la responsabilité de M. Rivalta, précédente à nos responsabilités ici, que ce choix qui a été fait pour le tramway plutôt que pour le métro, nous n'avons fait que l'entériner et le poursuivre. Cela paraissait avoir un certain sens, d'autant plus que le prix de la construction du métro aurait été si élevé qu'il aurait englouti la presque totalité des possibilités d'investissement du SYTRAL pendant les deux mandats ; il aurait aussi nécessité des travaux d'une durée importante, avec toutes les nuisances que cela aurait représenté pour les habitants ou les gens qui ont des activités dans ce quartier, obérant en définitive le succès du développement de la Confluence.

Donc, je crois que ce choix peut être regretté par certains, mais il a démontré sa logique : peu d'autres possibilités étaient offertes et je pense qu'il faut plutôt essayer de faire en sorte que cela offre les solutions les plus complètes, en recherchant si nécessaire une offre additionnelle.

Alors, l'offre actuelle, c'est quoi ? C'est principalement le tram T1, mais c'est d'ores et déjà jusqu'à Montrochet, le tram T2 le samedi ; donc, il faut continuer à voir si en agissant sur ces deux lignes de tramway, on peut davantage augmenter la fréquentation.

Et puis ce sera le prolongement à Gerland, avec le Pont Raymond Barre et en attendant cela, c'est également la desserte par le bus venant de Gerland qui, en définitive, offre maintenant des possibilités pour les gens venant du reste de la Presqu'île ou venant du 7^e arrondissement et surtout du métro à la station Debourg.

Donc le réseau se met en place progressivement. On peut regretter quelques encombrements pendant certaines heures de la journée. Je crois que le plus important est surtout d'y faire face et de répondre à cette demande très prégnante de nos concitoyens, de développer aujourd'hui beaucoup ces déplacements en surface par les transports en commun, avec un maillage du réseau global de l'ensemble de l'agglomération. On n'est pas très loin d'y arriver à la Confluence et bien évidemment le programme qui est en cours permettra d'atteindre ce niveau de fréquentation plus élevé qui est souhaité là-bas.

Je termine simplement en indiquant que la desserte, que j'ai déjà évoquée, pour la périphérie de Lyon et les communes voisines, est l'objet des études actuelles et des propositions d'investissements futurs ; c'est bien sûr, comme cela a été évoqué tout à l'heure, l'augmentation des

parcs-relais, en cours d'étude actuellement. Ce point est important et il faut l'aborder avec l'idée de rechercher des solutions aux questions de financement.

Nous avons aussi le souhait de développer des lignes qui ne soient pas dirigées en étoile vers le centre-ville, mais bien susceptibles d'unir les quartiers les uns avec les autres ou les communes les unes avec les autres.

Je termine simplement en indiquant que la qualité n'est pas seulement celle d'un nombre important d'usagers, d'enquêtes d'opinions qui sont très positives, de parts de marchés de plus en plus importantes, permettant de restreindre la voiture et les pollutions associées à des excès de voitures, mais c'est aussi une qualité du service : je dirai que régulièrement dans les enquêtes internationales, nos transports en commun sont salués pour leur propreté, pour leur sécurité, pour leur régularité et puis plus récemment, pour la grande amélioration de l'information qui est donnée, ce qui est un point très important aujourd'hui pour les usagers.

M. HEMON Pierre, Adjoint : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, Monsieur le Président Rivalta, disposer d'un réseau de transports en commun desservant bien l'agglomération et pouvoir le développer est tout à fait essentiel :

- essentiel dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (pour rappel, les déplacements individuels en voitures représentent un tiers des émissions) ;

- essentiel aussi pour la réduction de la pollution atmosphérique, dont les effets néfastes sur la santé de tous sont aujourd'hui largement reconnus. Pour rappel encore, en 2011 de mauvais records ont été battus : pour ne prendre que le mois de novembre pour exemple, qui a été le pire, le dispositif préfectoral d'alerte à la pollution a été activé 23 jours consécutifs, ce qui n'était jamais arrivé à Lyon.

- indispensable aussi économiquement et socialement, tant le renchérissement du prix des carburants grève le budget de nos concitoyens, en plus du coût d'achat et d'entretien, de l'amortissement d'une voiture.

En ce sens, développer les alternatives à l'emploi de la voiture individuelle est tout à fait réalisable, puisque là encore nous le savons, 68 % des déplacements automobiles dans notre agglomération se font sur moins de trois kilomètres.

Concernant Atobus, dont vous avez présenté le bilan, le Groupe Europe Ecologie Les Verts a déjà souligné sa réussite globale. Depuis septembre 2011, vous l'avez montré, la réorganisation du réseau de bus, alliée à l'augmentation de l'offre, a permis une hausse de la fréquentation du réseau de 8 %, mettant Lyon en tête des grandes villes françaises dans ce domaine.

De même, nous nous réjouissons de l'avancée des travaux de la prolongation de la ligne T4 jusqu'à la Part-Dieu, et idem pour la ligne T1 jusqu'à Debourg, qui améliorera l'accès à Confluence, et pour certains aussi, qui pensent que cela va améliorer l'accès au stade de Gerland.

Une inquiétude maintenant : l'engagement avait été pris de doubler le nombre de couloirs de bus, soit 80 kilomètres supplémentaires, afin de garantir la régularité et d'améliorer la vitesse. La réalisation de ces voies réservées a pris du retard. L'objectif sera-t-il atteint ?

Pour exemple, le couloir de bus de la ligne C3 cours Lafayette, qui transporte 55.000 voyageurs/jour, la réalisation a été reportée pour permettre les travaux de la rue Garibaldi. Nous regrettons ce manque d'anticipation, car il y avait le temps de réaliser ce couloir de bus avant le démarrage de Garibaldi. Maintenant, effectivement, cela coince, mais on aurait pu anticiper !

Deuxième exemple : la ligne C13, à 22.000 voyageurs/jour, voit aussi son projet de site propre avenue Lacassagne, différé. C'est vraiment regrettable !

Un regret encore, que des projets non prioritaires aient pris le pas sur certains très attendus, comme la ligne A7, « Debourg Feyssine », dont l'étude de potentiel est de 50.000 voyageurs/jour. Notre désir serait qu'ils soient transportés par un tramway nommé T7.

Trois propositions pour terminer :

1/ Que le prix du ticket soit ramené à 1 € les jours de pollution, comme cela se fait à Grenoble ;

2/ Que des modes de déplacement innovants soient envisagés : comme le remonte-vélo de la Croix-Rousse, les navettes fluviales, comme celle expérimentée actuellement sur la Saône, voire le transport par câble, qui devient aujourd'hui un mode moins cher que d'autres et qui a fait ses preuves dans bien des villes ;

3/ Et j'en terminerai là-dessus : nous savons tous que trop d'éloignement nuit à la démocratie, or les élus du SYTRAL sont élus au 3^e degré et ceux du futur Syndicat métropolitain des transports, le seront au 4^e. Comment alors rapprocher les citoyens des lieux de décisions ?

Nous proposons d'encourager la démocratie participative, en associant les usagers à la gestion des axes forts, en créant sur les lignes principales de bus, de tram et de métro, des comités de ligne, à l'instar de celles qui existent sur les lignes de chemin de fer de la Région. Ce serait un gage de meilleure réactivité, de meilleure gestion, voire de meilleure compréhension des difficultés passagères que peut traverser une ligne. Je vous remercie.

Mme RABATEL Thérèse, Adjointe : Monsieur le Maire, chers Collègues, quelques mots non exhaustifs pour dire que le Groupe GAEC apprécie les efforts et les progrès du SYTRAL que le Président Bernard Rivalta vient de nous exposer. Progrès qui sont en quantité, mais aussi en qualité, en particulier sur un sujet qui m'est cher, sur lequel nous avons travaillé pendant le précédent mandat et que vous avez évoqué à plusieurs reprises Monsieur Rivalta, qui est la gestion des temps des usagers, sur lequel beaucoup d'efforts ont été faits.

Le projet Atobus n'était pas facile à engager car il était complexe et changeait les habitudes des usagers : c'est une réussite. L'Association « Les droits du piéton » qui n'est pas particulièrement consensuelle et qui n'a d'ailleurs pas à l'être, dit dans le compte-rendu de son assemblée générale récente, qu'Atobus est –je cite- une réforme courageuse.

En tant qu'Adjointe chargée des personnes handicapées, c'est sur ce sujet plus particulièrement que je vais intervenir. Je vois que l'accessibilité des transports en commun est aussi en progrès sur l'agglomération, et le prix y a été mis : 60 millions d'euros prévus pour ce mandat dans le schéma d'accessibilité ! Le tram est totalement accessible et très apprécié. Le métro est très largement accessible, mais les réclamations de la part des personnes en fauteuil concernent la largeur entre le quai et la rame, elles sont encore récurrentes sur les lignes A, B et C, et j'ai entendu dire que des améliorations étaient programmées, vous pourrez nous répondre sur le sujet. Les bus et les arrêts de bus s'améliorent en continu. Il faut cependant que les annonces sonores et écrites qui tombent en panne, soient vite réparées, de même que les ascenseurs dans le métro : la vie des personnes handicapées est en effet toujours soumise aux aléas, et ce que les valides esquivent sans même s'en rendre compte devient un casse-tête pour les personnes handicapées, casse-tête qui peut aller jusqu'au renoncement à un parcours, ou à la difficulté à rentrer chez soi. Mais je sais bien que le SYTRAL n'est pas responsable de toutes les pannes des ascenseurs, le problème est juste que les réparations soient traitées.

