

2013/5289 - Modification de la ligne de transport en commun C3, modalités de concertation (Direction Déplacements Urbains) (BMO du 04/03/2013, p. 0598)

Rapporteur : M. TOURAINE Jean-Louis

M. TOURAINE Jean-Louis, rapporteur : Ce dossier concerne les modalités de la concertation pour la ligne C3, qui est une ligne majeure du réseau. C'est une ligne où il y a 55.000 voyageurs en transport en commun chaque jour. Malheureusement, du fait de certaines difficultés, il y a des dysfonctionnements, dysfonctionnements qui ont d'ailleurs amené un Collectif d'habitants à se réunir, pour demander à ce que l'évolution prévue vers la création de sites propres de transport en commun, soit effective. Et donc, c'est ce vers quoi nous nous acheminons, en prenant le temps d'une concertation avec les riverains, d'une concertation avec les commerçants, d'une concertation avec toutes les parties concernées. Ainsi l'on aura, dans le futur, beaucoup moins de difficultés pour organiser le cadencement effectif de ces bus et le partage de l'espace public, entre les transports en commun, les voitures, les piétons, les cyclistes, tout le long du cours Lafayette à Lyon, puis même sur le cours Tolstoï à Villeurbanne.

Le dossier actuel traite donc de la mise en place d'une concertation pendant six semaines, à partir du 15 avril, ce qui permettra de faire avancer collectivement le projet.

Mme BOUZERDA Fouziya : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, la ligne C3 est victime de son succès : la forte demande entraîne des retards à répétition, des trolleys Cristalis sont bondés tandis que d'autres circulent à la queue-leu-leu, parfois deux ou trois à la suite. La vitesse commerciale atteint à peine 12 km/heure, soit la vitesse d'une grand-mère à vélo : bien loin de l'objectif initial de 18 km/heure affiché.

Ce diagnostic est connu depuis 2009, soit deux ans à peine après la mise en service de cette ligne. Mais il aura fallu trois ans de plus en 2012, pour que soient lancées des études de maîtrise d'œuvre -je cite : *« pour l'aménagement des voiries et du système de transport, pour l'amélioration des performances de la ligne C3 depuis le pont Lafayette à Lyon, jusqu'au pôle multimodal de Bonneville à Villeurbanne. »* On se demande ce qui a empêché le SYTRAL de réagir un peu plus vite !

Il faut dire aussi que ce site propre dans les deux sens du cours Lafayette était prévu à l'origine lors du lancement en 2007. De même, la priorité aux feux ne s'est pas réalisée comme prévu.

Alors, aujourd'hui, on engage une concertation pour savoir s'il faut ou non, permettre à la grand-mère d'utiliser ou pas son vélo sur la largeur de la voie de bus. Soit !

Monsieur le Maire, que de temps perdu ! La doctrine officielle a baissé les bras depuis douze ans devant la nécessité d'investir lourdement dans les infrastructures de transport à Lyon.

La traversée Est-Ouest du chemin de fer entre la gare Saint-Paul et Villeurbanne était déjà à l'étude en 1865, par un tunnel sous la Croix-Rousse...

M. LE MAIRE : Je n'y étais pour rien !

Mme BOUZERDA Fouziya : C'est vrai ! Par un tunnel sous la Croix-Rousse, aujourd'hui irréalisable, car là il croiserait de plain-pied votre tunnel routier en cours de finition. Dès 1985, un projet de traversée du Centre ville Saint-Paul/Bellecour/Gare de l'Est, créait l'ébauche d'un réseau express régional. De nombreuses études sommaires se sont depuis succédées, jusqu'à celle de la traversée en surface de « Leslys » - Rhône-Express entre Saint-Exupéry et Saint-Paul.

Vous nous parlez aujourd'hui d'un éventuel tramway, ce qui à l'évidence marque votre manque d'ambition pour Lyon.

