
Procès-verbal de la séance publique du conseil de Communauté du 31 mai 2010

SOMMAIRE

<i>Présidence</i> de monsieur Gérard Collomb, Président	(p. 6)
<i>Désignation</i> d'un secrétaire de séance	(p. 6)
<i>Appel</i> nominal	(p. 6)
<i>Dépôts</i> de pouvoirs pour absence momentanée	(p. 6)
<i>Modification</i> de la composition des commissions	(p. 6)
<i>Approbation</i> du procès-verbal de la séance publique du 22 mars 2010	(p. 6)
<i>Compte-rendu</i> des décisions prises par le Bureau en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 du 25 avril 2008 (dossiers n° 2010-1473 et 2010-1474)	(p. 6)
<i>Désignation</i> d'un représentant au sein du comité syndical du Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du grand parc Miribel-Jonage (SYMALIM) - dossier n° 2010-1476	
* opérations de vote	(p. 11)
* résultats du vote	(p. 24)
<i>Désignation</i> d'un représentant au sein du conseil syndical du Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (SEPAL) - dossier n° 2010-1485	
* opérations de vote	(p. 11)
* résultats du vote	(p. 24)
<i>Désignation</i> d'un représentant au sein du conseil d'administration de l'Opéra national de Lyon - dossier n° 2010-1535	(p. 25)
<i>Désignation</i> de représentants au sein des conseils de surveillance des établissements publics de santé - dossier n° 2010-1537	(p. 25)
<i>Désignation</i> des membres du Conseil de développement dans le cadre du renouvellement - dossier n° 2010-1536	(p. 25)
<i>Annexe 1</i> - Tronçon ouest du périphérique - dossier n° 2010-1552 - Diapositives projetées lors de l'intervention de monsieur le Président Collomb	(p. 39)
<i>Annexe 2</i> - Amendement déposé par le groupe Ensemble pour le Grand Lyon sur le dossier n° 2010-1552 (Tronçon ouest du périphérique)	(p. 46)
<i>Annexe 3</i> - Amendement déposé par le groupe Gauche alternative, écologique et citoyenne sur le dossier n° 2010-1552 (Tronçon ouest du périphérique)	(p. 47)
<i>Annexe 4</i> - Désignation d'un représentant au sein du comité syndical du SYMALIM - Procès-verbal d'élection (dossier n° 2010-1476)	(p. 48)
<i>Annexe 5</i> - Désignation d'un représentant au sein du comité syndical du SEPAL - Procès-verbal d'élection (dossier n° 2010-1485)	(p. 49)

Le texte des délibérations n° 2010-1473 à 2010-1552 ont été publiés dans le recueil des actes administratifs n° 398.

N° 2010-1473	<i>Compte-rendu des décisions prises par le Bureau du 29 mars 2010 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 du 25 avril 2008 -</i>	(p. 6)
N° 2010-1474	<i>Compte-rendu des décisions prises par le Bureau du 26 avril 2010 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 du 25 avril 2008 -</i>	(p. 6)

COMMISSION PROXIMITE ET ENVIRONNEMENT

N° 2010-1475	<i>Commission intercommunale d'accessibilité des personnes handicapées - Désignation de nouvelles associations membres de la commission -</i>	(p. 9)
N° 2010-1476	<i>Désignation d'un représentant au sein du comité syndical du Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du grand parc Miribel-Jonage (SYMALIM) -</i>	(p. 11)
N° 2010-1477	<i>Fonds de solidarité eau - Attribution d'une subvention à l'association Engagement solidaire et international pour le projet de construction de puits et latrines pour l'accès à l'eau, la protection de la santé publique et le développement social et économique à Zé au Bénin -</i>	(p. 9)
N° 2010-1478	<i>Fonds de solidarité eau - Attribution d'une subvention à la mairie du district de Bamako pour le projet d'appui en eau potable dans le district de Bamako au Mali -</i>	(p. 9)
N° 2010-1479	<i>Limonest, Dardilly - Suppression de la station d'épuration - Traversée du domaine SNCF sous la ligne Paray le Monial-Givors par une canalisation d'assainissement de diamètre 750 millimètres - Autorisation de signer une convention avec la SNCF -</i>	(p. 9)
N° 2010-1480	<i>Projet européen "Prepared Enabling Change" conduit au titre du 7° programme de recherche européen par la Direction générale de la recherche de la Commission européenne - Participation de la Communauté urbaine de Lyon -</i>	(p. 9)
N° 2010-1481	<i>Expérimentation d'un véhicule utilitaire à énergie électrique - Convention de collaboration technique avec Renault Trucks -</i>	(p. 9)
N° 2010-1482	<i>Travaux de déplacements des réseaux de distribution de chaleur, froid et vapeur dans le cadre de la réalisation de la ligne de tramway T4 - Approbation d'une convention tripartite avec le Sytral et Elvya -</i>	(p. 10)
N° 2010-1483	<i>Meyzieu - Construction du collecteur d'eaux pluviales sous la rue Jean Jaurès - Zone industrielle - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 10)
N° 2010-1484	<i>Neuville sur Saône - Travaux de réhabilitation du collecteur unitaire T 180 et création d'un réseau séparatif d'eaux pluviales sur l'avenue Carnot et route de Lyon - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 10)

COMMISSION URBANISME

N° 2010-1485	<i>Désignation d'un représentant au sein du conseil syndical du Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (SEPAL) -</i>	(p. 11)
N° 2010-1486	<i>Oullins - La Saulaie - Pôle multimodal - Poursuite des acquisitions de biens appartenant à la SNCF et déconstruction de bâtiments - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 10)
N° 2010-1487	<i>Poursuite du dispositif Pass-Foncier® - Mise en œuvre 2010 pour 500 logements - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 30)
N° 2010-1488	<i>Caluire et Cuire, Lyon 4° - Projet directeur Rives de Saône - Aménagement d'un chemin nature sur les bas-ports des quais - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 32)
N° 2010-1489	<i>Caluire et Cuire - Projet directeur Rives de Saône - Aménagement du site de l'ancienne écluse de Caluire et Cuire - Individualisation partielle d'autorisation de programme -</i>	(p. 32)
N° 2010-1490	<i>Fontaines sur Saône - Projet directeur Rives de Saône - Aménagement de la promenade de Fontaines sur Saône - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 32)
N° 2010-1491	<i>Lyon 1er, Lyon 2° - Projet directeur Rives de Saône - Aménagement de la promenade du défilé de la Saône du site de Kitchner Marchand à Lyon 2° au bas-port Gillet à Lyon 1er - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 32)
N° 2010-1492	<i>Lyon 5° - Projet directeur Rives de Saône - Aménagement du débouché de la passerelle du palais de justice - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 32)
N° 2010-1493	<i>Lyon 9° - Projet directeur Rives de Saône - Site des quais de l'Industrie - Individualisation partielle d'autorisation de programme -</i>	(p. 32)
N° 2010-1494	<i>Neuville sur Saône - Projet directeur Rives de Saône - Les Marches de Neuville sur Saône - Etudes préalables - Individualisation partielle d'autorisation de programme -</i>	(p. 32)
N° 2010-1495	<i>Rochetaillée sur Saône - Projet directeur Rives de Saône - Aménagement de la promenade des Guinguettes à Rochetaillée sur Saône - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 32)

N° 2010-1496	<i>Lyon 9° - Aménagement de la voie nouvelle place de Paris-rue de Saint Cyr, appelée rue du 24 mars 1852 - Nouvelle répartition budgétaire de l'autorisation de programme individualisée en 2002, 2004, 2005 et 2006 -</i>	(p. 10)
N° 2010-1497	<i>Rillieux la Pape - Projet d'aménagement des Balcons de Sermenaz - Ouverture de la concertation préalable -</i>	(p. 10)
N° 2010-1498	<i>Lyon 7° - Requalification du secteur Mazagran - Individualisation partielle d'autorisation de programme -</i>	(p. 33)
N° 2010-1499	<i>Rillieux la Pape - Grand projet de ville (GPV) - Quartier Verchères - Réaménagement des galeries commerciales Verchères 2 et Piamateur - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 10)
N° 2010-1500	<i>Projet Fleuve Rhône Embarquez dans l'histoire - Convention de participation financière avec l'association Cinefil -</i>	(p. 10)
N° 2010-1501	<i>Lyon 6° - Parc de stationnement Lyautey - Travaux d'accompagnement - Nouvelle répartition budgétaire de l'autorisation de programme individualisée en 2006 -</i>	(p. 10)
N° 2010-1502	<i>Bron - Opération de renouvellement urbain (ORU) - Quartier Terraillon - Bilan de la concertation préalable à la création de la ZAC Terraillon -</i>	(p. 10)
N° 2010-1503	<i>Bron - Opération de renouvellement urbain (ORU) - Aménagement du quartier Parilly nord - Acquisitions foncières et dévoiement du réseau d'eau potable - Individualisation partielle d'autorisation de programme -</i>	(p. 11)
N° 2010-1504	<i>Saint Priest - Opération de renouvellement urbain (ORU) - Place Roger Salengro - Etude de circulation et stationnement - Etudes de maîtrise d'œuvre - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 11)
N° 2010-1505	<i>Caluire et Cuire - ZAC du Centre - Suppression -</i>	(p. 34)
N° 2010-1506	<i>Caluire et Cuire - Création du programme d'aménagement d'ensemble (PAE) du Centre - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 34)
N° 2010-1507	<i>La Tour de Salvagny - ZAC du Contal - Prorogation de la concession d'aménagement conclue avec l'Office public de l'habitat (OPH) du Rhône -</i>	(p. 11)
N° 2010-1508	<i>Lyon 2° - ZAC Lyon Confluence 1ère phase - Réalisation d'un équipement public : groupe scolaire n° 1 Casimir Perrier - Centre de loisirs sans hébergement (CLSH) - Equipement petite enfance - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 34)
N° 2010-1509	<i>Lyon 6° - ZAC Thiers - Prorogation de la concession - Avenant n° 6 - Nouveau bilan financier prévisionnel -</i>	(p. 10)
N° 2010-1510	<i>Lyon 9° - ZAC du Quartier de l'Industrie - Reconstruction du groupe scolaire Laborde - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Avenant au mandat de maîtrise d'ouvrage avec la SERL -</i>	(p. 34)
N° 2010-1511	<i>Villeurbanne - ZAC des Maisons Neuves - Prorogation de la convention publique d'aménagement (CPA) - Modification du bilan financier prévisionnel et du programme de construction - Participation d'équilibre complémentaire au bilan -</i>	(p. 35)

COMMISSION DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

N° 2010-1512	<i>Attribution d'une subvention à l'association Imaginove - Attribution d'une subvention pour l'animation et le développement de l'association Imaginove -</i>	(p. 7)
N° 2010-1513	<i>Pôle de compétitivité Techtera - Attribution d'une subvention pour l'animation et le développement de l'association Techtera -</i>	(p. 8)
N° 2010-1514	<i>Pôle de compétitivité Lyon Urban Truck and Bus - Projet de recherche et de développement AVELEC - Convention-cadre 2010-2013 -</i>	(p. 8)
N° 2010-1515	<i>Pôle de compétitivité Lyon Urban Truck and Bus 2015 - Attribution d'une subvention pour l'animation et le développement de l'association Lyon Urban Truck and Bus 2015 - Programme d'actions 2010 -</i>	(p. 8)
N° 2010-1516	<i>Pôle de compétitivité chimie-environnement - Attribution d'une subvention pour l'animation et le développement de l'association Axelera -</i>	(p. 8)
N° 2010-1517	<i>Pôle de compétitivité Lyonbiopôle - Attribution d'une subvention pour l'animation et le développement de l'association Lyonbiopôle -</i>	(p. 8)