Le SYTRAL a aussi lancé en 2011 un nouveau service, dont je fais ici la publicité, parce qu'il est peu connu, service qui est tout à fait intéressant et qui s'appelle « Optiguide » : pour le prix d'un simple ticket de métro, « Optiguide » organise un service porte à porte pour les personnes handicapées : la personne handicapée peut téléphoner jusqu'à 2 heures avant son rendez-vous, on vient la chercher chez elle, on l'accompagne à sa destination en lui faisant profiter des efforts faits sur le réseau en matière d'accessibilité, et on la ramène chez elle. C'est un gros progrès pour les personnes handicapées qui ont une capacité de mobilité, comme les personnes aveugles ou malvoyantes, en espérant que peu à peu elles acquièrent une autonomie et perdent leurs peurs pour prendre ensuite, seules, les transports en commun.

Le traditionnel service « Optibus » rend aussi de nombreux services, mais vous le savez, et je vous ai rencontré il y a peu de temps sur le sujet, il fait l'objet de critiques. On peut dire que ce service est victime de son succès. Il peine à transporter les personnes handicapées autant qu'elles le souhaitent, en particulier entre 16 h 30 et 18 h 30 où la priorité est donnée alors au déplacement pour le travail, en refusant d'autres motifs personnels. J'ai rencontré en janvier dernier, le Président Rivalta pour l'alerter sur le sujet et je pense qu'il faut redimensionner le service, en investissant plus fortement sur le nombre de véhicules et de chauffeurs disponibles. La mobilité est un droit, et les personnes handicapées ont besoin de sortir, y compris pour des loisirs, des rencontres amicales et associatives, et j'espère que dans ce domaine aussi, des progrès pourront être rapidement accomplis.

Le bilan général du SYTRAL est au total très positif, et le Groupe GAEC ne peut que souhaiter que cela continue ainsi pour le bénéfice de tous ceux qui souhaitent en particulier prendre les transports en commun plutôt que la voiture. Je vous remercie.

M. VESCO Gilles, Adjoint : J'interviendrai rapidement, au nom de mon Groupe, sur l'exposé fait par le Président Rivalta au nom de mon Groupe pour souligner une chose, c'est que pour les quelques uns d'entre nous qui avons l'honneur de siéger au côté de Bernard Rivalta avec Jean-Louis Touraine et d'autres, il y a une phrase qui je crois, résume bien le bilan de gestion : 2 milliards d'investissements sur deux mandats à dette inchangée. Et quand on voit les histogrammes de la dette qui ne bougent pas et la valeur patrimoniale du matériel qui a presque doublé en 10 ans, on comprend que le schéma, il est là et on l'a même encadré au SYTRAL.

Je reviens sur le métro, c'est la rengaine. Il y a des jours où pour les finances de la Ville de Lyon, du Grand Lyon et du SYTRAL, on se félicite que l'Opposition soit dans l'Opposition et, quand mon Collègue Broliquier dit qu'il n'aurait pas fait le choix du tramway, on se félicite qu'il siége là où il siége, parce qu'enfin, la capacité moyenne du métro à Lyon, ça représente 250 000 passagers/jour. Et 250 000 passagers/jour, c'est une bombe atomique pour le Confluent. Et il se trouve que ceci a été chiffré par le SYTRAL qui fait son travail, notamment par le DG et directeur financier, qui a avancé le chiffre de 400 millions d'euros, c'est-à-dire le montant qu'il nous aura fallu pour amener le T1 à Montrochet (35 millions d'euros) pour l'étendre à Debourg, pont Raymond Barre compris (90 millions d'euros), et avec la différence on va à Oullins avec le métro. Là aussi, outre le fait comme l'a rappelé Jean-Louis Touraine, que c'est Raymond Barre qui a lancé le tramway, confirmé par Gérard Collomb, qui était dans l'Exécutif de Raymond Barre à l'époque – ce n'est pas un hasard si le pont du tramway s'appelle Raymond Barre- 400 millions d'euros c'est assez dissuasif, on voit ce que l'on en a fait. Je ne pense pas qu'il faille remettre ça. En plus comme l'a dit Jean-Louis Touraine, cela représente deux ans de travaux, il faut partir de Bellecour, mettre toute la rue Victor Hugo « en rideau », passer sous Perrache. D'ailleurs, le concepteur dit qu'il ne vaut mieux pas passer sous Perrache. Je vous laisse imaginer les coûts qui peuvent être du simple au double.

Donc, il ne faut pas prendre les Lyonnais pour des « gogos » et continuer à sauter sur son fauteuil en disant « le métro, le métro, le métro... », parce que le métro à la Confluence, ça a un nom : ça s'appelle du gaspillage de fonds publics. Et il est temps d'appeler un chat un chat et ceux qui prônent le métro au Confluent, des potentiels gaspilleurs publics. Voilà ce que je voulais dire très rapidement

Pour le reste, le bilan est ici. L'électro mobilité se développe. 73 % des 1,4 million de trajets en transports en commun par jour se font en électro mobilité. Le reste ce sont les bus que le Président Rivalta expérimente en hybride, puisque là encore, pour les particules fines, même s'il y a des filtres, ce sera mieux.

L'accessibilité : vous avez vu les chiffres. Ce sont plusieurs milliers de trajets par jour entre les lignes T1, 63, 18 et S1. Il y a le service du T2 qui va être prolongé jusqu'à Montrochet plus les nouvelles rames provenant du T3 puisque qu'il va s'équiper en rames de 43 mètres.

Enfin, je rappelle les cinq stations Vélo'v qui sont en cours d'implantation au Confluent.

C'est bien d'aller à Oullins avec le métro, parce que là encore, c'est la logique des hôpitaux, la logique du TOP et la logique des parcs relais qui sont attendus de vos vœux. Car les hôpitaux représentent 10 000 personnes par jour et il ne servirait à rien de tirer le métro aux hôpitaux Lyon Sud sans avoir une logique d'équipements structurants avec l'Anneau des Sciences. Voilà ce que l'on pouvait rapidement dire Monsieur le Maire.

M. RIVALTA Bernard : Quelques mots de réponse. Je vais répondre à Thérèse Rabatel. Concernant l'accessibilité du réseau de Lyon, il suffit d'aller à Paris pour comparer. Je crois que pour l'ensemble du métro, comme du tramway, c'est à Lyon que l'on a fait les premiers tramways à planchers bas, qu'on a fait les premiers trolleybus à planchers bas et c'est à Lyon qu'effectivement l'ensemble du réseau de métro, sauf à une exception près, est considéré comme le plus accessible. Il nous reste à équiper et nous le faisons chaque année avec la Communauté urbaine, tous ces quais de bus qu'il faut relever pour les mettre au niveau du métro, pour mettre les palettes, et d'ailleurs Valérie Guillou disait tout à l'heure que nous allons équiper au moment du grand levage du métro, les palettes pour combler les lacunes qui existent encore entre les quais et les wagons de métro. Donc, ce programme là est en cours. On peut toujours dire « il fallait, il fallait, il faut », mais là aussi il faut le temps pour réaliser ce genre d'équipement.

Sur le problème d'Optibus je l'ai vaguement dit tout à l'heure dans ma présentation, le problème de notre république, c'est que les désengagements des uns, en général ça atterrit chez les autres. Le fait est que le Conseil général a eu une politique drastique d'économie sur les aides qu'il a apportées sur certains types de déplacements et nous les a renvoyées d'une certaine façon sur Optibus. L'Etat, avec la Sécurité sociale c'est un peu le même topo. Malheureusement, c'est ce qu'on finira par faire parce que les collectivités locales sont le dernier réceptacle, il faudra augmenter le contrat d'Optibus. Nous l'avons déjà fait.

Nous sommes passés, il y a un mois, Monsieur le Maire, lors d'une délibération, de 80.000 à 110.000 voyages par an et c'est le SYTRAL qui paie. L'utilisateur d'Optibus paie environ 11 % du prix du ticket, je ne le conteste pas, c'est une politique voulue, ce n'est pas le problème mais il n'empêche que quand vous passez de 80.000 à 110.000, vous prenez la plus grande partie de la charge en question.

Sur le reste, je pense effectivement que nous avons un des réseaux avec optiguide et le processus sonore couplé avec les téléphones portables pour les handicapés visuels, nous avons je crois une volonté très claire à ce sujet. Il y a toujours plus à faire, vous avez raison d'être le « gardien du temple » de temps en temps, c'est bien et j'y suis très sensible car j'apprécie les conversations que nous pouvons avoir sur les problèmes posés et la façon de les régler.

Sur le problème évoqué de la taxe sur la plus-value des terrains, cela pose un vrai problème. A un moment donné -je ne suis pas très bon en économie, je le dis toujours avec un peu d'humour- je ne connais qu'une chose c'est le principe de Lavoisier : « il n'y a rien qui se perd, rien qui se crée, mais tout qui se transforme ». Si on met une taxe supplémentaire sur le foncier, à partir de là, comment cela va-t-il se répercuter ? Cela va-t-il se répercuter sur les bénéficiaires du promoteur, ce dont je doute, mais vraisemblablement plus sur le futur acheteur et donc on fait monter les charges.