Il se confirme pourtant que cette demande de transport relève d'infrastructures lourdes et qu'il faut d'urgence engager des études pour une traversée souterraine du centre ville par les tram-train venant de l'Ouest lyonnais, pour se connecter à la Soie et en surface au tram-train allant à Saint-Exupéry, avec une chance de rejoindre Crémieu d'une part, et l'Isle-d'Abeau d'autre part, dans ce qui deviendrait véritablement une ligne de métro express régional, comme nous l'avons souvent défendu. La vitesse commerciale atteinte sur un tel réseau serait alors de 50 km/heure.

La plus grosse difficulté d'un tel projet est institutionnelle, car il faut (c'est une spécialité française) réunir onze interlocuteurs autour de la même table, dont cinq ou six pour le simple financement, alors que nos autres pays voisins peuvent réussir un tel aménagement avec parfois simplement trois ou quatre décideurs.

Je ne suis pas sûr pour autant que la création du Syndicat Mixte des Transports Lyonnais suffise à simplifier les processus de décision.

Je vous remercie.

M. LE MAIRE : On voit Madame dans vos projets que vous êtes avocate, pas comptable ! C'est la différence !

(Rires.)

M. LAFOND Luc : On remet cela, cela va être un peu pareil, mais un peu différent, mais pas grand-chose ! Je vais faire court !

Avec près de 60.000 voyageurs par jour, le C3 est la ligne de bus la plus fréquentée du réseau lyonnais. Et de loin ! Elle dépasse même les trams T3 et T4. La deuxième ligne de bus, le C13 arrive loin derrière avec seulement 15.000 usagers quotidiens.

Mais, comme chacun sait, cette ligne connaît des dysfonctionnements depuis sa mise en service en 2007 (manque de régularité, retards à répétition, bus bondés), auxquels sont confrontés quotidiennement les usagers.

Pour tenter d'y remédier, le SYTRAL propose l'aménagement d'un site propre le long du parcours entre le Pont Lafayette et Laurent Bonnevey. Ce projet est dans les cartons du SYTRAL depuis 2008, mais ne verra pas le jour avant 2017. A cause du chantier de la rue Garibaldi, vous avez repoussé ce site propre, alors que le Grand Lyon aurait dû faire le couloir de bus avant de lancer Garibaldi. Les usagers vont donc devoir prendre leur mal en patience encore pendant des années.

Cette solution permettra, nous l'espérons, d'améliorer le fonctionnement de cette ligne. La concertation avec les riverains et commerçants qui seront impactés par les travaux sera particulièrement importante et nous y veillerons. Mais, le site propre ne risque-t-il pas de n'être qu'un leurre ?

Aujourd'hui, à la gare Saint-Paul s'arrête le tram-train de l'Ouest lyonnais, avec des voyageurs qui rejoignent l'agglomération. Sa fréquentation devrait augmenter. La vocation du tram-train est de couvrir les zones périphériques et de pénétrer au cœur d'agglomération, conformément à la vision d'un « RER à la Lyonnaise » qui vous est chère.

Dans un contexte de croissance démographique et d'étalement urbain que nous connaissons, la demande de transports en commun est forte. La ligne C3 va vraisemblablement connaître une fréquentation accrue.

Nous demandons au SYTRAL d'étudier une solution plus pérenne. Certains disent qu'il n'y aura pas d'autres alternatives sérieuses, autre que le tramway, pour améliorer la liaison presque/le/Part-Dieu, qui reste le point noir sur le réseau de transport en commun lyonnais. Cette hypothèse a-t-elle été étudiée en profondeur ?

Au fond, ce dossier pose la question de l'articulation entre urbanisme et déplacements. L'amélioration des coordinations entre les décisions d'urbanisme et l'offre de transport est plus que jamais une nécessité. L'exemple de Confluence, où l'offre de transport n'est pas en adéquation avec le projet urbain, montre que vous avez encore des progrès à faire.

Aussi, nous proposons que dans le cadre du prochain PDU et du prochain Plan de Mandat du SYTRAL, soient expérimentés des « contrats d'axe », outils de mise en cohérence de l'urbanisme et des transports collectifs. C'est un enjeu important, afin notamment de permettre l'avènement d'une ville des courtes-distances.