N° 2010-1518	<i>Pôle de compétitivité Techtera - Projet de recherche et de développement Dose LESS 2 - Convention-cadre 2010-2013 -</i>	(p. 8)
N° 2010-1519	<i>Pôle de compétitivité chimie-environnement Axelera - Projet de recherche et de développement Innoval - Convention-cadre 2010-2014 -</i>	(p. 8)
N° 2010-1520	<i>Pôle de compétitivité Lyonbiopôle - Convention-cadre 2010-2013 - Projet de recherche et de développement Polybio -</i>	(p. 8)
N° 2010-1521	<i>Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) - Attribution d'une subvention à l'Université de Lyon pour son programme d'actions 2010 - Avenant n°2 à la convention de subvention pluriannuelle 2008-2010 -</i>	(p. 36)
N° 2010-1522	<i>Club des entrepreneurs pour les aéroports de Lyon - Convention triennale 2010-2012 - Soutien au programme d'actions 2010 -</i>	(p. 38)
N° 2010-1523	<i>Définition d'un projet de Centre européen de nutrition pour la santé - Attribution d'une subvention à la Fondation Bullukian pour l'année 2010 -</i>	(p. 8)
N° 2010-1524	<i>Avenant à la convention constitutive du groupement d'intérêt public (GIP) Résacoop pour le renouvellement du GIP sur une période de 5 ans - Attribution d'une subvention pour l'année 2010 -</i>	(p. 8)
N° 2010-1549	<i>Attribution d'une subvention à l'association Les Lyonnais de New York pour l'année 2010 -</i>	(p. 38)
N° 2010-1550	<i>Attribution, pour l'année 2010, d'une subvention à l'association Africa 50 dans le cadre de la célébration du 50° anniversaire de l'indépendance de 20 pays africains -</i>	(p. 8)
N° 2010-1551	<i>Solidarité Internationale - Colloque et forum "Migrations, dialogue des cultures et développement solidaire - Attribution d'une subvention à l'association COSIM pour l'année 2010 -</i>	(p. 8)

COMMISSION FINANCES, INSTITUTIONS ET RESSOURCES

N° 2010-1525	<i>Attribution d'une subvention à l'Association des retraités de la ville de Lyon et de la Communauté urbaine de Lyon (Arlyco) pour son programme d'actions 2010 - Convention pluriannuelle 2010-2012 -</i>	(p. 25)
N° 2010-1526	<i>Attribution d'une subvention à l'Union française des associations des employés communautaires (UFASEC) pour son programme d'actions 2010 -</i>	(p. 25)
N° 2010-1527	<i>Refonte de l'outil de gestion et de consultation du référentiel adresses de la Communauté urbaine "projet ARIANE" - Individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 8)
N° 2010-1528	<i>Mise à disposition du réseau fibre optique de la ville de Saint Fons à la Communauté urbaine - Autorisation de signer la convention -</i>	(p. 8)
N° 2010-1529	<i>Fourniture, mise en oeuvre et maintenance d'une solution logicielle de coordination des travaux de voirie et prestations associées (CHORUS) - Autorisation de signer le marché -</i>	(p. 8)
N° 2010-1530	<i>Contrats d'assurance généraux - Autorisation de signer les marchés -</i>	(p. 9)
N° 2010-1531	<i>Modification du tableau des effectifs -</i>	(p. 9)
N° 2010-1532	<i>Ratios d'avancement de grade 2010 -</i>	(p. 9)
N° 2010-1533	<i>Règlement des frais occasionnés pour les déplacements temporaires des agents de la Communauté urbaine de Lyon -</i>	(p. 9)
N° 2010-1534	<i>Organisation et rémunération de l'astreinte d'été à la direction de la propreté, des astreintes techniques bâtiment et sécurité incendie à l'hôtel de Communauté de la direction de la logistique et des bâtiments - Réaménagement du roulement 3 x 8 de l'hôtel de Communauté -</i>	(p. 9)
N° 2010-1535	<i>Désignation d'un représentant au sein du conseil d'administration de l'Opéra national de Lyon -</i>	(p. 25)
N° 2010-1536	<i>Conseil de développement - Désignation des membres dans le cadre du renouvellement -</i>	(p. 25)
N° 2010-1537	<i>Etablissements publics de santé - Désignation de représentants au sein des conseils de surveillance -</i>	(p. 25)

COMMISSION DEPLACEMENTS ET VOIRIE

N° 2010-1538	<i>Petits aménagements de voirie et de signalisation au bénéfice des transports urbains - Convention avec le Sytral - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 6)
---------------------	--	--------

N° 2010-1539	<i>Oullins - Requalification du site de la Camille - Individualisation partielle d'autorisation de programme -</i>	(p. 7)
N° 2010-1540	<i>Pierre Bénite - Requalification du centre-ville - Axe Martyrs-Salengro et espaces publics connexes - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 7)
N° 2010-1541	<i>Tassin la Demi Lune - Réaménagement du chemin Finat Duclos-section Deperet Bruyères - Lancement de la concertation préalable -</i>	(p. 7)
N° 2010-1542	<i>Vaulx en Velin, Décines Charpieu - Boulevard urbain "est" - Tronçon La Soie - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 27)
N° 2010-1543	<i>Chassieu, Saint Priest - Création d'une nouvelle voie de desserte par le sud du parc d'expositions d'Eurexpo - Ouverture de la concertation préalable -</i>	(p. 7)
N° 2010-1544	<i>Interventions de sécurité et de viabilité pour le tunnel sous Fourvière - Mise en place de balisages et de déviations, nettoyage de chaussées, ouvrages annexes et équipements pour les tunnels de la Croix-Rousse, de Vivier-Merle, de Brotteaux-Servient et sous Fourvière - Autorisation de signer le marché suite à une procédure d'appel d'offres ouvert -</i>	(p. 7)
N° 2010-1545	<i>Boulevard périphérique Nord de Lyon - Evolution de la tarification des péages -</i>	(p. 28)
N° 2010-1546	<i>Avenant n° 4 à la convention d'affermage du 30 novembre 1984 portant modification de la durée de la gestion déléguée du parc public de stationnement "Villette" -</i>	(p. 7)
N° 2010-1547	<i>Avenant n° 8 à la convention-cadre du 17 novembre 1980 portant modification de la durée de la gestion déléguée des parcs publics de stationnement Hôtel de ville, Perrache et Saint Antoine -</i>	(p. 7)
N° 2010-1548	<i>Lyon 2° - Parc de stationnement Saint Antoine - Approbation du principe de délégation du service public -</i>	(p. 30)
N° 2010-1552	<i>Tronçon Ouest du périphérique (TOP) - Maîtrise d'ouvrage de la Communauté urbaine de Lyon - Protocole avec le Conseil général du Rhône - Saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) - Individualisation partielle d'autorisation de programme -</i>	(p. 10)

Présidence de monsieur Gérard Collomb

Président

Le lundi 31 mai 2010 à 18 heures, mesdames et messieurs les membres du conseil de Communauté, dûment convoqués le 21 mai 2010 en séance publique par monsieur le Président, se sont réunis à l'hôtel de Communauté, dans la salle des délibérations, sous la présidence de monsieur Gérard Collomb, Président.

Désignation d'un secrétaire de séance

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

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

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Mme Elmalan, M. Buna, Mme Guillemot, MM. Charrier, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Philip, Mme Pédrini, MM. Abadie, Arrue, Mmes Besson, David, MM. Passi, Brachet, Charles, Colin, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bernard R., Bouju, Mme Peytavin, M. Vesco, Mme Frih, MM. Rivalta, Assi, Julien-Laferrière, Appell, Ariagno, Augoyard, Mmes Bab-Hamed, Bailly-Maitre, M. Balme, Mme Bargoin, MM. Barret, Barthelémy, Mmes Baume, Benelkadi, M. Bernard B., Mmes Bocquet, Bonniel-Chalier, MM. Bousson, Braillard, Broliquier, Buffet, Chabert, Chabrier, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Cochet, Corazzol, Coste, Coulon, Mme Dagonne, MM. Darne J.C., David, Desbos, Deschamps, Mme Dubos, MM. Dumas, Flaconnèche, Forissier, Fournel, Galliano, Genin, Gentilini, Geourjon, Mme Ghemri, MM. Gignoux, Gillet, Giordano, Gléran, Goux, Grivel, Guimet, Mme Hamdiken-Ledesert, MM. Huguet, Imbert Y., Imbert A., Jacquet, Joly, Justet, Kabalo, Lambert, Le Bouhart, Lelièvre, Lévêque, Llung, Longueval, Louis, Lyonnet, Millet, Nissanian, Ollivier, Mme Palleja, MM. Petit, Pili, Pillon, Quiniou, Mme Revel, M. Roche, Mme Roger-Dalbert, MM. Rousseau, Rudigoz, Sangalli, Serres, Sturla, Suchet, Terrot, Thévenot, Thivillier, Mme Tifra, MM. Touléron, Touraine, Turcas, Uhlrich, Mme Vallaud-Belkacem, M. Vaté, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Vurpas, Mme Yérémiann.

Absents excusés : MM. Daclin (pouvoir à M. Philip), Barge (pouvoir à M. Assi), Blein (pouvoir à M. Sturla), Mme Ait-Maten (pouvoir à M. Coulon), MM. Albrand (pouvoir à Mme Ghemri), Ferraro (pouvoir à M. Longueval), Fleury (pouvoir à M. Grivel), Havard (pouvoir à M. Huguet), Lebuhotel (pouvoir à M. Lambert), Léonard (pouvoir à Mme Revel), Mme Levy (pouvoir à M. Buffet), MM. Meunier (pouvoir à M. Forissier), Morales (pouvoir à M. Geourjon), Muet (pouvoir à M. Kimelfeld), Mmes Perrin-Gilbert, Pesson (pouvoir à M. Kabalo), Pierron (pouvoir à Mme Bab-Hamed), MM. Plazzi (pouvoir à M. Jacquet), Réale (pouvoir à M. Passi), Vergiat (pouvoir à M. Abadie).

Absents non excusés : M. Pillonel.

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

Dépôts de pouvoirs pour absence momentanée

Mme Besson (pouvoir à M. Fournel), M. Crédoz (pouvoir à M. Rivalta), MM. Balme (pouvoir à M. Lévêque), Bernard B. (pouvoir à Mme Vessiller), Braillard (pouvoir à Mme Benelkadi), Mme Dagonne (pouvoir à M. Gignoux), MM. Giordano (pouvoir à M. Buna), Thivillier (pouvoir à M. Muet), Mme Vallaud-Belkacem (pouvoir à Mme Dognin-Sauze), M. Vincent (pouvoir à M. Augoyard).

Modification de la composition des commissions

M. LE PRÉSIDENT : Je vous informe que, par lettre reçue en date du 28 mai 2010 :

- monsieur Patrick Huguet -groupe Ensemble pour le Grand Lyon- demande à quitter la commission Déplacements et voirie pour siéger en commission Proximité et environnement,

- monsieur Bruno Gignoux -groupe Ensemble pour le Grand Lyon- demande à quitter la commission Proximité et environnement pour siéger en commission Déplacements et voirie.

Ces demandes sont sans incidence sur la répartition des sièges en commission arrêtée par délibération n° 2008-0220 du 8 juillet 2008.

En application de l'article 29 de notre règlement intérieur, les élus sollicitant un changement de commission ne peuvent siéger dans leur nouvelle commission d'affectation qu'après information du Conseil.

Je vous demande donc de bien vouloir en prendre acte.

(Acte est donné).

Adoption du procès-verbal de la séance publique du 22 mars 2010

M. LE PRÉSIDENT : Mesdames et messieurs, vous avez tous pris connaissance du procès-verbal de la séance publique du 22 mars 2010. Si personne n'a d'observation à présenter, je vais le mettre aux voix.

(Le procès-verbal est adopté).

Compte-rendu des décisions prises par le bureau

N° 2010-1473 - Compte-rendu des décisions prises par le Bureau du 29 mars 2010 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 du 25 avril 2008 - Délégation générale aux ressources - Service des assemblées -

N° 2010-1474 - Compte-rendu des décisions prises par le Bureau du 26 avril 2010 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2008-0006 du 25 avril 2008 - Délégation générale aux ressources - Service des assemblées -

M. LE PRÉSIDENT : Conformément à l'article L 5211-10 du code général des collectivités territoriales, j'ai l'honneur de vous rendre compte des décisions prises en vertu de la délégation que vous avez accordée au Bureau et qui font l'objet des rapports numéros 2010-1473 et 2010-1474. Je vous demande de bien vouloir en prendre acte.

(Acte est donné).