Sur le problème de « Oura », je remercie Gérard Collomb ainsi que Michel Mercier à ce sujet, c'est qu'à Lyon 80 % des personnes habitant à l'extérieur de Lyon, qui utilisent les transports en commun, arrivent sur le réseau de Lyon. Ce qui fait que nous avons 80 % de la charge ce qui représente un vrai problème. M. Queyranne dit qu'il ne peut pas payer, car il n'a pas d'argent, et que c'est au SYTRAL de le faire. Est-ce que c'est à nous de payer la carte « Oura » ? Cette carte « Oura » coûtait au SYTRAL 4 M€ et heureusement que la Communauté urbaine et le Conseil général ont remis dans la caisse du SYTRAL à peu près 1 M€, mais je suis toujours dans un système de déficit de plus d'1,5 M€. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que ce sont ceux

qui vivent dans l'agglomération qui paient leurs impôts et qui donc alimentent le SYTRAL, ce sont les entreprises situées dans le périmètre qui paient les taxes sur les transports qui paient pour les autres. Voilà donc la difficulté que l'on a, il faut arriver à une équité fiscale -pas à une égalité mais bien une équité- qui fasse que chaque fois l'on trouve le moyen terme par rapport à ce genre de question.

Sur le périmètre du SYTRAL, sur le rapport de la Chambre Régionale des Comptes -il se trouve que j'ai quelques années d'ancienneté au Conseil général et à la Communauté urbaine- c'est la troisième fois que la Chambre Régionale des Comptes écrit pour dire qu'il fallait que le Département se pose la question de l'équité et de sortir du SYTRAL. Je pense que le fait d'avoir tenu, à une certaine époque, le discours sur l'équité, c'est peut-être pour cela que le mot « équité » est revenu dans le rapport de la Chambre Régionale des Comptes, mais la notion de « point d'interrogation » du Conseil général a été faite il y a 12 ans. Et là personne ne s'était posé la question, et je pense que l'ambiance spécifique du moment a fait, qu'aujourd'hui, c'était devenu une urgence de première classe alors qu'on l'avait ignoré joyeusement pendant 12 ou 15 ans. Après, moi je suis un pragmatique, on nous a dit cela, il faut gérer l'évolution du SYTRAL.

C'est un choix politique que de maintenir un syndicat mixte, mais je crois que si vous interrogez des Maires proches de votre formation politique qui demandent d'adhérer au SYTRAL - je ne pense pas que ce soit pour mes « beaux yeux », je ne crois pas- c'est parce que c'est l'intérêt de leur commune et de leur population. Et s'ils le font, c'est parce que cela correspond à une demande forte des communes périphériques avec des populations venues de la Communauté urbaine pour la plupart qui réclament le même niveau de service par rapport à ce genre de chose. Une discussion a eu lieu avec Gérard Collomb sur ce sujet : que fait-on ? Comment fait-on ? Comment l'organise t'on ? Garder cette possibilité d'ouverture des transports en commun de l'agglomération à travers un syndicat est une solution permettant d'avoir une vision plus large et plus futuriste, même si comme je le répète de temps en temps, cela pose quelques problèmes en matière financière pour gérer cette opération.

Pour le reste, on peut toujours dire « élection au troisième degré », je veux bien mais cela a été reconnu par M. Broliquier, les discussions au SYTRAL sont ouvertes, les décisions se prennent pratiquement toutes à l'unanimité. Je considère que ceux qui votent des processus ne sont pas complètement « débiles » et que s'ils les votent, c'est que cela les intéresse et qu'ils en font une analyse positive. Donc l'histoire du troisième degré, cela veut tout dire et surtout rien dire !

Sur la participation du gestionnaire d'Eurexpo, c'est un peu la même chose que sur les plus values des terrains. Moi qui siège à Eurexpo, et là aussi parce que je suis Président du SYTRAL, mais lorsqu'il faut faire la « quête commerciale » en quelque sorte pour avoir de nouvelles foires, de nouveaux salons, de nouveaux équipements, bien évidemment il faut aller les chercher et le gestionnaire d'Eurexpo va les chercher avec la notion de l'accès et du coût du transport. Jusqu'où peut-on aller pour charger la « barque » d'Eurexpo quand il est dans la compétitivité européenne ? C'est un discours connu, même au niveau économique national. Ce sont des choses que j'ai dans la tête et sur lesquelles j'essaie de faire le moyen terme.

Si demain, les responsables de l'agglomération que sont le Président de la Communauté urbaine et celui du Conseil général me disent de faire payer Eurexpo, je le ferai, mais je ne veux pas prendre le risque, à partir des transports en commun, de pénaliser l'activité économique d'Eurexpo dans ces conditions là.

Sur Montrochet, la virgule (?), je pense que nous allons réussir à la faire. Pour l'instant on résout le problème à partir de Grange Blanche en mettant des rames de T2 de Grange Blanche à ici. Regardez la complexité de la question : mes collaborateurs et ceux de Kéolis disaient « le plus simple c'est de le faire à la Part-Dieu », mais si je prends les clients ou les usagers de la Part-Dieu pour les emmener à Confluence, que vont-ils dire au centre commercial de la Part-Dieu ? Je suis responsable, en tant que « relais » des transports en commun, de l'espèce d'équilibre global qui fait

que l'on doit faire fonctionner les choses sans « déshabiller Pierre pour habiller Paul ». Il y a une réalité qui est celle là et que l'on doit faire fonctionner.

Dans le 5^e arrondissement, à Joliot Curie, il est vrai que faire des travaux de voirie, c'est toujours compliqué. Je crois que nous avons réussi à avoir, Monsieur le Président de la Communauté urbaine, avec les services une relation qui fasse qu'on leur demande leur planning de travaux pour ne pas cumuler les travaux de la Communauté urbaine avec ceux du SYTRAL. Il existe de temps en temps des points d'achoppement un peu plus compliqués, vous le savez aussi, notamment pour les déviations de réseau. On nous pose souvent la question : pourquoi faites-vous une tranchée pour le gaz, une pour l'électricité et une pour le téléphone ? Tout simplement parce que c'est la loi et que l'on ne peut pas faire une seule tranchée pour tout regrouper. Les personnes nous traitent « d'incompétents » car elles ne comprennent pas pourquoi on fonctionne ainsi. Mais il existe un règlement qui explique que l'on doit fonctionner ainsi. On essaie de gérer au mieux.

Sur les parcs relais, le nombre de places des parcs relais, sous ma responsabilité, a doublé. Lorsque vous parlez des parcs relais de l'Ouest, je rappelle que tout cela est lié à la réalisation du périphérique Ouest et l'objectif est d'utiliser ce périphérique Ouest pour les transports en commun et faire des pôles multimodaux et que notamment le pôle des hôpitaux, on va en faire un pôle où le périphérique sert de rabattement sur un parc relais, mais en même temps sur le métro et sur une arrivée des lignes de bus, sur des pôles comme à Vaise, à Bonnevay ou ailleurs.

Donc la réalisation du périphérique Ouest est assez déterminante pour réaliser des équipements de parcs relais pour faire en sorte que les voitures ne rentrent pas dans l'agglomération. Je rappelle aussi que nous sommes dans l'hyper centre depuis maintenant 10 ans. Pourquoi en sommes-nous sortis ? D'abord parce que le principe du SYTRAL c'est de dire qu'il ne doit pas y avoir de banlieues. Lorsqu'on a fait le tramway aux Minguettes, on pouvait se poser des questions à l'époque compte tenu de ce qu'y passait, aujourd'hui cela se passe très bien et c'est ce que j'appelle « une couture du tissu social » qui permet aux Minguettes, à Saint-Priest Bel Air, à Meyzieu-Décines, à la Grapinière et à Rillieux de retrouver un axe de liaison avec le reste de l'agglomération. C'est important, car vous pouvez toujours faire ce que vous voulez -et Dieu sait si je me suis occupé des rénovations dans certains secteurs- si vous laissez les gens même dans un ghetto rénové, ce ne sont pas les jeunes qui iront chercher du travail, comment iront-ils à l'Université, comment se rendront-ils dans certains établissements spécifiques ou spécialisés s'il n'y a pas de transports en commun ?

Sur les choix de l'investissement, je rappelle les chiffres, et je m'arrêterai là : avec 1 kilomètre de métro, on fait 5 kilomètres de tramway, et avec 1 kilomètre de tramway, on fait 4 kilomètres de trolleybus en site propre. Le problème consiste à gagner la course de vitesse avec le développement de la voiture par rapport au transport en commun. Ce que nous avons essayé de faire, c'est de répondre à cette première question, car lorsque vous tracez une ligne de métro, vous avez une ligne de métro, mais quand vous avez des lignes de bus ou de tramways, vous avez le maillage. Un individu dans la ville ne se déplace pas d'une station A à une station B, il va n'importe où et je trouve que le réseau que nous avons réussi à mettre en place permet aux Lyonnais un espace de liberté de transport en commun que peu d'agglomérations ont.

Le deuxième chiffre que je vais vous donner est le suivant : les Lyonnais font deux fois plus de déplacements en transports en commun que les Lillois, les Marseillais, les Bordelais ou les Strasbourgeois. Pourquoi ? Parce qu'il y a une offre de transports en commun qui est le double de celle de Lille ou de Marseille qui sont des cités comparables. C'est pour ça qu'ils utilisent deux fois plus les transports en commun par rapport à ce genre de questions.

Sur le prochain mandat, bien évidemment, le prolongement du métro aux hôpitaux, la liaison avec les périphériques et puis, on va arriver à une période où il faut changer les matériels. Je rappelle que nous devons acheter du matériel pour la ligne D puisqu'il va être entièrement automatique, il faut acheter les deux wagons supplémentaires pour la ligne D, le matériel pour la

ligne B et il faut passer le matériel de la ligne B sur la ligne A pour augmenter sa capacité, etc. Et ça, pratiquement, ça va coûter les $\frac{3}{4}$ du plan de mandat. Rien que ça. Donc il faut avoir la mesure de ce genre de choses dans un contexte économique où je ne suis pas sûr qu'on ait autant de moyens financiers qu'on en a eu jusqu'à présent.