Donc, des solutions de long terme, plus que des « demi-solutions ». Voilà notre volonté. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Donc ce que vous me proposez, vous pouvez expliciter un peu les contrats d'axe, cela me ferait un peu de matière pour les prochains temps ! Vous pouvez développer un peu ? Donc, le Groupe UMP propose ?

M. LAFOND Luc : Non, moi je ne suis pas du Groupe UMP, mais du Groupe Lyon Divers Droite !

M. LE MAIRE : On ne sait plus quel Groupe là maintenant ! On s'y perd ! Donc, vous proposez ?

M. LAFOND Luc : Il faut lancer une étude !

(Rires.)

M. LE MAIRE : Ah, bon ! D'accord, on va lancer une étude ! Pour financer la prochaine étude ! Qui aboutira éventuellement à une étude pour la prise de décision.

M. HUGUET Patrick : Je vais dire un peu la même chose.

Monsieur le Maire, mes chers Collègues, nous savons tous que la ligne C3 est une ligne majeure, ça été rappelé, de notre réseau de transport en commun avec 55 000 voyageurs par jour soit bien plus que les lignes de tramway T3 (31 000 voyageurs par jour), T4 (35 000 voyageurs par jour) ou même la ligne C du métro (35 000 voyageurs par jour) par exemple.

Cette forte fréquentation alliée à son intégration dans la circulation urbaine sur une grande partie de son parcours fait qu'elle connaît d'importants retards et une forte insatisfaction des passagers.

Pour tenter de résoudre cette problématique, vous souhaitez passer en double site propre sur le Nord du cours Lafayette depuis la rue Molière et jusqu'à Laurent Bonnevey.

Que ce soit lors du Conseil du 3^e arrondissement ou de celui du 6^e, les élus de notre groupe ont alerté sur les questions que posait cet aménagement notamment du point de vue de la fluidité de la circulation sur un axe fort de notre ville qui plus est, est un axe de sortie qui permet la vidange du centre ville. La bonne logique voudrait que l'on contraigne les entrées sur le territoire communal et que l'on facilite les sorties et non l'inverse. Cet aménagement est justement la preuve du contraire puisqu'on va contraindre les sorties tout comme on les contraint sur le quai Gailleton par l'aménagement aussi d'un couloir bus.

Depuis votre premier mandat, vous avez toujours manifesté votre volonté de pénaliser les automobilistes espérant obtenir la disparition de la voiture en ville. Vous avez beaucoup écouté les élus verts à l'époque où vous étiez encore ensemble.

M. LE MAIRE : Mais nous y sommes toujours !

M. HUGUET Patrick : Un peu moins, Monsieur le Maire ! Un peu moins.

M. LE MAIRE : C'est comme un mariage !

M. HUGUET Patrick : Il y a un peu de tension dans le mariage. J'ai été surpris d'entendre Mme Gelas nous dire que quand on parlait stationnement, c'était de la démagogie. Les automobilistes Lyonnais apprécieront.

M. LE MAIRE : Elle n'a pas dit cela.

M. HUGUET Patrick : Si, c'est Mme Gelas qui a parlé de démagogie.

Depuis votre premier mandat, vous avez toujours manifesté votre volonté de pénaliser les automobilistes espérant obtenir la disparition de la voiture en ville et paradoxalement, alors que le nombre de voitures circulant diminue, du fait des restrictions de voirie, puisque M. Touraine nous explique régulièrement qu'il y a moins de voiture en ville (10 % de moins), notre ville est de plus en plus embouteillée et donc de plus en plus polluée. C'est bien là le résultat négatif d'une mauvaise politique en matière de déplacements urbains et de gestion des flux automobiles. Il faudra m'expliquer comment avec moins de voitures, nous avons au final plus d'embouteillages.