PREMIÈRE PARTIE

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

I - COMMISSION DÉPLACEMENTS ET VOIRIE

N° 2010-1538 - Petits aménagements de voirie et de signalisation au bénéfice des transports urbains - Convention avec le Sytral - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Direction de la voirie -

N° 2010-1540 - Pierre Bénite - Requalification du centre-ville - Axe Martyrs-Salengro et espaces publics connexes - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Alain Imbert a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2010-1538 et 2010-1540. Monsieur Imbert, vous avez la parole.

M. Alain IMBERT, rapporteur : Deux avis favorables pour les rapports numéros 2010-1538 et 2010-1540 concernant des individualisations complémentaires d'autorisation de programme, l'un avec le Sytral, l'autre pour la requalification du centre-ville de Pierre Bénite.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. IMBERT A.

N° 2010-1539 - Oullins - Requalification du site de la Camille - Individualisation partielle d'autorisation de programme - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Roland Bernard a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1539. Monsieur Bernard, vous avez la parole.

M. le Vice-Président Roland BERNARD, rapporteur : Avis favorable pour le rapport numéro 2010-1539.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien, Pas d'opposition.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Vice-Président Roland BERNARD.

N° 2010-1541 - Tassin la Demi Lune - Réaménagement du chemin Finat Duclos-section Deperet Bruyères - Lancement de la concertation préalable - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : Madame Roger-Dalbert a été désignée comme rapporteur du dossier numéro 2010-1541. Madame Roger-Dalbert, vous avez la parole.

Mme ROGER-DALBERT, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le Président, concernant les objectifs poursuivis pour la réalisation de la première tranche du réaménagement du chemin Finat Duclos à Tassin la Demi Lune et sur les modalités d'ouverture de la concertation préalable.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : Mme ROGER-DALBERT.

N° 2010-1543 - Chassieu - Saint Priest - Création d'une nouvelle voie de desserte par le sud du parc d'expositions d'Eurexpo - Ouverture de la concertation préalable - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Yves Imbert a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1543. Monsieur Imbert, vous avez la parole.

M. Yves IMBERT, rapporteur : Ce dossier concerne la création d'une voie de desserte par le sud du parc d'expositions d'Eurexpo et de l'ouverture de la concertation préalable. Avis favorable de la commission, monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. IMBERT Y.

N° 2010-1544 - Interventions de sécurité et de viabilité pour le tunnel sous Fourvière - Mise en place de balisages et de déviations, nettoyage de chaussées, ouvrages annexes et équipements pour les tunnels de la Croix-Rousse, de Vivier-Merle, de Brotteaux-Servient et sous Fourvière - Autorisation de signer le marché suite à une procédure d'appel d'offres ouvert - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Chabrier a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1544. Monsieur Chabrier, vous avez la parole.

M. CHABRIER, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le Président, pour le rapport concernant les interventions de sécurité et de viabilité pour le tunnel sous Fourvière.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. CHABRIER.

N° 2010-1546 - Avenant n° 4 à la convention d'affermage du 30 novembre 1984 portant modification de la durée de la gestion déléguée du parc public de stationnement "Villette" - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

N° 2010-1547 - Avenant n° 8 à la convention-cadre du 17 novembre 1980 portant modification de la durée de la gestion déléguée des parcs publics de stationnement Hôtel de ville, Perrache et Saint Antoine - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Vesco a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2010-1546 et 2010-1547. Monsieur Vesco, vous avez la parole.

M. le Vice-Président VESCO, rapporteur : Monsieur le Président, il est proposé de prolonger d'un mois la durée de l'actuel affermage des parcs Villette, Perrache et Hôtel de Ville en raison d'une date qui ne sied pas à la continuité du service public et donc de proroger la date au 31 janvier 2011. Concernant Saint Antoine, il convient de proroger de onze mois la durée de l'actuel affermage du parc Saint Antoine, en raison de la complexité du dossier que vous connaissez, c'est-à-dire jusqu'au 30 novembre 2011. Merci, monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité, Mme Gelas, MM. Abadie, Bernard R. et Turcas (délégués du Grand Lyon au conseil d'administration de LPA) ainsi que M. Touraine n'ayant pas pris part au débat ni au vote (*article L 2131-11 du code des collectivités territoriales*).

Rapporteur : M. le Vice-Président VESCO.

II - COMMISSION DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

N° 2010-1512 - Attribution d'une subvention à l'association Imaginove - Attribution d'une subvention pour l'animation et le développement de l'association Imaginove - Délégation générale au développement économique et international - Direction des services aux entreprises - Pôle innovation -

N° 2010-1513 - Pôle de compétitivité Techtera - Attribution d'une subvention pour l'animation et le développement de l'association Techtera - Délégation générale au développement économique et international - Direction des services aux entreprises - Pôle innovation -

N° 2010-1514 - Pôle de compétitivité Lyon Urban Truck and Bus - Projet de recherche et de développement AVELEC - Convention-cadre 2010-2013 - Délégation générale au développement économique et international - Direction des services aux entreprises - Pôle innovation -

N° 2010-1515 - Pôle de compétitivité Lyon Urban Truck and Bus 2015 - Attribution d'une subvention pour l'animation et le développement de l'association Lyon Urban Truck and Bus 2015 - Programme d'actions 2010 - Délégation générale au développement économique et international - Direction des services aux entreprises - Pôle innovation -

N° 2010-1516 - Pôle de compétitivité chimie-environnement - Attribution d'une subvention pour l'animation et le développement de l'association Axelera - Délégation générale au développement économique et international - Direction des services aux entreprises - Pôle innovation -

N° 2010-1517 - Pôle de compétitivité Lyonbiopôle - Attribution d'une subvention pour l'animation et le développement de l'association Lyonbiopôle - Délégation générale au développement économique et international - Direction des services aux entreprises - Pôle innovation -

N° 2010-1518 - Pôle de compétitivité Techtera - Projet de recherche et de développement Dose LESS 2 - Convention-cadre 2010-2013 - Délégation générale au développement économique et international - Direction des services aux entreprises - Pôle innovation -

N° 2010-1519 - Pôle de compétitivité chimie-environnement Axelera - Projet de recherche et de développement Innoval - Convention-cadre 2010-2014 - Délégation générale au développement économique et international - Direction des services aux entreprises - Pôle innovation -

N° 2010-1520 - Pôle de compétitivité Lyonbiopôle - Projet de recherche et de développement Polybio - Convention-cadre 2010-2013 - Délégation générale au développement économique et international - Direction des services aux entreprises - Pôle innovation -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Kimelfeld a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2010-1512 à 2010-1520. Monsieur Kimelfeld, vous avez la parole.

M. le Vice-Président KIMELFELD, rapporteur : Monsieur le Président, neuf délibérations sur les pôles de compétitivité, cinq ayant trait au soutien de l'animation des pôles de compétitivité et quatre sur des projets recherche et développement en lien direct avec ces pôles. Avis favorable de la commission.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Vice-Président KIMELFELD.

N° 2010-1523 - Définition d'un projet de Centre européen de nutrition pour la santé - Attribution d'une subvention à la Fondation Bullukian pour l'année 2010 - Délégation générale au développement économique et international - Direction des services aux entreprises - Pôle innovation -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Arrue a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1523. Monsieur Arrue, vous avez la parole.

M. le Vice-Président ARRUE, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le Président. Il s'agit du lancement des études préalables à la création du Centre européen de nutrition pour la santé, le CENS, qui sera l'un des établissements emblématiques du site de Lyon sud.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Vice-Président ARRUE.

N° 2010-1524 - Avenant à la convention constitutive du groupement d'intérêt public (GIP) Résacoop pour le renouvellement du GIP sur une période de 5 ans - Attribution d'une subvention pour l'année 2010 - Direction des relations internationales -

N° 2010-1550 - Attribution, pour l'année 2010, d'une subvention à l'association Africa 50 dans le cadre de la célébration du 50^e anniversaire de l'indépendance de 20 pays africains - Direction des relations internationales -

N° 2010-1551 - Solidarité Internationale - Colloque et forum "Migrations, dialogue des cultures et développement solidaire" - Attribution d'une subvention à l'association COSIM pour l'année 2010 - Direction des relations internationales -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Julien-Laferrière a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2010-1524, 2010-1550 et 2010-1551. Monsieur Julien-Laferrière, vous avez la parole.

M. le Vice-Président JULIEN-LAFERRIÈRE, rapporteur : Avis favorable pour ces trois rapports, monsieur le Président. Le premier concerne le renouvellement de notre convention avec Résacoop, le deuxième une subvention avec le collectif Africa 50 pour les célébrations du 50^e anniversaire de l'indépendance de 20 pays africains et, enfin, le troisième, une subvention au COSIM pour un colloque "Migrations, dialogue des cultures et développement solidaire".

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Vice-Président JULIEN-LAFERRIÈRE.

III - COMMISSION FINANCES, INSTITUTIONS ET RESSOURCES

N° 2010-1527 - Refonte de l'outil de gestion et de consultation du référentiel adresses de la Communauté urbaine "projet ARIANE" - Individualisation d'autorisation de programme - Délégation générale aux ressources - Direction des systèmes d'information et des télécommunications -

N° 2010-1528 - Mise à disposition du réseau fibre optique de la ville de Saint Fons à la Communauté urbaine - Autorisation de signer la convention - Délégation générale aux ressources - Direction des systèmes d'information et des télécommunications -

N° 2010-1529 - Fourniture, mise en oeuvre et maintenance d'une solution logicielle de coordination des travaux de voirie et prestations associées (CHORUS) - Autorisation de signer le marché - Délégation générale aux ressources - Direction des systèmes d'information et des télécommunications -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Vincent a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2010-1527 à 2010-1529. Monsieur Vincent, vous avez la parole.

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

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. VINCENT.

N° 2010-1530 - Contrats d'assurance généraux - Autorisation de signer les marchés - Délégation générale aux ressources - Direction des affaires juridiques et de la commande publique -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Lyonnet a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1530. Monsieur Lyonnet, vous avez la parole.

M. LYONNET, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le Président, pour signer des marchés de contrats d'assurance.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. LYONNET.

N° 2010-1531 - Modification du tableau des effectifs - Délégation générale aux ressources - Direction des ressources humaines -

N° 2010-1532 - Ratios d'avancement de grade 2010 - Délégation générale aux ressources - Direction des ressources humaines -

N° 2010-1533 - Règlement des frais occasionnés pour les déplacements temporaires des agents de la Communauté urbaine de Lyon - Délégation générale aux ressources - Direction des ressources humaines -

N° 2010-1534 - Organisation et rémunération de l'astreinte d'été à la direction de la propreté, des astreintes techniques bâtiment et sécurité incendie à l'hôtel de Communauté de la direction de la logistique et des bâtiments - Réaménagement du roulement 3 x 8 de l'hôtel de Communauté - Délégation générale aux ressources - Direction des ressources humaines -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Corazzol a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2010-1531 à 2010-1534. Monsieur Corazzol, vous avez la parole.

M. CORAZZOL, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le Président, concernant ces quatre rapports ayant trait à la gestion des ressources humaines de notre établissement.

M. BUFFET : Monsieur le Président, je saisis ce rapport pour évoquer ce que nous avons pu voir dans la presse, notamment dans Lyon Capitale, au sujet de la Communauté urbaine.

Je ne juge pas sur le fond car, naturellement, nous n'avons pas les moyens de dire les choses mais en tous les cas ce qui est dit dans la presse met la Communauté urbaine, nous met les uns et les autres incontestablement en difficulté. Nous souhaiterions connaître les mesures que vous allez prendre pour répondre à cela et si vous avez d'ores et déjà engagé une démarche car, naturellement, nous sommes tous intéressés individuellement et collectivement à ce que l'image de la Communauté urbaine reste une image positive.

Pour le reste, nous voterons pour.

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Buffet, nous avons répondu point par point. D'ailleurs, ce soir, je vais faire distribuer aux conseillers communautaires une lettre qui permet de répondre aux différents points soulevés par Lyon Capitale et qui, évidemment, n'ont aucune validité. La Communauté urbaine ne s'est pas transformée en une machine de corruption généralisée. Donc nous allons vous donner cette lettre qui répond point par point. Vous pensez bien que la corruption généralisée devrait même comprendre le Trésorier de la Communauté urbaine qui ne va pas s'amuser, lui aussi, à entrer dans un système généralisé de fausses factures et de corruption.

Donc, par ailleurs, nous nous réservons le droit d'engager les poursuites judiciaires adaptées à cette information.

Pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. CORAZZOL.

IV - COMMISSION PROXIMITÉ ET ENVIRONNEMENT

N° 2010-1475 - Commission intercommunale d'accessibilité des personnes handicapées - Désignation de nouvelles associations membres de la commission - Direction de la prospective et du dialogue public -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Claisse a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1475. Monsieur Claisse, vous avez la parole.

M. le Vice-Président CLAISSE, rapporteur : Avis favorable de la commission sur ce rapport qui concerne la mise à jour des membres du collège associatif de la commission intercommunale d'accessibilité.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Vice-Président CLAISSE.

N° 2010-1477 - Fonds de solidarité eau - Attribution d'une subvention à l'association Engagement solidaire et international pour le projet de construction de puits et latrines pour l'accès à l'eau, la protection de la santé publique et le développement social et économique à Zé au Bénin - Direction de l'eau -

N° 2010-1478 - Fonds de solidarité eau - Attribution d'une subvention à la mairie du district de Bamako pour le projet d'appui en eau potable dans le district de Bamako au Mali - Direction de l'eau -

N° 2010-1479 - Limonest - Dardilly - Suppression de la station d'épuration - Traversée du domaine SNCF sous la ligne Paray le Monial-Givors par une canalisation d'assainissement de diamètre 750 millimètres - Autorisation de signer une convention avec la SNCF - Direction de l'eau -

N° 2010-1480 - Projet européen "Prepared Enabling Change" conduit au titre du 7° programme de recherche européen par la Direction générale de la recherche de la Commission européenne - Participation de la Communauté urbaine de Lyon - Direction de l'eau -

N° 2010-1481 - Expérimentation d'un véhicule utilitaire à énergie électrique - Convention de collaboration technique avec Renault Trucks - Délégation générale aux ressources - Direction de la logistique et des bâtiments - Service de la gestion administrative et financière -

N° 2010-1482 - Travaux de déplacements des réseaux de distribution de chaleur, froid et vapeur dans le cadre de la réalisation de la ligne de tramway T4 - Approbation d'une convention tripartite avec le Sytral et Elvya - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

N° 2010-1483 - Meyzieu - Construction du collecteur d'eaux pluviales sous la rue Jean Jaurès - Zone industrielle - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Direction de l'eau -

N° 2010-1484 - Neuville sur Saône - Travaux de réhabilitation du collecteur unitaire T 180 et création d'un réseau séparatif d'eaux pluviales sur l'avenue Carnot et route de Lyon - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Direction de l'eau -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Colin a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2010-1477 à 2010-1484. Monsieur Colin, vous avez la parole.

M. le Vice-Président COLIN, rapporteur : Avis favorable de la commission sur ces rapports.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Vice-Président COLIN.

V - COMMISSION URBANISME

N° 2010-1497 - Rillieux la Pape - Projet d'aménagement des Balcons de Sermenaz - Ouverture de la concertation préalable - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2010-1499 - Rillieux la Pape - Grand projet de ville (GPV) - Quartier Verchères - Réaménagement des galeries commerciales Verchères 2 et Piamateur - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'habitat et du développement solidaire urbain -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Appell a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2010-1497 et 2010-1499. Monsieur Appell, vous avez la parole.

M. APPELL, rapporteur : Avis favorable de la commission sur ces deux rapports qui concernent le grand projet de ville de la commune de Rillieux la Pape.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. APPELL.

N° 2010-1500 - Projet Fleuve Rhône Embarquez dans l'histoire - Convention de participation financière avec l'association Cinefil - Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Roland Bernard a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1500. Monsieur Bernard, vous avez la parole.

M. le Vice-Président Roland BERNARD, rapporteur : Il s'agit d'accorder une subvention de 3 000 € à l'association Cinefil qui participe à la politique de réappropriation du fleuve engagée par le Grand Lyon. Je vous rappelle que le montant de cette subvention représente 3,85 % du budget global prévisionnel de 78 000 €.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Vice-Président BERNARD R.

N° 2010-1486 - Oullins - La Saulaie - Pôle multimodal - Poursuite des acquisitions de biens appartenant à la SNCF et déconstruction de bâtiments - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement économique et international - Direction du foncier et de l'immobilier -

N° 2010-1496 - Lyon 9° - Aménagement de la voie nouvelle place de Paris-rue de Saint Cyr, appelée rue du 24 mars 1852 - Nouvelle répartition budgétaire de l'autorisation de programme individualisée en 2002, 2004, 2005 et 2006 - Délégation générale au développement urbain -

M. LE PRÉSIDENT : Tout d'abord monsieur David que j'ai oublié tout à l'heure pour les dossiers numéros 2010-1486 et 2010-1496.

M. DAVID, rapporteur : Le premier concerne la poursuite de l'acquisition de biens concernant le pôle multimodal de la Saulaie et le rapport 2010-1496 concerne l'aménagement de la voie nouvelle rue de Saint Cyr à Lyon 9°. Avis favorable de la commission pour ces deux rapports.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. DAVID.

N° 2010-1501 - Lyon 6° - Parc de stationnement Lyautey - Travaux d'accompagnement - Nouvelle répartition budgétaire de l'autorisation de programme individualisée en 2006 - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2010-1502 - Bron - Opération de renouvellement urbain (ORU) - Quartier Terrailon - Bilan de la concertation préalable à la création de la ZAC Terrailon - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2010-1509 - Lyon 6° - ZAC Thiers - Prorogation de la concession - Avenant n° 6 - Nouveau bilan financier prévisionnel - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement

M. LE PRÉSIDENT : Toujours avec vous, monsieur David, pour les rapports numéros 2010-1501, 2010-1502 et 2010-1509.

M. DAVID, rapporteur : Le rapport 2010-1501 concerne une modification de répartition budgétaire sur le parc de stationnement Lyautey.

Le 2010-1502 concerne l'opération de renouvellement urbain du quartier Caravelle à Bron. Dans le paragraphe commençant par "*La fin de la concertation préalable...*", il y a lieu de lire "**secteur Terrailon**" au lieu de "**secteur Caravelle**".

Le rapport 2010-1509 concerne la ZAC Thiers avec un nouveau bilan financier prévisionnel qui est présenté dans le cadre de l'avenant n°6. Avis favorable de la commission pour ces trois rapports.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Le rapport numéro 2010-1502 fait donc l'objet d'une note au rapporteur déposée sur chaque pupitre. Sur l'ensemble de ces dossiers, pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. DAVID.

N° 2010-1503 - Bron - Opération de renouvellement urbain (ORU) - Aménagement du quartier Parilly nord - Acquisitions foncières et dévoiement du réseau d'eau potable - Individualisation partielle d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Longueval a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1503. Monsieur Longueval, vous avez la parole.

M. LONGUEVAL, rapporteur : Avis favorable de la commission pour la poursuite de l'opération de renouvellement urbain à Parilly sur Bron. Merci, monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. LONGUEVAL.

N° 2010-1504 - Saint Priest - Opération de renouvellement urbain (ORU) - Place Roger Salengro - Etude de circulation et stationnement - Etudes de maîtrise d'oeuvre - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

M. LE PRÉSIDENT : Madame la Vice Présidente David a été désignée comme rapporteur du dossier numéro 2010-1504.

Mme la Vice-Présidente DAVID, rapporteur : Monsieur le président, la commission a émis un avis favorable sur ce dossier qui concerne des études complémentaires de maîtrise d'oeuvre dans le cadre du réaménagement de la place Roger Salengro à Saint Priest.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : Mme la Vice-Présidente DAVID.

N° 2010-1507 - La Tour de Salvagny - ZAC du Contal - Prorogation de la concession d'aménagement conclue avec l'Office public de l'habitat (OPH) du Rhône - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Bouju a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1507.

M. le Vice-Président BOUJU, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Vice-Président BOUJU.

DEUXIÈME PARTIE

Dossiers ayant fait l'objet de demandes d'organisation de débats par la conférence des présidents

N° 2010-1476 - proximité et environnement - Désignation d'un représentant au sein du comité syndical du Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du grand parc Miribel-Jonage (SYMALIM) - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

N° 2010-1485 - urbanisme - Désignation d'un représentant au sein du conseil syndical du Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (SEPAL) - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

M. LE PRÉSIDENT : Nous passons maintenant à la deuxième partie. Nous commençons par le rapport concernant le tronçon ouest du périphérique mais peut-être avant pourrions-nous adopter les dossiers sur lesquels nous avons un certain nombre de représentants à élire, ce qui nous permettrait, comme c'est au scrutin secret pour au moins deux d'entre eux, de procéder au vote pendant que nous discuterions du TOP.

Donc il s'agit de dossiers concernant le SYMALIM, monsieur Jean Paul Colin, et l'autre le SEPAL, monsieur Guy David. Monsieur Jean Paul Colin.

M. le Vice-Président COLIN, rapporteur : Monsieur le Président, le dossier numéro 2010-1476 concerne la désignation d'un représentant au sein du comité syndical du SYMALIM, syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du grand parc, en remplacement de feu de notre ami Terracher.

Une erreur s'est glissée dans le rapport. En effet, dans le paragraphe commençant par "*Le comité syndical, composé de 27 membres...*", il convient de lire : "**cinq vice-président et cinq secrétaires**" au lieu de "*deux vice-présidents et huit secrétaires*".

M. LE PRÉSIDENT : Merci Bien. Monsieur David, le SEPAL.

M. DAVID, rapporteur : Il s'agit donc également de la succession de Raymond Terracher pour la représentation de notre conseil au sein du Syndicat d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise.

M. LE PRÉSIDENT : Le rapport numéro 2010-1476 fait donc l'objet d'une note au rapporteur déposée sur chaque pupitre. Sur des deux dossiers, pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteurs : M. le Vice-Président COLIN (dossier n° 2010-1476), M. DAVID (dossier n° 2010-1485).

Désignation d'un représentant

* au sein du comité syndical du SYMALIM (dossier n° 2010-1476)
* au sein du conseil syndical du SEPAL (dossier n° 2010-1485)

Opérations de vote

M. LE PRÉSIDENT : Merci Bien. Donc pour le SYMALIM, je vous propose un élu villeurbannais pour remplacer Raymond Terracher, Loïc Chabrier, et pour le SEPAL, je vous propose

la candidature de Jean-Pierre Flaconnèche. Y a-t-il d'autres candidatures ? Non.

(Absence d'autres candidatures déclarées).

Au préalable, conformément à l'article 24 de notre règlement intérieur, je vous propose de désigner quatre scrutateurs qui rejoindront la table de dépouillement le moment venu : madame Najat Vallaud-Belkacem, messieurs Gaël Petit, Marc Augoyard et Jean-Christophe Darne.

Je vous demande de bien vouloir faire circuler les urnes. Le scrutin est ouvert. Mesdemoiselles, si vous voulez bien faire circuler les urnes.

(Les opérations de vote sont en cours).

N° 2010-1552 - déplacements et voirie - Tronçon Ouest du périphérique (TOP) - Maîtrise d'ouvrage de la Communauté urbaine de Lyon - Protocole avec le Conseil général du Rhône - Saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) - Individualisation partielle d'autorisation de programme - Direction des grands projets -

M. LE PRÉSIDENT : Nous en venons au débat sur le tronçon ouest du périphérique.

M. le Vice-Président RIVALTA, rapporteur : Monsieur le Président, c'est un avis favorable avec une large majorité à la commission concernée. J'interviendrai pour le groupe Socialiste tout à l'heure.

M. LE PRÉSIDENT : Quelques mots en introduction. Je sou mets ce soir à notre assemblée le projet de délibération pour la prise de la maîtrise d'ouvrage du TOP et la prise en considération du protocole passé avec le Conseil général.

Pour une raison simple, je crois aujourd'hui que ne pas agir serait criminel par rapport à notre agglomération et en même temps par rapport à la dégradation des conditions de vie actuelles de nos habitants. On voit en effet aujourd'hui que l'entrée sud de Lyon devient de plus en plus problématique et que tous les jours les bouchons se forment au-delà même du pont de Pierre Bénite, que le bouclage du boulevard Laurent Bonneva y se réalise quotidiennement par le pont Pasteur, le boulevard scientifique et le boulevard Chambaud de Labruyère. Les Lyonnais ont déjà adopté un petit périphérique et passent par l'ensemble de nos arrondissements : le cinquième arrondissement et tous les centres-bourgs, Ecully, Saint Genis Laval, Oullins, subissent des trafics de plus en plus importants entre l'est et l'ouest de l'agglomération.