C'est la difficulté de la gestion et des équilibres budgétaires. Mais bon, chacun s'y retrouve plus ou moins.

Sur la politique tarifaire, je ne reviens pas là-dessus. Nous avons une politique sociale largement avancée.

Sur le prix du ticket à 1 € en matière de pollution, j'y suis opposé. Je vais vous dire pourquoi. Parce qu'effectivement, vous avez des gens qui prennent leur abonnement tous les jours, qui font cet effort quelque fois pour la lutte contre la pollution. Finalement, c'est celui qui a un 4x4 à qui on va dire « tiens je te donne un ticket à 1 €, tu laisses ton véhicule de côté et ce jour là, tu utiliseras les transports en commun ». Et dans ces cas-là, les transports en commun sont payés par qui ? Par celui qui utilise les transports en commun tous les jours, par les recettes fiscales évoquées tout à l'heure.

Sur le problème des voies en site propre, nous en sommes à 45 kilomètres sur les 80. Nous verrons si nous atteignons les 80 d'ici la fin du mandat. A l'évidence, on n'en sera pas si loin que ça. Je vous rappelle quand même que quand on fait les lignes C1 et C2, tous ces équipements là, même le prolongement des tramways, sont considérés comme des voies en site propre puisque ça économise des kilomètres de bus puisqu'on se branche sur le tramway et ça représente là-aussi, une capacité.

Sur le C13, vous avez dit qu'il était « en carafe... » ou je ne sais pas quoi. Non, on est en train de prévoir l'électrification de la ligne C13 et on prévoit sur Lacassagne la voie en site propre pour le C13.

Sur le C3, Gérard y répondra, c'est le problème de jongler entre les grands équipements qui se font dans cette agglomération. C'est un peu la même histoire que celle des travaux : quand on coordonne avec la Communauté urbaine, il faut trouver le bon créneau, le schéma de réalisation de la voie C3 en montée... Les plans sont faits et après, c'est de savoir quand on lancera cette affaire.

Sur la pollution, le choix qu'on a fait de l'électrification et le choix que je fais de la recherche de mode de production de l'électricité pour utiliser les transports en commun et ne pas être trop pénalisé par les prix, c'est qu'à Lyon, pour le réseau de transports en commun, 75 % des déplacements se font sous le mode électrique et qu'effectivement, à Lyon, globalement les 17 ou 18 % de déplacements ne représentent que 3 % de la pollution dans les transports en commun. Donc je crois qu'on est sur une très, très bonne voie, un très bon rapport de ce point de vue là et que beaucoup d'autres réseaux devraient nous imiter sur ce sujet. On est les seuls à avoir voulu garder ou développer les trolleys bus. Il y a quelques villes comme Limoges, Saint-Etienne qui ont gardé quelques trolleys bus. Beaucoup de villes ont supprimé leurs trolleys bus. Il faut passer sans doute à une nouvelle technologie qui permet de supprimer les câbles inesthétiques et tout ce qu'on voudra mais ça, on y travaille, c'est une réflexion menée tous les jours avec les différents intervenants.

Je crois que j'ai à peu près répondu à tout. Si j'avais oublié quelque chose, Monsieur le Maire, vous pouvez peut-être compléter.

M. LE MAIRE : Merci, Monsieur Rivalta. Je voudrais juste rajouter quelques mots. Dire que chacune et chacun voit bien, y compris les membres de l'Opposition, qu'en l'espace de 10 ans, notre réseau des transports en commun s'est développé de manière incroyable. Si on s'aperçoit que la part dans les différents modes de transports de la voiture individuelle recule, c'est parce qu'il y a une amélioration absolument extraordinaire du réseau de transports en commun.

On le voit encore aujourd'hui : lorsque le tramway va franchir la Confluence pour aller jusqu'à la station Debourg, lorsque T4 va se déployer depuis Feyzin, les Minguettes, le quartier des

Etats-Unis pour franchir et arriver avec des travaux d'une technicité incroyable, passer devant la Manufacture des Tabacs sous la maison du directeur qui vous est chère, Monsieur le Président...

M. RIVALTA Bernard : Elle est chère, point de vue tarif !

(Rires.)

M. LE MAIRE : ...pour arriver ensuite à la Part-Dieu et aller enfin jusqu'au campus de la Doua, on voit bien qu'on gagne quelque chose d'extraordinaire.

Tout cela ne se fait pas sans difficulté et sans débat. Lorsque M. Rivalta a décidé de faire en sorte que le tramway T2 aille demain jusqu'à Eurexpo avec une vitesse de réalisation extraordinaire, il a dû affronter bien des débats, bien des recours et demain, celles et ceux qui loueront le fait qu'on puisse arriver jusqu'à un grand équipement comme celui d'Eurexpo, n'ont pas toujours été d'accord avec les politiques menées.

De la même manière, lorsque par exemple, dans l'Ouest lyonnais, vous êtes en train de faire les haltes pour faire en sorte que Craponne -jusqu'à aujourd'hui une commune totalement inatteignable en transport en commun- puisse être desservi de manière plus pratique, ça donne lieu à débats, recours, etc. Bref, c'est la vie, il faut avancer et continuer afin qu'après il n'y ait pas beaucoup de gens qui disent « ... et bien voilà, telle ou telle ligne, c'était une erreur historique de l'avoir faite ».

Après, sur la façon dont nous concevons le développement des transports en commun, on voit bien que jusqu'à présent, les transports en commun étaient dans notre agglomération. On était d'abord sur le centre et le cœur de l'agglomération. Bernard Rivalta l'a dit : nous avons desservi les périphéries de manière à pouvoir construire cette ville multipolaire que nous jugeons souhaitable pour l'avenir, tout simplement parce qu'elle est équilibrée dans ses rapports humains.

Aujourd'hui, il ne s'agit pas pour nous d'aller en arrière, c'est-à-dire de faire en sorte que lorsqu'il y avait deux Collectivités qui étaient dans le même syndicat de transport, il n'y en ait plus qu'une demain mais de faire, au contraire, que petit à petit, on mette ensemble notre syndicat de transport avec celui qui existe à Saint-Etienne, avec la Région Rhône-Alpes, de manière à construire un syndicat métropolitain des transports. C'est ce que nous sommes en train de faire. Comme il faut bien que des gens aillent de l'avant, c'est ce que nous avons commencé à faire avec les 4 communautés d'agglomération, la Communauté urbaine qui constitue le pôle métropolitain avec la Région et demain, avec l'ensemble des départements qui auront envie de construire ce réseau avec nous.

Sur la conception globale et c'est intéressant les questions qu'il y avait sur les parkings relais, c'est que personne ne pense plus qu'on puisse partir de chez soi, en particulier quand on atteint la première, la deuxième couronne, avec son transport en commun qui passe devant sa porte. A un moment donné, on sera obligé de prendre sa voiture mais il faut qu'il y ait le plus vite possible un parking relais qui vous mette en connexion avec les transports en commun. C'est ce que nous allons faire avec ce qu'on appelle « l'anneau des sciences » qui permettra de faire en sorte qu'A6 et A7 soient requalifiées et désengorgées et accessoirement, cela puisse permettre de refaire ce qu'on a fait sur les berges du Rhône, c'est-à-dire cet endroit où le contact avec le fleuve a été supprimé, faire qu'on puisse retrouver un aménagement des berges du Rhône, faire qu'on puisse remettre sur cette voie des transports en commun. Aujourd'hui, il suffit de venir, même pas aux heures de pointe hélas, du Sud de l'agglomération pour s'apercevoir qu'il y a 2 km de bouchons. Et, cher Jean-Pierre Flaconnèche, pour aller aujourd'hui du 7^e arrondissement jusqu'au cœur de la ville, ça devient un peu compliqué. C'est un embarras extrêmement important, parce qu'aujourd'hui pour ceux qui ne veulent pas de tronçon Ouest du périphérique ou de l'anneau des sciences, il existe déjà -c'est le pont de la mulatière, c'est le boulevard urbain scientifique- et on revient prendre effectivement le boulevard Laurent Bonnevey. Donc, essayer d'interpénétrer tout cela, essayer de faire que sur des voiries libérées on puisse faire passer des transports en commun, c'est évidemment quelque chose d'essentiel, on va continuer à développer les choses.

J'entends bien ceux qui ont toujours la critique facile : cela faisait trente ans qu'on songeait à la Confluence, trente ans que rien ne se faisait. On aurait pu encore attendre dix ans, quinze ans avant de faire quoi que ce soit à la Confluence. Mon prédécesseur, qui ne manquait pas de bonne volonté de ce point de vue, avait passé cinq ans sans qu'effectivement on engage la Confluence, à réfléchir sur les problèmes de transport, sur le shunt qui devait permettre de faire en sorte qu'on résolve les problèmes de mobilité, sans que rien ne se passe. Puis tout d'un coup, c'est un des succès pas simplement lyonnais, c'est un succès aujourd'hui français, européen, un modèle sur lequel chacun se penche, et si on n'y arrivait pas ? Si on n'y arrivait pas, il y a longtemps que les gens auraient arrêté d'aller au pôle de loisirs et qu'ils auraient dit « c'est inaccessible, on n'y va pas ».