Concernant ce dossier, nous souhaiterions obtenir quelques précisions sur un certain nombre d'éléments comme la configuration finale que vous envisagez pour le cours Lafayette, car entre le double site propre, les quais de bus, la piste cyclable envisagée là plutôt que rue de Bonnel, combien restera-t-il de voies pour la circulation automobile ? Quelle répercussion sur les voiries annexes, sur la presqu'île ? Quelle cohabitation avec le tramway entre Vivier Merle-Jules Favre et Villette-Thiers ?

Plus globalement, nous pensons que vous n'abordez pas le problème dans son intégralité. Et nous allons vous faire une proposition. Michel Havard l'a déjà évoqué à plusieurs reprises, il faut réaliser une liaison souterraine entre Saint Paul, la Presqu'île, Part-Dieu et l'Est de l'Agglomération. Le délai de réalisation du site propre nous laisse largement le temps des études nécessaires à cette extension du métro, qui est la seule réponse adaptée aux enjeux de développement urbain et de maîtrise des déplacements.

Vous avez dit, Monsieur le Maire, au milieu du Conseil que la politique, c'est de décider, et qu'ensuite, comme le disait le Général de Gaulle « ...l'intendance suivra ». Je crois que vous avez là matière à prendre une vraie décision politique. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Ce n'est plus la mode, maintenant « ...l'intendance suivra ».

Mme LEGAY Katherine : Monsieur le Maire, chers Collègues, nous ne pouvons que nous réjouir de cette délibération qui lance une concertation nécessaire pour la ligne du C3 parce qu'elle vise l'amélioration des conditions de transports des habitants de notre ville.

Nombreux sont les dysfonctionnements et encore plus nombreuses sont les plaintes des usagers, qui se sont d'ailleurs organisés en collectif.

L'utilisateur des Transports en commun est en droit de bénéficier d'un service de qualité, d'autant que les dysfonctionnements sur cette ligne ont été constatés depuis déjà 3 ans et que de nombreuses autres lignes, de métro et de tramway, ainsi que les parcs relais sont également victimes de leur succès.

Une consultation qui démarre en mai 2013 et une fin de travaux prévue dans le courant du premier semestre 2018, pour créer un double site propre, c'est très long.

Est-ce que cela répond vraiment aux besoins de tous les habitants ? A ce titre, nous ne pouvons que regretter que des représentants d'usagers ne siègent pas au Comité Syndical, l'instance décisionnaire du SYTRAL, uniquement composé d'élus.

En effet, les problèmes de circulation et de stationnement sur le cours Lafayette ne seront pas réglés, voire même accentués et la réalisation de ce site propre n'est pas possible sur la totalité du parcours : ne pourriez-vous pas avoir une vision à plus long terme ?

Le seul moyen de déplacement moderne, confortable et non polluant pouvant répondre à une exigence écologique sera toujours le métro. Mais, dans le contexte actuel, nous serions satisfaits de l'arrivée d'un tramway.

Même si encourager les Lyonnais à utiliser les transports en commun est un objectif partagé par tous, et notamment pour des raisons environnementales évidentes, il n'en demeure pas moins que plus de 45 % des déplacements sur le Grand Lyon sont encore réalisés en voiture même si le trafic automobile à l'intérieur du périphérique a diminué de 15 % entre 2007 et 2012.

Et comment mieux les encourager, à une période où la pauvreté et l'exclusion sont en augmentation constante, qu'en leur proposant des tarifs sociaux attractifs et en leur garantissant à terme un accès, libre et égal, à la mobilité ?

Aujourd'hui, les TCL propose plus d'une vingtaine de tarifs : il est temps de tendre à une gratuité pour ceux qui en ont le plus besoin tels que les bénéficiaires des minimas sociaux, les chômeurs, les jeunes sous condition de ressources. Je vous remercie de votre attention.