(Projection de diapositives - VOIR annexe 1 page 82)

Il faut donc réaliser ce bouclage du périphérique. Évidemment, les conditions dans lesquelles il doit se réaliser sont importantes. Aujourd'hui, lorsque nous regardons -et ce sera ma première remarque- ce qui est en train de se passer dans l'agglomération lyonnaise du fait de l'arrivée de nouvelles autoroutes, nous avons toujours choisi d'écarter au maximum toutes les circulations qui pouvaient être de transit du cœur de l'agglomération lyonnaise.

Par exemple, il est pour nous inquiétant aujourd'hui que la liaison de l'A 89-A 6 se fasse pratiquement à La Garde, ce qui risque d'entraîner un certain nombre d'usagers qui voudraient passer par exemple du côté de la plaine de l'Ain plutôt que d'aller sur Genève à passer par le tronçon ouest du périphérique alors

qu'il aurait convenu d'avoir une liaison permettant de passer A 6-A 46 nord de manière à écarter les trafics au maximum de l'agglomération pour ceux qui n'avaient pas usage dans cette agglomération.

De la même manière, pour l'arrivée de l'A 45, nous voyons que son débouché, tel qu'il est prévu, nous amène au pont de Pierre Bénite et que, y compris pour ceux qui veulent retourner éventuellement sur le sud, il faut rentrer dans le cœur de l'agglomération pour repartir dans l'autre sens. Nous pensons qu'il conviendrait qu'il puisse y avoir un écartement de l'A 45, de manière à faire en sorte que toutes celles et tous ceux qui veulent aller vers le sud de l'agglomération puissent passer éventuellement sur l'est de l'agglomération sans rentrer dans le cœur de l'agglomération.

Au lieu d'avoir cela, nous avons ceci : comme évidemment, nous ne sommes pas en train de faire remonter l'A 89 tout à fait au nord, l'A 45 tout à fait au sud, entre les deux cartes cela change un peu la physionomie de l'agglomération. Si l'on arrive à la deuxième carte, il peut être tentant de faire en sorte que le tronçon ouest du périphérique puisse servir de petit contournement à notre agglomération. Et effectivement, plus ce tronçon ouest du périphérique s'élargira vers le sud, plus il sera tentant évidemment d'en faire un nouveau tronçon ouest, une nouvelle liaison du nord au sud de l'agglomération et, ainsi, nous aurons confondu à la fois circulation nationale et circulation d'agglomération, ce qui avait été la grande erreur évidemment du tunnel de Fourvière et qui a ensuite frappé également assez fort toute la rocade "est".

Donc moi je ne souhaite pas être le Pradel des années futures et porter ce genre de dossier. Je ne ferai pas le tunnel de Fourvière bis. C'est donc pour prendre en charge ce dossier, au niveau de la Communauté urbaine, notre première condition ; en tout cas, ce qui soutient notre vision de la liaison que nous devons faire.

Deuxième vision, c'est que, pour nous, entre ce qui était le projet du TOP quand il avait été pensé et l'époque d'aujourd'hui, évidemment, il y a eu un grand changement. Nous n'avons plus exactement la même vision des choses en ce qui concerne la réalisation d'une grande voirie dans l'agglomération. Ce n'est plus une autoroute urbaine que nous voulons faire mais quelque chose de très différent, qui nous permette en particulier de renforcer l'intermodalité, de faire en sorte qu'il y ait une connexion, une capacité de construire un ensemble intermodal entre la voirie que nous allons créer et les transports en commun dans notre agglomération.

Je ne crois pas que nous puissions un jour, dans une agglomération, enlever totalement les voitures. Par contre, essayer de capter le plus tôt possible, par les transports en commun, un certain nombre de circulations, cela j'y crois beaucoup et c'est ce que nous souhaitons pouvoir faire pour ce TOP.

Si nous regardons la réalisation de ce TOP, on s'aperçoit par exemple que le premier point d'articulation entre ce nouveau TOP et nos transports en commun est la gare de Tassin la Demi Lune. Si nous couvrons effectivement le boulevard du Valvert, nous pouvons penser un projet de gare à la dimension du trafic que l'on aura demain avec le développement de l'ensemble des TER sur l'ouest lyonnais, de la capacité de Tassin la Demi Lune, sur l'Etoile d'Alaï. Nous sommes en train de penser le développement des lignes ouest de l'agglomération, pour avoir là aussi un parking-relais et faire en sorte de capter des voitures et que les personnes puissent utiliser ainsi les transports en commun, c'est important.

Sur les hôpitaux sud, où nous allons faire arriver le métro, il convient là aussi que l'on ait une articulation entre le TOP et le métro que nous allons créer avec un parking-relais de jonction entre ces deux ouvrages.

Sur la Saulaie, cette intermodalité devrait viser à la fois le TOP, le métro, la SNCF et évidemment là aussi un parking-relais important.

Enfin, un dernier point de connexion : nous ferions arriver ce TOP à Gerland ; et là encore c'est l'intermodalité avec le métro qui ira de Gerland à Oullins.

Mais cette intermodalité, ce n'est pas simplement entre l'ouvrage et d'autres ouvrages, c'est à l'intérieur de l'ouvrage. Nous souhaitons pouvoir réfléchir d'emblée à la création d'un transport en commun en site propre à l'intérieur de l'ouvrage qui nous permettrait de desservir un certain nombre de lieux particulièrement importants pour l'agglomération -je vais y venir-.

La vision que nous avons c'est que, par ce boulevard, nous voulons permettre à la fois de valoriser les paysages et de requalifier les centres-villes. Finalement, la conception que nous avons du TOP, c'est la conception que nous avons eue des Berges du Rhône : là où il y avait des voitures en surface, on les mettait plutôt en sous-sol et on requalifiait la surface pour permettre évidemment aux gens de se déplacer. Il est clair qu'aujourd'hui ce serait le cas, avec la possibilité de requalifier le boulevard du Valvert à Tassin, du CD 42 à Francheville, du CD 50 à Beaunant, du RD 486 à Oullins, des rues Zola et Voltaire à Pierre Bénite et enfin de l'A 6-A 7 au droit de la Confluence. Ce serait le moyen de faire qu'en surface, on ait un boulevard urbain avec des déplacements modes doux qui nous permettent de relier l'ensemble des grands parcs de l'agglomération depuis le parc de Saint Genis Laval jusqu'au parc de la Grande Lône de Pierre Bénite et en faisant en sorte, par exemple -vous avez une photo-, de reconquérir aujourd'hui des endroits qui sont totalement déqualifiés et qui, pourtant, représentent des paysages à valoriser.

Le troisième point est que, par ce TOP, nous voulons mettre en relation tous nos pôles scientifiques. Lorsque nous regardons aujourd'hui les pôles scientifiques de l'agglomération lyonnaise tels qu'il vont se développer dans le plan Campus, on s'aperçoit qu'il y a au nord le pôle Ecole de management - Ecole centrale, qui est aujourd'hui totalement isolé sur son plateau et qui, avec ces transports en commun passant par le TOP de manière circulaire comme je l'ai expliqué tout à l'heure, pourrait se voir relié un peu plus au sud, au secteur des hôpitaux qui, comme vous le savez, va voir l'Université de médecine se développer et devenir l'un des deux éléments du biopôle de l'IRT que nous aurons dans le cadre du Grand Emprunt qui va se développer.

Donc nous voulons faire en sorte d'avoir cette liaison entre ces hôpitaux et le secteur boulevard scientifique Chambaud-Labryère, là où s'est installé Gensyme et où sont en train de s'installer toute une série d'établissements qui formeront le cœur de l'IRT que nous allons développer ; faire en sorte, ensuite, qu'il y ait la liaison avec le groupement hospitalier Lyon "est" qui aussi trouverait une continuité avec les hôpitaux sud et, enfin, relier au secteur de la Doua au nord.

On voit que ce sont nos grands pôles scientifiques mais que ce sont en même temps les grands pôles de projets. En effet, si l'on regarde, c'est d'une part Techlid qu'on reconnectera à tout le secteur sud-ouest de l'agglomération, les hôpitaux mais aussi le parc de la Saulaie sur Oullins mais en même temps à La Mulatière, parc immense qui aujourd'hui, évidemment,

ne correspond pas du tout aux capacités qu'il pourrait y avoir demain et, enfin, toute l'organisation autour du boulevard de ceinture et tout ce que j'ai dit tout à l'heure sur le secteur de Gerland.

Voilà, mes chers collègues, la façon dont nous concevons cet équipement.

Sur les financements, nous avons dit que nous étions prêts à étudier toutes les solutions, sous une condition : c'est qu'une partie soit prise en charge par l'usager sous une quelconque forme soit la tarification du péage, soit du péage de zone dans le cadre du péage urbain, soit une liaison entre ce mode de transport et les transports en commun, etc. Donc tout est possible pourvu qu'effectivement ce ne soit pas 100 % qui soient pris en charge par le contribuable, ce qui serait totalement impossible, mais qu'il y ait une prise en charge -on ne va pas se cacher la réalité- qui serait aux deux tiers à peu près par le contribuable et un tiers par l'usager, comme cela se passe en général aujourd'hui pour les autres moyens de desserte de l'agglomération.

Voilà, mes chers collègues, c'est dans ce cadre-là que je vous présente le dossier d'aujourd'hui, en souhaitant évidemment que dès les prochains jours ils puissent être votés également dans les mêmes termes par nos collègues du Conseil général.

Voilà mes chers collègues, je vais passer la parole aux différents groupes.

Clôture des scrutins

M. LE PRÉSIDENT : Les scrutins sont-ils clos ? Tout le monde a-t-il pu voter ? J'ai moi-même voté. Monsieur le directeur ? Donc tout est parfait. Le scrutin est clos et les scrutateurs peuvent aller dépouiller.

(Opérations de dépouillement).

M. LE PRÉSIDENT : Nous allons donc passer maintenant à l'intervention des groupes. Nous commençons par le Mouvement démocrate.

M. le Vice-Président VESCO : Merci, monsieur le Président. Vous nous donnez une feuille de route aujourd'hui qui est en gros de créer un ouvrage utile sans recommencer l'erreur de Fourvière, c'est-à-dire de l'un de vos prédécesseurs.

Alors, utile pourquoi ? Parce que, nous le savons, le bouclage d'un périphérique au même titre que la liaison par rail avec son aéroport et son parc des expositions, cela fait partie des critères notamment recensés dans ceux du "Top 15" d'une grande ville européenne à même de prendre part à la compétition avec les villes-monde de demain. Ce sont vos projets, messieurs les Présidents, y compris du Sytral, on s'en félicite.

Mais évidemment les deux bouts de la chaîne que l'on a à tenir ensemble c'est qu'il faut faire cet ouvrage au moment où la roue a tourné, et en bannissant la notion même -vous l'avez dit- de périphérique telle qu'on l'entendait dans les années 60 : des périphériques qui structurent, on le sait, une ville routière voire autoroutière, et qui ne correspondent plus au sens de l'histoire durable de nos villes et du bien-vivre ensemble que l'on veut y promouvoir et que l'on doit à nos concitoyens ainsi qu'aux générations futures.

Alors, telles sont les deux polarités dans lesquelles il faut que l'on réfléchisse. Vous souhaitez d'ores et déjà rentrer dans le débat, monsieur le président, en opinant sur un tracé et c'est non seulement votre droit, c'est aussi votre privilège et, après tout,

plus tôt on rentre dans le débat mieux c'est ; premier avantage. Le deuxième avantage, vous l'avez suggéré, étant de s'assurer au passage de la loyauté de notre partenaire indispensable pour ce projet sur toute sa durée, à commencer par le vote que l'assemblée du Conseil général en fera bientôt.