Il se trouve que j'ai une épouse qui travaille à la Confluence, elle va tous les matins du Point du Jour jusqu'à la Région et pour aller du Point du Jour à la Région, il lui faut 30 minutes par les transports en commun. Cela veut dire que c'est une légende qui prétend que tout ceci serait totalement saturé, alors évidemment s'il y a encore des Lyonnais qui pensent qu'il faut passer sous les voûtes pour pouvoir regagner le cœur de Lyon, ils se trompent un peu. Effectivement, il faut un peu passer par le Sud et revenir plus tôt et essayer de pouvoir faire ce chemin. Et puis il y a des gens qui construisent des équipements, il vaut mieux que lorsqu'ils veulent avoir des choses fluides on mette des places de parking sur les équipements, car par exemple au musée qui est en train de se construire à la Confluence, il y a trente places de parking, c'est clair qu'il va falloir résoudre le problème. Mais peut-être y aurait-on pensé à l'avance, que les choses auraient été un peu plus judicieuses ?

Voilà, Monsieur Rivalta, on va continuer à aller ensemble de l'avant, et je vous remercie ainsi que toutes vos équipes qui, en l'espace de dix ans, nous ont développé un très beau réseau de transports en commun, sans doute le plus beau de France et je le rappelle toujours, il faut toujours rappeler les choses, c'est vrai pour le passé, mais je pense hélas que ce sera un peu vrai pour l'avenir, un réseau quasiment totalement autofinancé.

(Applaudissements.)

II – SEANCE PUBLIQUE

Présidence de M. Gérard COLLOMB,

Maire

Le lundi 14 mai 2012 à 16 h, Mmes et MM. les Membres du Conseil municipal dûment convoqués le 7 mai 2012 en séance publique par M. le Maire, se sont réunis à l'Hôtel de Ville dans la salle ordinaire de leurs délibérations.

Désignation d'un Secrétaire de séance

M. LE MAIRE : Conformément à l'article L 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales je vous propose de nommer M. HELAL secrétaire de séance par vote à main levée.

S'il n'y a pas d'opposition, je l'invite à procéder à l'appel nominal.

Appel nominal

Présents : M. Collomb, M. Touraine, M. Buna, Mme Guillaume, M. Lévêque, Mme Vallaud Belkacem, M. Brumm, Mme Condemine, M. Braillard, Mme Fondeur, M. Fournel, M. Képénékian, Mme Gay, M. Daclin, Mme Rabatel, M. Claisse, Mme Roy, M. Hémon, Mme Haguenauer, M. Bolliet, Mme Rivoire, M. Vesco, M. Philip, M. Maleski, Mme Brugnera, Mme Psaltopoulos, M. Coulon, Mme Deharo, M. Sanhadji, Mme Bonniel-Chalier, M. Flacornèche, Mme Frih, M. Hélal, Mme Chevassus Masia, M. David, M. Turcas, Mme Nachury, Mme Bertrix Veza, Mme Balas, M.

Nardone, Mme Legay, M. Sécheresse, M. Tête, Mme Faurie Gauthier, M. Rudigoz, M. Huguet, Mme Bouzerda, M. Arrue, Mme Chichereau-Dinguirard, M. Giordano, M. Julien-Laferrière, Mme Dognin-Sauze, Mme Hajri, M. Lebuhotel, Mme Gleize, M. Havard, Mme d'Anglejan, Mme de Lavernée, M. Royer, M. Broliquier, M. Hamelin, M. Geourjon, M. Delacroix, Mme Gelas, Mme Reynaud, Mme Bricchet, M. Corazzol, M. Kimelfeld.

Absents excusés : Mme Roure, Mme Pesson, Mme Perraud, Mme Perrin-Gilbert, Mme Berra.

Dépôts de pouvoirs : M. Philip, Mme Psaltopoulos, M. Fournel, M. Lebuhotel, Mme Balas ont déposé un pouvoir pour voter au nom de Mme Roure, Mme Pesson, Mme Perraud, Mme Perrin-Gilbert, Mme Berra.

Dépôts de pouvoirs pour absences momentanées : Mme Brugnera, Mme Bonniel-Chalier, M. Corazzol, Mme d'Anglejan, M. David, Mme Deharo, Mme Faurie Gauthier, Mme de Lavernée, Mme Gleize, Mme Gelas, M. Havard, M. Sanhadji ont déposé un pouvoir pour voter au nom de M. Corazzol, Mme Chichereau-Dinguirard, M. Maleski, Mme Nachury, M. Nardone, Mme Dognin-Sauze, M. Rudigoz, M. Turcas, M. Lebuhotel, Mme Haguénauer, M. Hamelin, M. Kimelfeld.

M. LE MAIRE : L'appel nominal étant terminé, je vous propose de prendre acte qu'à l'ouverture de la séance, le quorum est atteint.

Adoption du procès-verbal de la séance du 2 avril 2012

M. LE MAIRE : Mesdames et Messieurs, vous avez tous pris connaissance du procès-verbal de la séance du 2 avril 2012 paru au Bulletin Municipal Officiel du 30 avril 2012. Si personne n'a d'observation à présenter sur sa rédaction, je le mets aux voix.

(Adopté.)

Compte rendu des décisions prises par M. le Maire en vertu de la délégation qui lui a été confiée les 31 mars 2008 et 26 mars 2009

M. LE MAIRE : Conformément à l'article L 2122-22 du Code Général des Collectivités Territoriales, j'ai l'honneur de vous rendre compte des décisions prises en application de la délégation que vous m'avez accordée par délibération de principe des 31 mars 2008 et 26 mars 2009.

Il s'agit principalement d'actions d'ester en justice, de baux, d'avenants et de conventions.

La liste de ces décisions est parue dans le Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Lyon du 7 mai 2012.

Vous avez tous pu en prendre connaissance.

Je vous prie de bien vouloir me donner acte de cette communication.

(Acte est donné.)

Désignation de représentants dans divers organismes

M. LE MAIRE : L'article L2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit : «qu'il est voté au scrutin secret, lorsqu'il y a lieu de procéder à une nomination ou à une présentation. »

Toutefois, « le conseil municipal peut décider, à l'unanimité, de ne pas procéder au scrutin secret aux nominations ou aux présentations, sauf disposition législative ou réglementaire prévoyant expressément ce mode de scrutin. »

Les désignations qui vont suivre ne nécessitent pas obligatoirement un vote au scrutin secret.

Aussi, je vous propose de procéder à un vote à mains levées pour les désignations qui vont suivre :

Y-a-t'il des votes « Contre » ? « Abstention » ?

Désignation d'un représentant pour siéger au sein du Conseil d'administration de l'Association de gestion du Conservatoire National des Arts et Métiers de Rhône-Alpes (AGCNAM de Rhône-Alpes)

M. LE MAIRE : Lors d'un récent courrier, le Directeur Régional du CNAM Rhône-Alpes, nous demande de désigner un représentant de la Ville de Lyon pour siéger à l'Assemblée Générale et au Conseil d'Administration de l'Association de Gestion du CNAM Rhône-Alpes, en application de l'article 8 de ses nouveaux statuts.

Je vous propose la candidature de : Jean-François Arrue

Y-a-t-il d'autre candidature ?

(Les Groupes Lyon Divers Droite et Ensemble Pour Lyon –UMP, Nouveau Centre et Apparentés se sont abstenus.)

Désignation d'un représentant de la Ville de Lyon pour siéger à l'Assemblée Générale et au Conseil d'Administration de la SEM patrimoniale du Grand Lyon

M. LE MAIRE : Par délibération n° 2012/4430, inscrite à l'ordre du jour de notre séance, vous allez vous prononcer sur le principe de l'entrée de la Ville de Lyon dans le capital social de la future SEM patrimoniale du Grand Lyon et sur l'approbation de ses statuts et du pacte d'actionnaires proposés. Compte tenu de la part de la Ville de Lyon dans le capital social, nous disposerons d'un siège au Conseil d'administration.

Sous réserve de cette approbation, conformément aux articles -15 des statuts de la SEM et 8 du Pacte d'actionnaires- relatifs à la Gouvernance, nous devons désigner un représentant de notre collectivité pour siéger en Assemblée Générale et au Conseil d'Administration.

Je vous propose la candidature de Richard Brumm.

Y a-t-il d'autres candidatures ?

(Les Groupes Lyon Divers Droite et Ensemble Pour Lyon –UMP, Nouveau Centre et Apparentés se sont abstenus.)

Questions écrites du 2^e arrondissement relatives :

a) au devenir du bâtiment Bayard

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2^e arrondissement : Merci Monsieur le Maire. C'est au tour du 2^e arrondissement de poser des questions. Nous avons choisi trois sujets, d'abord le devenir du bâtiment Bayard. Vous savez que le 32 cours Bayard est un bâtiment historique qui appartient à la Ville de Lyon depuis fort longtemps, c'étaient les bain-douches qui ont été désaffectées il y a une dizaine d'années déjà. Aujourd'hui ce bâtiment accueille une salle associative, une salle de sports, le maintien du service des personnes âgées à domicile avec SMD, un club des seniors avec le club Bon Accueil. Ce bâtiment est en mauvais état, les bains-douches sont toujours là, même s'ils ne fonctionnent plus.

Nous avons lancé une réflexion au niveau interne de la Mairie du 2^e arrondissement et nous vous avons proposé, il y a près de deux ans déjà, de faire de ce bâtiment le futur pôle social de tout le Sud du 2^e arrondissement, c'est-à-dire le quartier Perrache et le quartier de la Confluence. Nous avons lancé l'idée, mais nous n'avons pas de retour. Cette idée a-t-elle été étudiée ? A-t-elle été retenue ? Si elle a été retenue, sur la base de quel calendrier ? Et enfin, la mairie du 2^e arrondissement sera-t-elle associée à l'évolution de ce bâtiment qui, nous le rappelons, est un bâtiment transféré, nous en avons aujourd'hui la charge de gestion. On nous demande les clés pour des visites techniques. C'est à peu près la seule chose que l'on sait au sujet de l'avenir de ce bâtiment qui est important, et son avenir nous intéresse, comme il intéresse tous les habitants du 2^e arrondissement.