M. HEMON Pierre, Adjoint : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, je vous remercie. Je voulais sortir un peu du périmètre de cette délibération, pour dire quelques mots, d'abord à M. Lafond, dont je sais qu'il fait du vélo en famille et du vélo en ville, puisque je l'ai vu à la « Convergence Vélo » que nous organisons, qu'il en est l'un des moteurs dans son arrondissement. Il pourrait expliquer à Mme Bouzerda qu'avant de se moquer des grands-mères, il faut déjà faire du vélo, et elle verrait peut-être que 12 km/heure de moyenne, c'est une moyenne très sympathique et pas que pour les grands-mères en ville. Donc, essayez, Madame Bouzerda, au début, vous n'hésitez pas, vous mettez les petits stabilisateurs sur les roues arrière, et ça ira !

Quelques mots peut-être à M. Huguet qui citait de Gaulle, pour lui dire que de Gaulle disait aussi en citant Caesar « *De minimis praetor non curat* ». Mais, moi je suis très content que M. le Maire s'intéresse à l'intendance, parce que sur ces questions là, c'est quand même un tout petit peu important de suivre tout ce qui se passe.

Je voudrais vous dire aussi, Monsieur Huguet, que quand vous parlez, quand votre groupe parle de la fluidité de la circulation, vous parlez de la fluidité de la circulation des véhicules automobiles et nous, nous vous parlons de la fluidité de la circulation du trolley bus du C3 qui transporte 55 000 personnes par jour, vous l'avez dit, très vite cela peut monter à 60 000, 70 000 personnes, ce sont eux les principaux intéressés et plus on permettra cette fluidité, plus les gens pourront abandonner leur voiture, parce qu'ils préféreront prendre les transports en commun. On ne peut pas les contraindre. Il faut leur donner quelque chose de plus agréable, de plus intéressant. Je voulais vous dire cela en introduction.

Nous voterons ce dossier très attendu puisqu'en effet le projet C3 était inscrit au plan de mandat 2008-2014 du SYTRAL et il était même, je crois, dans la catégorie des « projets devant être achevé avant 2014 ». Et maintenant l'achèvement est prévu pour 2018.

On pourrait, cette fois-ci en citant Jean-Louis Touraine sur un autre projet, dire qu'on ne s'est pas trop précipité, mais l'essentiel, c'est que ça se fasse.

Nous souhaiterions tout de même que dans le cadre de la concertation préalable, la question du tramway soit posée, qu'il puisse y avoir une étude, parce qu'effectivement, cela pourrait être une solution, vu l'ampleur des gens qui circulent.

Sur la question du métro qui coûte dix fois plus cher qu'un tramway, qui lui-même coûte dix fois plus cher qu'un trolley bus, on sait bien quel est l'objet derrière. Surtout ne pas gêner la voiture. Quand on a le métro en dessous, avec les gens qui l'empruntent, on pourra continuer avec nos petites voitures qui pétaradent parfois.

(Interpellation de M. Huguet.)

Alors je vais continuer Monsieur Huguet ! Je vais développer mon explication. Je suis sûr que je vais vous convaincre, voire mieux !

Je voudrais vous rappeler avec ce dossier, et certains d'entre vous l'ont déjà souligné, combien est indispensable le développement de transports en commun fréquents, confortables et accessibles, que ce soient des tramways ou des bus à haut niveau de services, tels qu'on peut les faire aujourd'hui, indispensable pour des questions économiques, tant l'amortissement d'une ou deux voitures grève gravement les budgets des ménages.

Budgets qui ne pourront que s'alourdir avec l'augmentation continue du prix des carburants, et là vous ne pouvez accuser ni M. le Maire, ni moi-même, car nous ne sommes pas détenteurs de « pompes à essence ».

Indispensable aussi, et c'est très important vous le savez, pour la santé des Lyonnais. Nous venons de traverser un épisode de pollution aux particules fines, très grave, le plus grave que la Ville de Lyon ait jamais traversé, de onze jours consécutifs, dont six jours en alerte 3, le plus haut niveau d'alerte possible. Et comme le précise l'OMS, dans les grandes villes c'est bien la circulation des véhicules diesels qui est responsable de 60 à 80 % des émissions de particules. Si vous évacuez cette donnée là, cela veut dire que quelque part vous n'avez rien à faire de la santé de nos concitoyens.