Alors, une fois que l'on a dit qu'il fallait tenir ces deux bouts de la chaîne ensemble, cela dégage un idéal-type que l'on connaît tous. Donc ce n'est pas un périphérique, c'est une sorte de boulevard du centre, un boulevard urbain, un nouvel espace pensé en termes de franchissement, qui relie plus qu'il ne sépare, un ouvrage qui est intégré dans son environnement, qui participe au rééquilibrage de l'espace public et qui favorise la multimodalité, donc l'intermodalité, en intégrant de manière consubstantielle les transports en commun en desserte du boulevard et comme alternative aux portes du cœur de l'agglomération, grâce notamment à des sites propres et grâce à la connexion de cet ouvrage, ce qui en fait sa légitimité (contrairement à Rochecardon où nous avons une sortie à 600 mètres d'une gare et d'un parc-relais), avec les transports en commun et les parcs-relais qui sont une interface indispensable pour légitimer aujourd'hui une voirie telle que le tronçon ouest.

C'est bien cette légitimation croisée qui doit être recherchée avec les transports en commun et là on a le cas : si l'on prolonge le métro jusqu'aux hôpitaux, on voit bien qu'il ne serait pas justifiable de prolonger un métro d'une capacité de 200 000 passagers/jour sur une zone qui n'en génère que 10 000 comme les hôpitaux aujourd'hui sans parc-relais ni connexion de rabattement.

Le problème, lorsque nous confrontons cet idéal-type aux contraintes que nous-mêmes nous lui attribuons d'entrée de jeu, afin que cela ne ressemble pas à une quadrature du cercle, c'est que ces contraintes ne soient pas contradictoires avec l'idéal-type de cet ouvrage. Et là, force est de constater que cela se durcit un peu puisque ce qu'on lui demande c'est d'éviter les voitures qui n'ont rien à y faire tout en le connectant à l'A 6 et l'A 7. On lui demande de dévier le trafic du cœur de l'agglomération, donc de canaliser en périphérie les flux qui ne sont pas à destination du centre dont il est censé lui-même faire partie. L'idée serait d'éviter d'envoyer un tuyau dans un tuyau, au motif que moins il y a de choix, plus il y a d'engorgement, surtout si l'on veut permettre un déclassement de l'A 7 sans qu'il constitue un bypass entre l'A 6 et l'A 7. Alors, les études montreront peut-être que si l'on veut faire cet anneau de tracé court, il faudra peut-être ne pas le connecter à l'A 7. Nous ne présumons pas de ces études.

La question aujourd'hui est : comment cette seule et unique offre périphérique pourra-t-elle, y compris à Bron avec ses 160 000 véhicules/jour, avoir une fonction urbaine telle qu'on la souhaite avec la pression de trafic dont elle va être l'objet ? Vous l'avez dit, monsieur le président, l'idée est d'écarter les pénétrantes sur l'agglomération et demander à l'Etat de faire face à ses responsabilités. Je pense aux interconnexions au réseau national qu'il se doit de réaliser entre les autoroutes, entre l'A 89 et l'A 46 nord. Il serait à nos yeux irresponsable de ne pas connecter l'A 89 à l'A 46 nord et nous avons des inquiétudes, même si la DUP n'est pas aboutie, à ce sujet. Il ne serait pas raisonnable non plus de ne pas prévoir cette interconnexion nationale entre l'A 45 et l'A 43 ainsi que l'A 42. Vous l'avez dit, vous souhaitez que cela se passe du côté de Givors, nous pensons que cela peut se passer, au plus tard, du côté de l'embranchement du boulevard urbain sud par un franchissement supplémentaire sur le Rhône pour éviter que cette connexion se fasse trop au nord et trop vers Lyon.

On parle d'amorce du COL. Nous souhaitons raisonner dans un cadre hors COL, c'est-à-dire, pour faire avancer ce dossier, de se dire qu'il faut peut-être abandonner cette litanie bidécennale du "pas de TOP sans COL" en sachant que l'on ne maîtrise pas. Il s'agit de 12 milliards d'euros. On sait que l'Etat est désargenté et qu'il serait plus raisonnable de porter nos yeux vers l'est, sachant que l'A 432 est en partie en route avec sa connexion entre La Boisse et Les Echets sur l'A 46 nord, le barreau A 42-A 43 est fait, et il reste un barreau à faire entre l'A 43 et Vienne pour quatre à six fois moins cher que ce contournement ouest de Lyon. Cela aurait aussi l'immense avantage de délester la rocade "est" dont on connaît la difficulté et dont certains appellent qu'on la mette à trois voies -mais nous pensons que cela n'est pas souhaitable- et vers laquelle tous les regards se tournent pour diffuser ce trafic de l'A 45 ou de l'A 7 au moyen du BUS et du BUE qu'il faudra terminer tout en améliorant leur connexion.

La responsabilité de l'Etat aujourd'hui, c'est la connexion A 89, A 46 nord, c'est la connexion A 45, A 42, A 43, plus loin A 40, et cet achèvement du contournement "est" de Lyon. Je pense que ce sont les conditions *sine qua non* qui permettront de regarder ce dossier avec confiance.

Nous avons la garantie aujourd'hui que la commission nationale du débat public nous commandera l'étude comparative des solutions, celles à même de faire face à la complexité de ce dossier. Nous avons l'espoir qu'elle mettra l'Etat devant ses responsabilités. Donc : des études complètes, un partenaire loyal, un Etat responsable. Sous ces réserves, c'est-à-dire pour nous les clefs du succès, nous voterons bien sûr ce rapport.

Merci, monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Je rappelle à chaque intervenant de bien vouloir regarder le temps de parole : vous aviez quatre minutes pour le groupe Mouvement démocrate.

Le groupe Lyon Métapolis.

M. BARTHELEMY : Monsieur le Président, mes chers collègues, notre groupe se réjouit que l'Assemblée communautaire ait à délibérer aujourd'hui sur un protocole d'accord avec le Conseil général du Rhône, s'agissant de la réalisation du tronçon ouest du périphérique de Lyon. Une telle initiative correspond au souhait que nous avions exprimé le 3 mai dernier, lors de la réunion commune du Grand Lyon et du Département du Rhône.

Nous pensons, en effet, que cet investissement est nécessaire pour le développement de l'agglomération. Il s'agit d'un élément, parmi beaucoup d'autres, qui concourt à améliorer les liaisons au sein de l'agglomération. C'est aussi la troisième et dernière tranche d'une opération lancée dans les années 50. Songez, en effet, que si le TOP sortait de terre à l'échéance d'une douzaine d'années, ce qui est loin d'être acquis, cela signifierait qu'il nous aura fallu soixante-cinq ans pour réaliser le bouclage complet du périphérique autour du cœur de la cité.

Une telle situation démontre à l'évidence combien l'excès de centralisation dans notre pays empêche les collectivités locales de mettre en œuvre des politiques ambitieuses en matière d'aménagement du territoire et combien cet excès de centralisation constitue un frein à la croissance économique. Dans ce domaine, tout indique que les choses vont malheureusement aller en se dégradant. Sur le plan institutionnel, la réforme territoriale en cours de discussion à l'Assemblée Nationale ne sera porteuse d'aucune avancée substantielle sur le chemin de la décentralisation.

Sur le plan financier, compte tenu du taux d'endettement et du déficit des comptes publics, je dis ici depuis des années que les dotations de l'Etat aux collectivités vont être plafonnées dans un premier temps, puis réduites de façon drastique dans un second temps. Le plafonnement a été officiellement annoncé il y a quelques jours. La baisse interviendra inexorablement dans les prochaines années. Cette double contrainte, à la fois institutionnelle et financière, devrait logiquement inciter les collectivités territoriales à travailler ensemble, dans un esprit plus solidaire, plus constructif et à l'écart des intérêts locaux ou des considérations politiciennes.

Le projet de tronçon ouest du périphérique pourrait être le vecteur de l'expression d'une volonté commune. Cela nécessiterait de se mettre d'accord sur trois objectifs.

D'abord, se mettre d'accord sur l'utilité du projet. De façon générale aujourd'hui, presque tout le monde est d'accord sur tout mais presque tout le monde pose des conditions qui rendent les projets irréalisables. C'est une façon d'ailleurs bien illusoire d'essayer de s'attirer les sympathies dans l'opinion de ceux qui sont pour et de ceux qui sont contre un projet. Ainsi, presque tout le monde est pour un grand stade mais pas à Décines ou alors à Gerland ou encore sans financement public pour les accès, toutes conditions qui le rendent irréalisable. Ainsi, presque tout le monde est pour le TOP mais pas avec le tracé prévu ou alors sans péage ou bien encore complètement souterrain, toutes conditions qui, là encore, le rendent irréalisable. Il convient donc que chacun fasse un effort pour démontrer sa volonté de réaliser cet investissement.

Deuxième objectif, il s'agit de se mettre d'accord sur le statut de cet équipement. Le TOP n'est pas destiné à traiter les flux internationaux et nationaux. Le problème de la conjonction du couloir rhodanien doit être réglé par la réalisation d'axes autoroutiers alternatifs à l'A 6-A 7, à l'est au niveau des Alpes et à l'ouest au niveau du Massif Central. Le TOP a vocation à améliorer les liaisons de périphérie à périphérie et à éviter qu'une partie du trafic automobile local n'entre au cœur de la ville de Lyon. C'est pourquoi il ne doit pas aller au-delà des limites du centre de l'agglomération. Sans doute un jour assez lointain conviendra-t-il de concevoir un deuxième périphérique plus large, au niveau de la deuxième ou de la troisième couronne de l'agglomération. Aujourd'hui, il convient simplement de boucler le périphérique de Lyon dont la première tranche a été inaugurée il y a quarante-deux ans.

Enfin, troisième point, il convient de se mettre d'accord sur le financement. Le cofinancement entre le Grand Lyon et le département du Rhône semble être une solution acceptée par tous, le seul point à régler est celui du péage. Dans l'état actuel des finances des collectivités, il ne sera pas possible, sans péage, de financer cet investissement ; refuser le péage, c'est renoncer à l'investissement.

En conclusion, monsieur le Président, mes chers collègues, les collectivités locales ne démontreront leur volonté de réaliser cet investissement que si un accord se manifeste sur ces trois points. La délibération qui nous est proposée ce soir va dans ce sens, c'est la raison pour laquelle notre groupe lui réservera un vote positif.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. J'ai ensuite le groupe Radical de gauche-Grand Lyon demain.

M. BRAILLARD : Monsieur le président, chers collègues, lors du débat organisé conjointement le 3 mai dernier par le Conseil

général et le Grand Lyon, Louis Pélaez, de notre groupe au conseil général du Rhône, a exprimé la position des Radicaux qui sont favorables au tronçon ouest du périphérique, comme ils le sont d'ailleurs pour le contournement ouest de Lyon. Aussi je ne répéterai pas tous les arguments déjà développés lors de cette réunion, ce qui me permettra de rester dans le temps imparti.

Si Michel Mercier, président du Conseil général et membre du Gouvernement a voulu démontrer que l'Etat pouvait s'engager à soutenir le tronçon ouest du périphérique, c'est une bonne chose, même si l'on a appris avec le temps à croire à ce genre de promesses que lorsque l'argent sonnait et trébuchant tombe véritablement dans les caisses du projet.

Il est évident qu'il faut terminer le périphérique de Lyon en reliant l'échangeur de la Porte du Valvert et le boulevard Laurent Bonneval au sud. Il n'est jamais trop tard pour bien faire. Il est d'ailleurs symptomatique de constater chaque soir le surcroît de circulation qu'il ya sur l'avenue Tony Garnier dans le septième arrondissement de Lyon, ce qui veut montrer que réaliser le TOP c'est aussi désengorger le cœur de la ville de Lyon, et ceci est un objectif tout à fait louable.

Avec ce rapport, nous officialisons donc que le maître de l'ouvrage sera bien le Grand Lyon et, surtout, nous officialisons que le tracé présenté au débat public est bien le tracé court. Il faut avancer. C'est la raison pour laquelle je reprends les arguments qui ont été développés par mon collègue Barthélémy du groupe Objectif Lyon Métapolis et qu'il ne faut plus tergiverser. C'est la raison pour laquelle nous nous opposerons à l'amendement déposé par l'UMP pour que le tracé soit rediscuté.

Nous soutenons enfin que la liaison Valvert-Bonneval n'ait vocation à accueillir que les trafics d'agglomération, d'où la nécessité pour l'Etat d'accélérer aussi le processus du contournement ouest de Lyon.

Le groupe Radical de gauche-Grand Lyon demain approuve donc avec enthousiasme cette délibération.