Mme VALLAUD BELKACEM Najat, Adjointe : Monsieur le Maire du 2^e arrondissement, merci pour cette question. Les bâtiments municipaux du complexe Bayard accueillent nous le

savons bien un certain nombre d'activités associatives essentielles pour la vie du quartier. J'en ai conscience et vous m'aviez en effet posé la question en 2009 du devenir de ces bâtiments, je m'étais engagée à lancer des études pour imaginer une évolution du service public rendu aux habitants en rapport avec l'évolution générale de ce quartier, notamment pour ce qui concerne cette surface encore inexploitée qui accueillait anciennement les bains-douches.

Je peux vous dire aujourd'hui que, alors même que la transformation de ces locaux en espaces susceptibles d'accueillir des activités associatives n'était pas inscrite au plan de mandat, comme vous le savez, nous avons décidé, au regard des besoins constatés et à l'écoute des souhaits que vous avez soumis aussi souvent, et puis en saisissant un certain nombre d'opportunités qui nous sont ouvertes par l'aménagement de la Confluence, d'engager les travaux nécessaires à la réhabilitation de ce site.

Concrètement, ce bâtiment 32 cours Bayard représente une surface de 2.190 m², vous avez rappelé ce qu'il accueillait en ce moment : une association d'aide à domicile, un foyer pour personnes âgées, un petit gymnase et une salle des fêtes et familles gérés par vos soins. Sachez que l'ensemble de ces activités sera conservé, conforté, développé dans un projet d'ensemble entièrement nouveau et que la réhabilitation et la réaffectation de l'espace complémentaire anciennement affecté aux bains-douches, donc 180 m², fait aussi partie du projet. Le site Bayard dans son intégralité va donc faire l'objet d'un réaménagement et son occupation future fera l'objet d'une large concertation à laquelle vous serez évidemment associé. Nous l'entamerons avec mon Collègue Gérard Claisse dès le mois prochain.

Mais, plus généralement, ce projet Bayard s'inscrit dans un contexte plus large et plus ambitieux que je me permets d'évoquer ici rapidement, pour que tout le monde comprenne bien quelle est l'ambition qui est la nôtre en matière de développement des infrastructures pour la vie associative sociale, culturelle, de proximité dans ce quartier en pleine mutation. Notre volonté est clairement d'accompagner le développement des quartiers Sainte-Blandine et Confluence en matière d'équipement public, en intégrant le site très emblématique du bâtiment porche de l'ancien marché d'intérêt national avec l'installation de nouveaux locaux à vocation associative tournée vers la population du quartier.

A terme, dans ce bâtiment porche, vous trouverez donc un pôle associatif aux premier et deuxième étages, destiné à des occupations en temps partagé sur 600 m² de surface utile, donc assez intéressant, une salle des fêtes et familles au rez-de-chaussée sur près de 400 m², une extension de la salle des musiques actuelles du marché gare, la salle Basset que vous connaissez, actuellement gérée par la MJC Perrache, avec 45 m² de la salle proprement dite, plus des bureaux et des locaux d'accueil en plus, et puis des studios de répétition et d'enregistrement en rez-de-jardin sur 445 m².

Donc c'est un projet assez ambitieux et c'est la programmation de ce projet qui nous permet d'envisager l'avenir des locaux du cours Bayard en lien avec l'ensemble des équipements prévus par ailleurs dans la ZAC 2 de Confluence, et notamment la salle multisports que vous connaissez. Dans cette perspective de restructuration profonde des équipements publics pour les associations du quartier, nous lancerons je vous le disais, dès le mois prochain, cette réunion de concertation très large pour discuter avec les acteurs locaux des usages que nous allons faire des deux ERP, deux établissements recevant du public, que sont d'une part la Maison des fêtes et familles et d'autre part le pôle associatif.

Pour les délais, sachez que l'ensemble des réalisations sont programmées avec le Grand Lyon progressivement à partir de 2016, pour un dispositif totalement achevé normalement à l'horizon 2017-2018.

Par ailleurs, je ne serais pas complète si je n'évoquais pas, évidemment, l'implantation de la MJC, la nouvelle MJC Perrache, désormais Confluence, sur le site qui jouxte la place nautique et qui suit son cours, cette installation avec la programmation dans les toutes prochaines semaines cette fois-ci,

cela devrait être dès début juin, de la pose de la première pierre, donc conformément au calendrier prévu.

Le rôle de cette MJC sera évidemment majeur là encore, pour contribuer à la structuration, à l'animation de la vie associative dans tout le 2^e arrondissement. Donc vous voyez bien qu'entre ces trois pôles : Bayard, bâtiment porche, MJC, nous devrions avoir à la Confluence, un certain nombre d'équipements qui répondent aux besoins des habitants en matière de culture, en matière de sport, en matière de vie associative.

J'espère que ma réponse vous satisfait, Monsieur le Maire.

M. BROLIQUIER Denis : C'est effectivement une excellente nouvelle et je vous remercie de cette réponse. J'espère que la mairie du 2^e arrondissement, comme vous l'avez dit, sera associée bien en amont sur le programme des travaux. Nous avons quelques idées sur ce qui pourrait être installé pour le bien des habitants du 2^e arrondissement dans ces bâtiments.

b) à la requalification de la rue Victor Hugo

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2^e arrondissement : Depuis des années, nous vous alertons sur l'état de délabrement de la rue Victor Hugo. C'est un état qui empire de semaine en semaine. Nous avons de plus en plus d'accidents sur cette rue. Nous aimerions savoir où en est le dossier ? Il semblerait que le dossier avance enfin : nous l'avons su car le Conseil de quartier a reçu une lettre informant qu'un Chef de Projet allait bientôt être nommé. Comme nous n'avons pas eu l'information en direct, nous aurions aimé savoir exactement où en est votre projet et en quoi il consiste ?

M. BUNA Gilles, Adjoint : D'abord, je voudrais faire une remarque : ce n'est pas parce que l'on écrit dix fois à la Mairie centrale ou à l'Adjoint, que l'on règle les problèmes ! Il n'y a pas de miracle ! Il y a des priorités qui sont établies au début d'un mandat et puis, ensuite, il y a des marges de manœuvre plus ou moins étroites.

En ce qui concerne les espaces publics et en ce qui concerne les espaces verts, je dirai qu'on a les créations dans un mandat, et Dieu sait que dans le 2^e arrondissement, vous n'avez pas été désavantagé. Je pense évidemment aux Rives de Saône, je pense à ce qui se passe à la Confluence, je pense à Bellecour, qui était en panne depuis 1990 : il a fallu reprendre le projet. Je pense aujourd'hui à la place des Jacobins et nous avons aussi tous les espaces qui se dégradent. Certains sans doute normalement, parce qu'en Presqu'île il y a un usage qui est évidemment, assez fort, intense, mais il y a d'autres dégradations d'espaces publics qui sont plus étonnantes : je pense à la place des Terreaux, qu'il va nous falloir refaire, alors qu'elle n'est pas si vieille que cela et qui va peser sur le budget dans le mandat suivant. Je pense à la rue de la République : il y avait des petites lampes bleues ; aujourd'hui on ne sait pas à quoi elle ressemble, mais elle se dégrade extrêmement rapidement.

Alors, il faut réfléchir, je ne sais pas, mais sur des espaces peut-être un peu moins sophistiqués, un peu plus durables, des espaces qui prennent en compte les usages ou les détournements d'usages et donc dans la conception, qu'on anticipe sur la maintenance et sur la pérennité.

En ce qui concerne la rue Victor Hugo, je ne crois pas que vous soyez surpris, puisque dès le début de ce mandat, je vous ai reçu avec M. de Carbonnières, en vous disant : « Il y aura une étude en fin de mandat, et une requalification au début du mandat suivant. Donc, il n'y a pas de surprise : vous pouviez écrire autant que vous le vouliez, je vous avais donné la réponse avant même que vous ayez envoyé la lettre.

Le processus est donc engagé avec un calendrier prévisionnel qui est le suivant :

- avril 2012, vous avez raison, nous avons désormais un chef de Projet au Grand Lyon, à la Direction de l'Aménagement. Pour le moment, je ne l'ai pas rencontré sur ce projet, mais on se fera un plaisir de le présenter, y compris à la Mairie du 2^e arrondissement.

- deuxième semestre 2012 : étude technique (relevés topographiques, études de circulation, logistique urbaine, études d'usages, analyses du fonctionnement commercial).

- premier semestre 2013 : élaboration, intention de programme et concertation. Comme on l'avait fait d'ailleurs pour la place des Jacobins.

- deuxième trimestre 2013 : lancement de la consultation de maîtrise d'œuvre.

- premier semestre 2014 : notification du marché de maîtrise d'œuvre.

Donc, entretemps, pour que le calendrier puisse être respecté, il faudra qu'on lance une AP d'étude, qui devrait être délibérée au Conseil communautaire, je pense en septembre : il s'agit de financer simplement les études.

Voilà, cela veut donc dire que conformément à notre engagement, la rue devrait être requalifiée en début de mandat prochain et la concertation s'engager à la fin de ce mandat.

Voilà pour vous répondre simplement, directement.

c) à la promenade du Défilé de la Saône

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2^e arrondissement : La mise en œuvre de ce chantier laisse déjà apparaître des dysfonctionnements en matière d'information, de communication et de concertation avec la Mairie du 2^e, mais aussi avec l'ensemble des acteurs du secteur Saint-Antoine : que ce soit les habitants, les commerçants, les maraîchers...