Quand nous sommes en période d'alerte, ce ne sont plus seulement les 5.000 femmes enceintes, les 7.500 bébés de moins d'un an, les jeunes enfants, les personnes âgées, les personnes souffrant de difficultés respiratoires et circulatoires, et pas seulement les grands-mères Madame d'Anglejan, qui doivent être protégées, mais l'ensemble de la population lyonnaise. Mais est-il possible de confiner toutes ces personnes chez elles ? Cela demande des mesures importantes et exceptionnelles qui existent mais qui sont insuffisantes.

Au-delà de ces mesures à prendre en situation de crise, ce sont des réponses structurelles dont nous avons besoin, comme l'a souligné Mme Batho, présente mardi dernier au Grand Lyon pour l'ouverture des assises de l'éducation à l'environnement et au développement durable. Il ne s'agit pas seulement d'attendre, comme l'a fait le Préfet, que la pluie lave le ciel ou que le vent disperse les particules, il faut d'abord, et je conclurai là-dessus, éviter, anticiper, informer la population et les conducteurs, faire appel à leur sens civique, à leur responsabilité citoyenne, inciter, favoriser le co-voiturage, ce que fait le Grand Lyon, mais aussi dans ce cadre réserver certaines voies aux voitures qu'on dira « complètes ».

Et surtout amplifier encore nos efforts, amplifier encore le développement des transports en commun, leur fréquence, leur accessibilité, leur confort, leur qualité, afin de permettre aux conducteurs d'éviter de prendre leur véhicule en leur donnant envie de prendre les transports en commun, de préserver leur ville, leur environnement et la santé de leurs enfants. Pour qu'enfin on puisse dire : « respirez vous êtes en ville, et mieux encore, respirez vous êtes à Lyon » !

Mme BRICHET Geneviève : Monsieur le Maire, chers Collègues, notre Groupe salue la mise en œuvre de ce projet que les Lyonnais attendent avec impatience depuis longtemps, mais les projets d'aménagement de la nouvelle Part-Dieu devaient être précisés, la requalification de la rue Garibaldi devait être avancée, avant que ce projet puisse prendre forme. C'est donc le bon moment pour démarrer la concertation.

Cet axe structurant qu'est le cours Lafayette doit en effet devenir plus fluide, je renchéris sur M. Hémon, pour donner priorité aux transports en commun.

Pour rappel, quelques chiffres en comparaison des trafics de voitures par rapport au C3 actuel, les comptages donnent 1.500 véhicules/heure en moyenne à l'entrée du cours Lafayette, 3.000 véhicules en heure de pointe et 1.400 véhicules/heure en moyenne le soir, toujours sur le cours Lafayette et si l'on regarde l'heure de pointe, cela représente 2.800 véhicules. Donc, si on fait le total en enlevant ceux qui viennent 2 fois, cela fait quelques 10.000 véhicules/jour en regard des 55.000 voyageurs/jour transportés par le C3 sur les 12 km du parcours.

On voit donc très bien quels sont les voyageurs pour lesquels on doit être au service, ce sont les 55.000 voyageurs. C'est vrai que la ligne subit une forte irrégularité, c'est vrai que les temps de parcours ne sont pas satisfaisants, ce qui impacte toute la ligne et pas seulement le tronçon Lafayette.

Il y a 5 objectifs principaux pour ce projet :

- Améliorer la performance du C3, diminuer et fiabiliser les temps de parcours, garantir le cadencement donc les fréquences et la régularité, bref tout ce que l'on demande à un transport en commun.

- Insérer les vélos sur un axe, sachant que la solution choisie qui est le double site propre, soit l'aller et le retour, peut permettre éventuellement que ces vélos soient à l'intérieur de ces sites propres ou en dehors, ce qui est encore une hypothèse que l'on doit étudier.

- Préserver la fluidité de l'axe avec trois modes de transport : les bus, les vélos et les voitures.