M. LE PRÉSIDENT : Merci beaucoup, monsieur Braillard. Nous passons maintenant au groupe GAEC.

M. FOURNEL : Monsieur le président, chers collègues, je dois avouer que la séance commune du Grand Lyon et du Conseil général ne nous a pas rassurés sur les intentions réelles du Département et nous soutenons le fait que la délibération rappelle les deux conditions préalables à la signature du protocole, c'est-à-dire l'engagement de l'Etat sur les débouchés de l'A 89 au nord et de l'A 45 au sud et le respect du choix du tracé court déjà décidé en 1997 par le Département. J'ajouterai que nous espérons une plus grande clarté sur la nature exacte de l'engagement du Département à propos des travaux concernés par le protocole.

Cet engagement des deux collectivités est indispensable et légitime. Il correspond à l'histoire de ce projet et aux engagements pris. Depuis le départ, les élus du GAEC pensent que l'on ne doit pas concentrer dans l'est de l'agglomération tous les ouvrages et toutes les nuisances et nous nous sommes prononcés depuis le départ pour le bouclage du périphérique à plusieurs conditions.

La première était que le TOP ne joue pas le rôle de contournement pour les trafics internationaux et interrégionaux. Il est donc indispensable que l'Etat décide de financer et de réaliser des itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône pour les véhicules

et surtout des alternatives multimodales par le train et le fluvial pour le fret. Le retard pris sur ce plan par l'Etat handicape le projet même du TOP et il est urgent qu'il prenne et assume ses responsabilités. Qu'en est-il aujourd'hui ? L'Etat va-t-il enfin écouter la plupart d'entre nous sur les débouchés de l'A 45 et de l'A 89 ? De plus, il paraît évident que le tracé court initialement prévu par le Conseil général est le moins susceptible de jouer le rôle d'un petit contournement de l'ouest lyonnais. Il serait donc le seul envisageable.

La seconde condition est la protection de l'environnement des zones traversées par le TOP. De ce point de vue, nous devons confirmer ensemble l'option entérinée du TOP et la correspondance entre les échangeurs et les lignes fortes de transports en commun avec des parkings-relais de taille suffisante à proximité immédiate. Nous devons éviter que chaque échangeur ne soit le point de départ de pénétrantes routières voire autoroutières vers le centre de l'agglomération.

En effet, le TOP a pour fonction de détourner du centre les trafics entre l'ouest et l'est pour éviter l'engorgement total déjà à l'œuvre à certaines heures. La conception de l'ouvrage proposé correspond à cette préoccupation et tout le monde comprendra que la réalisation du TOP ne peut que coïncider avec la réalisation d'un certain nombre de lignes fortes de transports en commun, à l'ouest comme à l'est et que la conception du TOP doit effectivement intégrer -comme cela a été rappelé par le Président- le passage des transports en commun sur son site. Cela implique des engagements communs avec le Sytral, avec les financements correspondants et un calendrier coordonné. Cela serait aussi cohérent avec les projets de lignes fortes prévus dans le PDU. En réalité, nous avons besoin au total d'un plan de contournement global multimodal cohérent et coordonné si nous ne voulons pas que le TOP augmente la circulation automobile au lieu de contribuer au désengorgement et si possible contribuer à un nécessaire transfert des transports en commun à l'intérieur de l'agglomération. Il serait d'ailleurs équitable que, dans l'avenir, le boulevard Laurent Bonneval lui-même soit enterré en partie pour assurer les mêmes conditions environnementales à l'est qu'à l'ouest ; et je pense -je le rappelle- en particulier au secteur de Bron Parilly.

La troisième condition porte sur les modalités de financement de nos deux collectivités. On évoque généralement un coût de 2 milliards d'euros valeur 2009 qui passera sans doute à 3 milliards d'euros à la fin des travaux, auquel il faudrait intégrer le coût des transports en commun, des parkings-relais. Il est clair qu'il faudra au moins trois mandats pour assurer le financement et la livraison après 2022.

Le coût devra être partagé entre les usagers et le contribuable. Se pose alors la question du mode de financement de la part de l'utilisateur, même si toutes les conditions législatives et réglementaires ne sont pas encore réunies. Le groupe GAEC et d'autres estiment le péage par tronçons est un mode dépassé, inégalitaire et inadapté. Nous sommes cohérents en cela avec notre position initiale sur le péage de TEO. Nous proposons donc une vignette multimodale qui permet de solidariser le financement des voiries et des transports en commun et concrétise la coordination des ouvrages de ces différents modes et de leurs usages.

Aujourd'hui, nous voterons pour la maîtrise d'ouvrage Grand Lyon dans les conditions du protocole et pour l'engagement des 13 M€ nécessaires aux études et acquisitions foncières. Le groupe GAEC propose un amendement. Nous nous félicitons d'ailleurs, monsieur le Président, de la reprise de cet amendement. C'est un engagement public pour une étude sur la faisabilité de la vignette multimodale que nous proposons. Sinon

d'ailleurs, le moment venu, nous serions face au choix de poser le péage par sections, que nous refuserions. Nous pensons que la législation actuelle ne le permet pas ; elle peut être changée, l'histoire du Parlement nous l'a déjà démontré.

Enfin, la question du montant du financement lui-même n'est pas -c'est une évidence- une question secondaire. En effet, le financement du TOP doit rester compatible avec les autres priorités de notre assemblée, dans un contexte national difficile pour les finances locales et leur visibilité à moyen et à long termes. Et nous savons tous que seules les études pourront répondre à cette question, dans la mesure où les précédentes sont trop anciennes et que le projet a évolué. Nous devons donc disposer, à l'issue de ces études, d'un plan de financement avec un calendrier précis et raisonnable pour approuver définitivement le projet du TOP ou plutôt, au total, un projet de contournement global et multimodal.

Nous approuverons donc cette première délibération pour ne pas chercher de faux prétextes pour bloquer le projet et pour rester cohérents aux engagements du plan de mandat de notre majorité au Grand Lyon mais nous n'irons au bout que si nous obtenons, le moment venu, des réponses claires aux questions posées, un engagement clair et un cofinancement global de l'ensemble du projet par le Conseil général.

Voilà en quelques minutes l'essentiel de notre position sur cette délibération qui ne porte pas sur le mode de gestion, de réalisation et de financement mais seulement sur les études, les acquisitions foncières, le tracé court préférentiel et le protocole de maîtrise d'ouvrage partageant le coût à parité entre le Grand Lyon et le Département.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Je donne la parole au groupe Les Verts.

M. Bruno BERNARD : Monsieur le Président, mes chers collègues, un mot sur la précipitation avec laquelle la délibération est présentée. Elle a été présentée le jour de la commission déplacements, empêchant les groupes politiques de préparer correctement cette commission.

La commission mixte paritaire Conseil général Grand Lyon, créée pour le TOP, ne s'est réunie que deux fois. Une fois pour un tour de table et une fois pour faire en bus le futur parcours du TOP. Aucune étude n'a été communiquée à cette commission, aucun débat technique n'a eu lieu. Le 3 mai, les groupes politiques ont posé des questions, émis des réserves, fait des propositions. Monsieur le président, ni vous ni le Président du Conseil général n'avez pris la peine d'apporter la moindre réponse. Pourquoi ne pas vouloir réellement débattre ? Je réclame depuis plus d'un an la communication d'un certain nombre d'études faites par la direction des grands projets ; pourquoi, monsieur le Président, vos services ne les communiquent-ils pas ?

Sur le fond du dossier, ce projet du siècle dernier est inadapté aux réalités d'aujourd'hui et de demain. Ce dossier a de nombreuses similitudes avec celui de la rocade nord de Grenoble. Les conclusions de l'enquête publique sur l'utilité de la rocade nord de Grenoble ont été rendues dernièrement : elles sont défavorables. La commission d'enquête reconnaît l'urgence d'apporter une solution aux problèmes de circulation sur l'agglomération grenobloise mais conclut naturellement que les inconvénients générés l'emportent sur les avantages : aggravation de la saturation de voiries avoisinantes, diminution de la part modale des transports en commun, projet contraire aux orientations du Grenelle de l'environnement, etc. Je vous invite, chers collègues, à lire la totalité des conclusions de cette enquête publique.

Revenons à la délibération et au protocole d'accord avec le Conseil général : il est demandé au Conseil général de s'engager à ce que le TOP n'accueille que des trafics d'agglomération, à l'exclusion des trafics nationaux. C'est un vœu pieux car ni le Conseil général ni le Grand Lyon n'empêcheront l'arrivée du trafic de transit sur le TOP.

Le protocole acte le péage sur le TOP et parle même de l'étendre au boulevard Laurent Bonneval. Ceci est totalement contraire aux objectifs affichés. Si vous voulez réellement que les utilisateurs du TOP laissent leurs véhicules sur les parcs-relais pour utiliser les transports en commun, ce n'est pas le périphérique qu'il faut faire payer mais l'entrée à l'intérieur du périphérique. Nous en profitons pour rappeler notre soutien à la mise en place d'une vignette multimodale sur l'agglomération.

La délibération est imprécise quant à la nature des études qui sont menées. Je vous rappelle que le débat public exige que des alternatives soient proposées et étudiées sur le tracé, sur le péage et naturellement sur une alternative en transports en commun.

Le 3 mai, vous avez conditionné le lancement du TOP à la réalisation des barreaux de connexion entre les futures autoroutes A 89 au nord, A 45 au sud et la rocade "est". Ceci provoquerait une arrivée supplémentaire de véhicules sur la rocade "est" et amplifierait encore les nuisances supportées par les habitants de l'est de l'agglomération. Vous conditionnez la saisie de la commission de débat public à la clarification préalable de l'Etat sur le COL et les arrivées de l'A 45 et de l'A 89. Pourquoi voter 13 M€ d'acquisitions foncières et d'études avant d'avoir la réponse de l'Etat ?

J'en viens à la question essentielle : celle du coût et du financement du TOP déjà annoncé à plus de 2 milliards d'euros. La mauvaise réforme des collectivités territoriales en cours de réalisation va priver le Grand Lyon de la maîtrise de ses recettes et annonce des difficultés financières pour notre collectivité.

Monsieur le Président, comment allez-vous financer le TOP ? Il y aurait un coût de 80 à 100 M€ par an pour le Grand Lyon pendant vingt-cinq ou trente ans. A titre de comparaison, la participation annuelle du Grand Lyon au Sytral est actuellement de 122 M€. A la place de quel projet vous voulez faire le TOP, à la place de quelles actions ? Si aujourd'hui vous ne répondez pas au moins à cette question essentielle, il n'y a aucun sens à continuer de parler du TOP et à voter ces 13 M€. D'ailleurs, cette question est encore plus cruciale pour le Département dont les marges de manœuvre financières sont très faibles. On a l'impression aujourd'hui d'assister à une course à l'échalote entre le Président du Conseil général et le Président du Grand Lyon, mais une course à reculons où l'objectif serait de faire reculer l'autre avant de reculer soi-même.

Monsieur le Président, ce projet du TOP est un mauvais projet. Si, pour des raisons stratégiques, ni vous ni monsieur Mercier ne voulez assumer son enterrement, le groupe Les Verts l'assumera sans problème pour tous.

Pour conclure, chaque collègue, nous réaffirmons notre opposition au projet du TOP et voterons contre cette délibération, les membres de l'exécutif s'abstenant. Merci.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Le groupe Centriste et démocrate.

M. VINCENT : Monsieur le Président, mes chers collègues, nous devons ce soir tirer les conséquences de la réunion commune du 3 mai avec nos collègues du Conseil général à propos du TOP.

Intégrée dans nombre de réflexions urbaines depuis des années, cette infrastructure est même consignée dans la DTA. Notre agglomération a un rôle moteur pour toute la région et fait preuve d'un réel dynamisme dans son développement économique. Historiquement carrefour des échanges internationaux, elle est un lieu de transit pour nombre de voyageurs et de marchandises. Or, nos concitoyens ont aussi besoin de se déplacer. Actuellement, le trafic local se mélange avec le transit international et le centre de l'agglomération est engorgé par le trafic interurbain. Ce trafic local qui traverse de part en part le Grand Lyon est une flèche dans le cœur de l'agglomération, une flèche qui en bloque la circulation et la respiration.