On pense notamment à la mise en œuvre de la Maison du Projet sur les quais, sur l'espace qui sert de cour de récréation à trois établissements scolaires, ou au lancement des travaux du parking. Le principal point d'achoppement en fait, c'est le parking Saint-Antoine et notamment le projet qui est à l'étude actuellement, avec le permis de construire qui a été déposé il y a quelques semaines déjà, pour assurer la sortie des voitures par la place d'Albon.

Au début du mois d'avril, nous avons demandé un rendez-vous au Maire de Lyon, Président de la Communauté urbaine, avec les associations du quartier sur ces questions. Ce que nous voulons savoir aujourd'hui -nous n'avons toujours pas de réponse depuis un peu plus d'un mois-, c'est quels processus de collaboration comptez-vous mettre en place pour que ce projet bénéficie de l'expertise d'usage des élus du 2^e arrondissement et de tous ceux qui connaissent bien le quartier et qui participent à la vie associative et institutionnelle de celui-ci ?

M. TOURAINE Jean-Louis, Premier Adjoint : Monsieur le Maire, Monsieur le Maire du 2^e arrondissement, il s'agit effectivement d'un lieu emblématique qui est tout à fait important, au cœur du dispositif de l'aménagement des Rives de Saône, un endroit où d'un côté on a la vision sur la colline de Fourvière, le Palais de Justice, etc. et de l'autre côté, l'Eglise Saint-Nizier.

Donc, il est important de réaliser le programme, en redonnant à ce secteur toute la qualité qui était la sienne avant qu'il ne soit quelque peu détérioré par différentes choses, au premier rang desquelles la construction de cette verrue qu'a pu représenter le Parc Saint-Antoine, lequel a privé les Lyonnais du contact avec la Saône.

Tout l'objectif dans ces terrasses de la Presqu'île, au niveau du quai Saint-Antoine et de la place d'Albon, c'est bien en définitive, de supprimer le parc actuel, après qu'un nouveau parc ait été construit. De faire que, comme ailleurs, les voitures soient disposées en souterrain, non visibles, et que l'on puisse redévelopper l'atmosphère qui préexistait, avec un passage progressif de la ville à la Saône, avec un aménagement de la grève de la Saône et qu'on puisse y retrouver les activités de jadis, avec une ambiance améliorée.

C'est un endroit tout à fait important. C'est même un des endroits où l'espace sera le plus large sur ces rives contraintes de la Saône et où il y aura parfois des animations, souvent des promenades et en tout cas, un lieu de qualité.

Il est donc important, effectivement, de bien réussir cette opération. On va donc construire, en souterrain, sous le quai Saint Antoine un parc de stationnement qui va être réalisé par Lyon Parc

Auto avec 801 places, pour les voitures, 19 places pour les motos et 140 places pour les vélos en lieu et place du parking actuel de 812 places de voitures. Mais le parc actuel, outre qu'il est disgracieux, a en plus un véritable problème « d'inondabilité » puisqu'un, parfois deux niveaux ne sont pas accessibles lorsqu'il y a des crues de la Saône, alors que dans la nouvelle construction, il y aura des parois étanches qui permettront d'éviter les conséquences des crues de la Saône.

Ceci a été initié et réfléchi depuis déjà quelque temps, et il y a bien eu une concertation, Monsieur le Maire, puisqu'il y a eu des réunions chaque année depuis 2009 : le 2 octobre 2009, le 4 mars 2010, le 3 février 2011, le 10 mai 2012, le comité de pilotage s'est réuni et ont été invités les vice-présidents, les maires d'arrondissement et les élus des arrondissements concernés, ainsi que les techniciens ; il y a eu des conférences de presse qui ont permis non seulement d'informer de l'état de la réflexion sur le projet, mais encore d'obtenir une authentique concertation, complétée par des discussions avec les différents habitants de proximité. Mais cette dernière partie est effectivement plus récente puisque tant que le projet n'avait pas été élaboré, il était difficile de pouvoir discuter efficacement avec les responsables de l'école, avec les forains, avec les bouquinistes, parce que tout cela était beaucoup trop loin pour eux et n'était pas encore concret.

Ceci est en cours et cela permettra d'avoir un programme pour lequel, comme cela a déjà été dit à plusieurs reprises, il y a l'accord obtenu non seulement des principales personnes concernées, mais encore de l'architecte des Bâtiments de France, ce qui est évidemment déterminant dans ce lieu de la ville.

L'entrée des véhicules au parking est positionnée sur le quai Saint Antoine en respectant tous les impératifs et la sortie est positionnée à l'endroit où la place d'Albon s'abouche sur le quai Saint Antoine permettant de respecter là encore les différents objectifs puisque les autres scénarios ont du être rejetés car créant des nuisances excessives, ne respectant pas les possibilités nécessaires, pour les commerces, pour les habitants du quartier, et surtout pour les impératifs de l'architecte des Bâtiments de France qui exige que l'on respecte, et il a raison, la valeur patrimoniale de ce secteur avec les perspectives sur l'église Saint Nizier depuis le quai.

Donc, tout cela permet en définitive d'avoir le scénario sur lequel se rejoignent les principales personnes concernées, les autres ayant été tout aussi profondément étudiés, mais rejetés. M. Gilles Buna pourra d'ailleurs vous fournir des compléments d'information sur ce point là.

Je veux juste maintenant indiquer l'organisation des travaux. Ils vont se dérouler pendant plusieurs années. On va toujours maintenir trois voies de circulation sur le quai, ce qui est très important pour tous les gens qui empruntent ce secteur.

Il y aura un fonctionnement du parking actuel qui sera maintenu intégralement jusqu'au jour de l'ouverture du nouveau parking. Donc, il n'y aura jamais de déficit de stationnement dans ce secteur.

Il y aura un aménagement provisoire de la cour d'école avant les travaux définitifs. Il y aura aussi le maintien des marchés forains, des bouquinistes et évidemment des différentes circulations piétonnes.

Les phases sont les suivantes :

- Aujourd'hui, nous sommes encore dans la phase préparatoire qui va se dérouler jusqu'à la fin du 4^e trimestre 2012 où s'effectuera la libération des emprises et la déviation des réseaux.

- Puis à partir de janvier 2013 jusqu'à novembre 2013, ce sera la phase première de construction de ce parc avec une déviation de la circulation sur l'esplanade, tandis que seront construites les parois moulées d'un côté.

- La phase 2 sera la réintégration de la circulation sur le quai tandis que les parois moulées seront complétées et qu'on réalisera en même temps des fouilles archéologiques.

- La phase 3, qui interviendra au premier trimestre 2015, concernera la réalisation des équipements intérieurs des différents niveaux permettant ainsi l'ouverture du parc et bien sûr

l'aménagement de surface non seulement du quai Saint Antoine, mais aussi de la place d'Albon et de la place Saint Nizier.

Je le répète, les différentes activités du secteur seront donc le moins possible gênées et maintenues sur place. En définitive, la concertation continuera à se poursuivre pendant toutes les phases de la réalisation.

M. LE MAIRE : Monsieur Buna, quelques mots d'explication complémentaire.

M. BUNA Gilles, Adjoint : Quelques mots parce que si nous disions que nous allions concertés sur les entrées et les sorties du parking, vous nous le reprocheriez, parce que pour concerter, il faut qu'il y ait des espaces de concertation, qu'il y ait des enjeux en matière de concertation. Or, où sommes-nous ? Nous sommes dans ce quartier, dans un périmètre qui comporte de nombreux édifices classés - on pense évidemment à Saint Nizier - nous sommes dans un site naturel inscrit des rives de Saône, il y a des enjeux patrimoniaux qui sont très nombreux et il se trouve que l'homme qui a autorité pour décider des entrées et des sorties au-delà des questions techniques, c'est l'architecte de Bâtiments de France. Nous avons compétence liée avec l'architecte de Bâtiments de France et on peut faire concerter qui on veut, c'est lui qui in fine décidera, éclairé évidemment, par les questions des services techniques, des services patrimoniaux, etc...

Donc, avant de faire le cahier des charges, il y a eu des études qui ont montré qu'il y avait 4 hypothèses possibles, et que chacune avait des inconvénients, des avantages, mais il y en a qu'une seule, qui semble-t-il, j'y reviendrai, convenait à l'architecte des Bâtiments de France. Il se trouve que c'était également l'hypothèse que les services techniques avaient choisis aux termes d'un raisonnement que je ne vais pas vous refaire de manière exhaustive.

La solution n° 1 : vous avez la sortie du parc, l'entrée du parc. Quand on sait que l'un des objectifs, c'est la reconquête des Berges et des quais, vous voyez qu'il y a une neutralisation totale du quai, que les piétons ne peuvent plus passer. C'est déjà une des hypothèses qui grève cette hypothèse. Vous en avez d'autres, notamment les conflits d'usage, vous le voyez, qui ne permettront pas au flux automobiles soit entrant, soit sortant, de s'écouler correctement. Evidemment ce n'est qu'une perception, il y a d'autres avantages et d'autres inconvénients. Simplement, je vous donne l'avis de l'architecte des Bâtiments de France.

« ... Variante avec entrée et sortie l'une devant l'autre, le long du quai côté Saône, solution très pénalisante par l'emprise continue des deux rampes coupant la perspective du quai en deux espaces séparés, isolant la Saône de la rue, de plus la rampe de sortie se trouve en partie dans la perspective de l'église Saint Nizier avec la Saône, ce qui est inacceptable. »

Deuxième variante : Celle là avait un certain nombre d'inconvénients que l'on voit assez vite ; il y a un réseau d'assainissement énorme, et c'est pour cela que l'expertise d'usage ne révèle pas la présence d'un réseau d'assainissement où les coûts de déplacements du réseau d'assainissement.