- Préserver les autres usages : le stationnement, les livraisons -avec les Halles P. Bocuse à proximité- les cheminements piétons.

- Améliorer la qualité urbaine de l'axe car contrairement à ce que l'Opposition voulait nous dire, quand on pense transports en commun, il faut aussi penser urbanisme et c'est ce que nous faisons.

Le scénario d'ores et déjà retenu, est un double site propre du cours Lafayette jusqu'à Laurent Bonnevey, soit 6 km. Si au niveau des parcours, une seule hypothèse est possible jusqu'à la place Grand Clément, il y a d'autres hypothèses plus loin.

La finalisation des travaux de la rue Garibaldi au croisement avec Lafayette permettra de vérifier avec plus de précision le trafic qui, notons-le contrairement à l'affolement des groupes d'Opposition, est à ce jour malgré les travaux de la rue Garibaldi, plutôt fluide, vous le reconnaîtrez.

Toujours au registre des scénarii, les différences de largeur tout au long du cours Lafayette obligent à des choix, tant au niveau de l'optimisation des places de stationnement, et éventuellement des places de livraison que de la largeur des trottoirs qui sont très différentes d'un bout du cours Lafayette à l'autre, des arbres malades, des alignements d'immeubles, parce que l'organisation d'une ville doit permettre de satisfaire à la fois l'intérêt général et les intérêts particuliers des citoyens.

Modifier aussi radicalement une ligne importante de transport en commun est une décision et une mise en œuvre complexe, qui vont non seulement impacter la ligne par elle-même, mais aussi la configuration de l'axe de circulation Lafayette, pour les automobilistes, les vélos, les piétons et les riverains qu'ils soient habitants ou commerçants. Cela va donc nécessiter un grand nombre d'hypothèses de travail à étudier et valider. Ce qui explique que cela va prendre du temps.

La concertation, objet de la présente délibération, portera sur ces différentes hypothèses, de façon à trouver la solution la plus adéquate pour une mise en service au premier semestre 2018.

D'aucun diront que cela prend beaucoup de temps, mais il s'agit là d'un projet structurant pour Lyon. Nous n'avons pas droit à l'erreur et les usagers et les habitants sont bien placés pour faire part de leurs remarques et idées. Ce projet doit devenir leur projet. C'est long, mais c'est le prix de la démocratie participative, c'est le prix de la concertation.

Pour ce qui est du tram-train souterrain et pourquoi pas du métro dont j'ai entendu les prémices, je pose juste la question du coût à nos camarades Mme Bouzerda, MM. Lafond et Hugué...

(Rires.)

Mme BRICHET Geneviève : A nos Collègues, pardon...

M. LE MAIRE : Cela peut aussi être des camarades, voire des amis !

Mme BRICHET Geneviève : Je voulais juste leur poser la question du coût car j'imagine que lorsqu'on fait une telle proposition, on connaît son coût, et également leur poser la question du temps car il va falloir peut-être d'avantage de temps pour réaliser un tram-train ou autre. Cela représente à la fois de l'argent et du temps.

M. LE MAIRE : Pourquoi n'avons-nous pas fait cela plus tôt ? Tout simplement parce que comme on faisait Garibaldi, la Tour Incity, le tunnel de la Croix-Rousse, on s'est dit que si on fermait toutes les artères, cela allait devenir un peu compliqué.

Comme nous avons le sens de l'équilibre, on essaie de faire les choses de manière séquencée afin d'avoir des grands travaux sans que la Ville ne cesse de fonctionner. C'est ce qui se passe actuellement pour le tunnel de la Croix-Rousse, puisque tout le monde prédisait la catastrophe, mais avec Optimob qu'on a mis en route au cours des derniers mois, on s'aperçoit qu'il y a une certaine, sinon fluidité, en tout cas que la Ville n'est pas totalement paralysée.

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

(Mme Faurie-Gauthier ne prend pas part au vote en application de l'article L2131-11 du Code Général des Collectivités Territoriales.)
(Adopté.)