Un inconvénient beaucoup plus important, c'était la suppression du stationnement le long des immeubles sur le quai. Il y avait des avantages, mais sachant que l'ABF a toujours le dernier mot, la variante avec entrée et sortie de part et d'autre de la voirie du quai, solution qui revient encore pénaliser l'image apaisée du quai, en créant des barrières physiques, a été rejetée.

Troisième hypothèse : deux ou trois petits problèmes majeurs, l'esplanade est fortement réduite lorsque coexistent l'entrée et la sortie, il y a toujours une coupure forte entre le quartier et l'esplanade, aucune traversée piétonne comme dans la solution n° 1, suppression d'une partie du mail planté sur le linéaire, non pas que les arbres ne seront pas supprimés mais peuvent être replantés avec un double mail. Ensuite l'émergence, la BF tient beaucoup à ce qu'elle soit la plus réduite possible.

Que dit l'ABF ? *« La variante avec entrée et sortie continue sur le quai, l'emprise importante en largeur sur les quais piétons vient dégrader le rapport à la Saône et supprime un alignement d'arbres sur le quai de façon inacceptable. »*

Reste donc la solution n° 4. Vous avez une sortie relativement simple puisqu'elle débouche –je crois que M. Touraine a dit « abouche » que je trouvais plus joli, je croyais que c'était une histoire d'amour qui commençait, tant pis !- sur le quai le plus proche de l'immeuble « Pitance ». En bas, il y a un vide avec des poteaux porteurs.

Donc, je disais que :

1- même inconvénient, intervention importante, complexe sur le réseau d'assainissement ;

2- suppression de trois places de stationnement, ce n'est pas grave, mais avantage : accès simplifié au parc depuis le quai et la place, accès simplifié de la sortie sur le quai, mail planté conservé, gestion des abonnés par un bi-pass comme à la Fosse aux Ours, enfin c'est l'organisation privilégiée de la BF qui nous dit : « *la variante avec entrée sur le quai et sortie place d'Albon, solution qui pénalise modérément le quai qui s'intègre sur le bord Sud de la place d'Albon, à condition que ce soit la sortie sans portiques de signalisation et le plus près possible de l'immeuble pour ne pas perturber la perspective entre Saint Nizier et la Saône* ».

Donc, je dis que c'est un avariant, ce n'est pas un objet de concertation mais plutôt d'information puisque l'ABF n'est pas le plus mal placé pour expliquer des choix qui maintiennent les perspectives paysagères, qui maintiennent la possibilité, un jour, de faire un pont représentant la fameuse continuité qui passait par le lycée Ampère, la place d'Albon, etc... Il y a une préservation des possibilités futures. La place d'Albon, évidemment comme le parvis Saint Nizier font partie du périmètre de requalification. Je signale que les entrées et les sorties étaient mentionnées dans la délibération que nous avons votée à la Communauté urbaine, donc tout le monde pouvait le savoir, donc le fait générateur n'est pas le permis de construire qui a été déposé il y a quelques semaines.

Je pense très franchement, personne n'est à l'abri d'erreurs, que s'il n'y avait pas un contexte pré-électoral, ce mouvement « brolien » ne serait pas si fort.

(Protestations de Mme d'Anglejan.)

M. LE MAIRE : Madame d'Anglejan, vous n'avez pas la parole.

M. BUNA Gilles : Je me souviens que pour les entrées et sorties du parking des Terreaux, nous avons joué aux 4 coins. Personne ne voulait d'une sortie près de chez lui, tout en justifiant le refus de cette sortie par bien d'autres choses que les petits inconvénients éventuels qui peuvent être engendrés par une sortie de parking.

Nous sommes prêts à discuter de tout ce qui concernera le réaménagement des Berges, comme on l'a fait pour les Berges du Rhône par thématique, par segment, mais il se trouve que là c'est ce qu'on appelle un avariant qui est lié aux compétences de l'ABF et c'est tant mieux comme cela.

M. LE MAIRE : Je vais donner la parole à M. Claisse qui va nous dire quelques mots sur le projet global et la façon dont nous allons discuter.

M. CLAISSE Gérard, Adjoint : Oui, je vais dire quelques mots sur la suite. Vous venez d'avoir les raisons qui expliquent que nous n'ayons pas lancé de concertation sur les entrées et sorties du parc Saint-Antoine. Je voudrais juste rappeler –mais Monsieur Broliquier vous y avez assisté à de nombreuses reprises- que sur l'ensemble du projet « Rives de Saône » et sur les huit opérations qui vont avoir lieu pendant ce mandat, c'est de l'ordre d'une bonne soixantaine de réunions que nous avons eue, en moyenne 6 par opération et beaucoup de réunions techniques avec les associations de personnes à mobilité réduite, environnementalistes, les pêcheurs à la ligne, les clubs d'aviron, les commerces, toute une série de réunions techniques.

Pour les opérations concernant le 2^e arrondissement, nous avons deux opérations qui concernent, pour la première les 1^{er} et 2^e arrondissements qui est l'opération du défilé de la Saône avec ce point du futur parking Saint Antoine et l'aménagement à venir des terrasses de la Presqu'île et puis la seconde opération concerne le secteur Kitchener – Marchand. Pour ces opérations nous avons eu en moyenne six réunions, dont des ateliers de concertation.

Le déplacement du parking, vous en conviendrez, n'a pas fait l'objet de débats. J'ai entendu, effectivement, remonter des interrogations à quelques reprises sur les entrées et sorties. Il me semblait que la plupart des habitants s'interrogeaient et craignaient que la sortie place d'Albon se fasse « tête bêche » par rapport à la sortie prévue actuellement et qu'elle rediffuse le trafic sur la place d'Albon et les voiries adjacentes. C'est ce que j'ai entendu en réunion de concertation. Bien évidemment nous irons expliquer le scénario d'entrée-sortie retenu, maintenant que le choix en a été fait.

Pour la suite, il nous reste dans les mois qui viennent deux sujets de débat auxquels bien évidemment et la mairie du 1^{er} et celle du 2^e seront associées ainsi que l'ensemble des acteurs qui portent une expertise d'usage comme vous le rappelez.

Le premier sujet, c'est la définition du futur programme d'aménagement des terrasses de la Presqu'île, c'est-à-dire de la grève qui sera dégagée pas avant 2015, par la destruction du parc Saint Antoine actuel et tous les aménagements d'espaces publics de surface qui vont aller du pont La Feuillée jusqu'au pont Bonaparte. Le calendrier pour finaliser ce programme d'aménagement, dont un certain nombre de grandes orientations sont aujourd'hui prédéfinies, est fixé au mois d'octobre 2012. Il nous reste donc 5 mois pour aller rencontrer les acteurs du quartier, on pense notamment aux écoles qui sont directement concernées, aux commerçants du marché puisque ce projet comporte une partie de réaménagement et d'amélioration des conditions du marché, les bouquinistes mais aussi des conseils de quartier, des comités d'intérêt locaux, des associations locales, de telle sorte que nous ayons des ateliers de concertation pour discuter et finaliser ce programme d'ici octobre 2012.

En octobre 2012, ce programme sera soumis à un concours, le lauréat sera désigné probablement d'ici la fin 2013 et nous pourrons avoir une seconde phase de concertation sur la conception de l'avant projet.

Le deuxième sujet qui va être engagé, c'est celui du chantier du parc Saint Antoine, car cela va être un gros chantier, donc forcément perturbant. Ce que je vous propose, ainsi qu'à la mairie du 1^{er}, c'est un peu le dispositif que nous avons mis en place sur le tunnel de la Croix-Rousse et sur les travaux qui s'engagent maintenant autour du pont Schumann, quai Gillet, avenue de Birmingham, etc, c'est que nous ayons des réunions périodiques de présentation de la programmation et de l'organisation de ce chantier, de telle sorte à améliorer ce qui peut l'être, à réduire au maximum les nuisances que ce type de chantier ne manquera pas de générer. Un certain nombre d'orientations seront prises, dès le mois de septembre, puisque ces travaux vont démarrer en octobre par des travaux de déviation de réseau. Nous vous proposerons des réunions avec les acteurs locaux, le marché, les bouquinistes, les écoles mais également les habitants et les riverains du quartier pour travailler au mieux à l'insertion dans le quartier de ce chantier avec la collaboration de Jean-Louis Touraine et des services de Lyon Parc Auto.

Dernier petit rappel, Monsieur Broliquier, le courrier que vous avez mentionné tout à l'heure était adressé non pas au Conseil de quartier mais à votre Adjoint Bruno de Carbonnières en réponse à une question d'un conseil de quartier. C'est aussi une manière d'informer la mairie du 2^e arrondissement. Je ne me permets pas d'écrire directement à vos conseils de quartier sans bien évidemment le faire passer par votre Premier Adjoint.

M. LE MAIRE : Merci bien. C'était une explication longue pour un projet important.

M. BROLIQUIER Denis : Je voudrais simplement dire que je m'étonne que les 4 solutions techniques qui ont été étudiées, fassent l'objet aujourd'hui d'une présentation en Conseil municipal sans que les élus concernés n'en aient eu connaissance. La deuxième chose, c'est que le choix qui a été arrêté de cette sortie du parking par la place d'Albon est, à mon avis, une erreur historique. Elle n'est pas pratique, elle n'est pas belle, elle est plus chère, plus dangereuse. Nous l'avons dit et redit et je le répète aujourd'hui publiquement, ensuite les promoteurs, les décisionnaires assumeront.

M. LE MAIRE : Nous n'inaugurerons pas ensemble, comme d'habitude !