Aujourd'hui, les flux de circulation de périphérie à périphérie sont contraints de passer par le centre de l'agglomération. Il ne s'agit pas de faire passer sur le TOP le transit international et ainsi reproduire les engorgements actuels ; ce trafic international doit contourner l'agglomération lyonnaise. Cette distinction entre flux urbain et flux de transit est en effet primordiale. Il s'agit bien donc, dans notre esprit, de réaliser une voirie destinée à un trafic d'agglomération. A ce titre, le point de départ et le point d'arrivée sont, pour nous, des points fixes : d'un côté, le Valvert pour arriver au boulevard Laurent Bonneval à Saint Fons ; tout changement sur ces points dénaturerait le projet.

A ce stade de la réflexion, je souhaite attirer votre attention sur l'ouvrage de franchissement du Rhône. Ce pont sera situé à l'entrée sud du centre de l'agglomération. Il devra donc être discret et élégant pour ne pas gêner la vue lorsque l'on va vers le nord ; je pense là au panorama qui sera offert par la Confluence et le musée ou pour les habitants des quartiers proches, que ce soit là encore la Confluence, Gerland ou les communes de la rive droite du Rhône. Ce peut être un service public, il représente un intérêt réel en termes de flux de circulation. A ce titre, nous pensons que la traversée du Rhône sur cet ouvrage doit être gratuite.

Toujours dans l'esprit du respect des habitants, il nous faudra penser aux aménagements urbains que nécessitera le TOP. Il va traverser plusieurs communes et nous devons penser aux populations riveraines. La protection de l'environnement et la lutte contre les nuisances sonores devront être au cœur de nos préoccupations. Il faudra bien voir comment pourront être intégrés ces objectifs pour les habitants des communes concernées. Nous insistons notamment sur la nécessité d'un ouvrage enterré, avec des dispositifs performants pour le traitement des gaz. De plus, la construction des entrées et sorties du TOP devra être pensée de manière à rendre la circulation fluide tout en s'intégrant dans l'urbanisme local. Enfin, n'oublions pas que le TOP, s'il est évidemment une infrastructure routière, doit aussi s'envisager comme un outil et un levier pour le développement de transports en commun efficaces rapides qui pourront à terme l'emprunter.

Alors, si lutter contre ce projet au nom d'une chasse à la voiture individuelle, dogmatique ne serait bon ni pour le développement de l'agglomération ni pour les transports en commun, nous sommes donc pour un péage, hormis sur le pont dont nous avons parlé et le Valvert.

Nous soutiendrons donc cette délibération afin que les études soient lancées rapidement de manière à connaître précisément les différentes hypothèses alternatives intégrant tous les modes de déplacements ainsi que les modalités liées à la réalisation du TOP (mesures d'accompagnement, développement des transports en commun, aménagement du réseau de voirie locale), en pleine coopération avec le Conseil général dont nous saluons la volonté d'aboutir.

Je vous remercie de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Nous passons maintenant au groupe Communiste.

M. JACQUET : Monsieur le président, chers collègues, au nom du groupe Communiste et intervention citoyenne, j'interviens donc afin de préciser notre positionnement au vu du débat qui s'est développé depuis le 3 mai dernier lors de la séance commune avec le Conseil général à l'auditorium.

D'abord, il est vraiment urgent de lancer les études, des études approfondies et qualitatives permettant à nos concitoyens et à nous-mêmes de mieux maîtriser les enjeux et les conditions de l'opportunité du projet ou de ses alternatives avant de lancer un large débat public. Il s'agit de savoir de quoi l'on parle, surtout pour un coût de 2,5 milliards d'euros !

Ces études doivent porter sur les évolutions et les perspectives des trafics de l'aire urbaine et des trafics de transit régionaux, interrégionaux et internationaux. Elles doivent prendre en compte les projets qui, tout autour du périphérique, peuvent générer de nouveaux flux ou de nouveaux besoins ; je pense à Vénissieux, Saint Fons, Bron avec l'abandon de l'autopont et les réaménagements de Laurent Bonnevey, Villeurbanne, Vaux en Velin Carré de Soie, le Valvert, etc.

Ces études doivent porter sur les nécessités économiques, les relations entre les bassins d'emploi et leurs évolutions avec les différents pôles d'activités, y compris dans la perspective de reconquête de filières industrielles modernes comme le réclame la Chambre de commerce et de d'industrie et nous-mêmes et du retour au plein emploi -le projet devrait d'ailleurs en être un levier- ainsi que les liens avec les pôles scientifiques bien sûr, comme vous le rappeliez justement précédemment.

Ces études sont indispensables pour déployer toutes les potentialités de l'intermodalité et intégrer des exigences du développement durable, du progrès social, des projets urbains des villes concernées.

Enfin, elles doivent nous renseigner sur les différentes alternatives possibles, à savoir quel type de bouclage possible et nécessaire, quel financement, quelles recettes, quelle maîtrise d'ouvrage, quels transports publics avec le métro jusqu'à l'hôpital Lyon sud et le bus circulaire éventuel, quelles nouvelles liaisons tram-train.

Elles vont nous confirmer -là, nous n'en doutons pas- l'urgence et l'impérieuse nécessité de la réalisation par l'Etat du grand contournement autoroutier de l'agglomération. Elles vont également nous montrer que le TOP, s'il devait être réalisé, ne devrait en aucun cas devenir le petit contournement autoroutier de l'agglomération et qu'afin d'éviter les erreurs du passé, celles de Fourvière ou de la rocade "est", il conviendrait d'opter pour un tracé court, ce qui sous-tend notre proposition.

En conséquence, nous sommes bien pour le transfert de maîtrise d'ouvrage du Conseil général au Grand Lyon, la réalisation des études nécessaires pour alimenter le débat sur l'opportunité de ce projet, la saisine de la commission nationale du débat public et pour une très grande mobilisation citoyenne pour participer, en connaissance de cause, à l'élaboration du bouclage le plus pertinent possible dans le sens de l'intérêt général.

Mais, à propos de l'intérêt général, il nous paraît extrêmement curieux qu'au nom de celui-ci et sans aucune hésitation ni question, le péage soit considéré d'emblée comme inéluctable car le péage exclut un tiers des usagers potentiels. Ainsi donc, payer est un moyen de coercition mais celle-ci se transforme

en une arme redoutable contre ceux qui voient, en ces temps troublés, leurs conditions d'existence se réduire voire disparaître car il est convenu d'estimer que le trafic éventuel du TOP est potentiellement de 50 000 véhicules/jour ; avec le péage, il tombe à 30, 35 000 véhicules, soit un tiers de moins -excusez le peu !-

J'ai pu rappeler, au débat de TLM jeudi dernier, la totale inefficacité économique d'un tel péage. Pour TEO, le péage finance certes les charges d'exploitation mais ne finance qu'une faible partie de l'investissement, de l'ordre de 10 à 15 %, surtout si l'on intègre le coût de la mise aux normes des entretiens des tunnels. Michel Noir, à l'époque, avait pu prévoir que le tronçon nord ne coûterait rien au contribuable. Résultat des courses, les contribuables en financent 85 à 90 % ; c'est d'une inefficacité totale ! Ce sera pire pour le TOP car il coûtera deux fois et demi plus cher. Donc, à trafics et niveaux de péage comparables, celui du TOP ne financera que 5 à 7 % de l'investissement. L'opposition au péage est bien plus largement partagée que l'on ne pense ici ou là. Par exemple, je ne fais qu'une citation, celle de Bernard Soulage, ancien Vice-Président aux transports de la région Rhône-Alpes : "...ni péage d'ouvrage type TEO ni péage à la londonienne mais plutôt favoriser les dispositifs type carte orange" disait-il, en octobre dernier.

C'est pourquoi nous proposons que cette question soit ouverte et que soient mis à l'étude d'autres modes de contribution des usagers au financement de l'investissement : cartes multimodales, carte orange, tarification sociale. Et j'ai bien noté avec satisfaction que Monsieur Mathiolon, le président de la CCI, a exprimé, toujours à l'émission de TLM de jeudi dernier -ce qui est une ouverture-, la possibilité, en premier lieu, de monter au plafond légal le taux du versement transport payé par les entreprises. Certes, cela ne suffira pas mais au moins il y a une ouverture et une bonne disponibilité, parce qu'il en voit bien l'utilité pour le développement de l'activité économique, pour les PME, pour les salariés, etc. Donc, oui, innovons dans cette voie nouvelle de nouveaux types de financement à inventer, à travailler, à suggérer et voyons au lieu de réinstaller l'octroi à l'entrée et autour des villes, que nos anciens avaient banni avec les privilèges !

C'est pourquoi, en l'état du débat et à l'instant T, nous voterions les points 1, 4 et 5 de la délibération et contre les points liés au protocole qui prévoit, dans sa présentation, le péage et son extension à Laurent-Bonnevey. Nous avions d'ailleurs souhaité, le 3 mai dernier, la dissociation des délibérations et avoir les votes pour le transfert, les études, le débat et un vote différent, qui nous lie trop avec le péage.

Le groupe GAEC crée un événement en proposant un amendement à notre délibération, qui prévoit que la question des modalités de la participation des usagers soit versée au débat public. C'est une ouverture, nous la prenons positive. Si cette proposition d'amendement, que notre groupe votera, était adoptée par notre assemblée, nous voterions la délibération ainsi amendée, ne reniant rien de notre démarche sur le fond sur le péage et la recherche de solutions nouvelles et alternatives, étant bien entendu que nous restons libres, jusqu'à l'issue du débat public, pour prendre notre décision définitive, soit à l'événement numéro un du processus prévu dans le dit protocole, c'est-à-dire à l'issue du débat public.

Ce vote rendu positif par l'amendement du GAEC... Quelqu'un a fait 7 minutes 30 tout à l'heure, alors vous permettez... 7 minutes 37 ! Mais j'avais terminé, merci.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Donc nous allons maintenant passer au groupe Synergies.

M. le Vice-Président REPELIN : Oui, monsieur le Président, chers collègues, nous voilà donc devant un sujet important et stratégique pour notre agglomération, réveiller et relancer le TOP. Voilà vingt ans qu'il s'était gentiment endormi. Que de temps perdu ! A l'époque, je n'étais pas encore côté élu mais côté industriel et le franchissement du Rhône était déjà un point crucial qui nous interpellait beaucoup.

Après étude, un trajet court avait été préconisé, tenant compte des risques industriels, les évitant tout en respectant l'économie de la vallée de la chimie. C'est ce trajet qui est remis en selle afin de le réactualiser en fonction des nouvelles contraintes apparues depuis. Les études préconisées dans cette délibération sont donc utiles et nécessaires.

Finalement, de quoi s'agit-il ? Beaucoup de collègues se sont déjà exprimés sur cette finalité de réaliser le maillon manquant et ainsi de boucler le périphérique, en lui gardant son caractère local sans lui infiltrer sournoisement du trafic routier national voire international et ainsi de le transformer en faux COL. Pour cela, nous soutenons cette approche initiale de trajet court. Ce ring de proximité permettra en effet d'éliminer une partie du trafic voiture qui engorge les communes de l'ouest et ensuite irrigue, traverse et perturbe la ville centre. Il permettra aussi de mieux desservir l'ouest lyonnais et, par conséquent, de réunir les trois autres points cardinaux sans passer par des traversées radiales.

Mais cet anneau sera vraiment original et performant s'il joue à fond et en concomitance la carte de l'intermodalité avec les transports en commun : le métro d'Oullins, le REAL des gares de l'ouest, les bus et leur redéploiement. Ces lignes propres de transports en commun issues de l'ouest viendront aussi converger dans la ville centre et utilement compléter les autres points cardinaux.

Le projet est-il attendu par les habitants ? Un sondage paru mardi dernier dans un quotidien régional affirmait que 63 % des personnes interrogées lui reconnaissaient une utilité ; avec 25 % sans opinion, on voit que les anti-TOP ne sont que 12 %. C'est donc bien un projet d'intérêt collectif qui se dessine et qui est attendu. Alors n'hésitons plus et lançons rapidement des études solides, argumentées et incontestables, conduisant à des estimations financières acceptables.

Le projet peut-il s'inscrire dans une démarche de développement durable ? Par les premières approches qui nous ont été délivrées, tranchées couvertes sur une bonne partie de la longueur avec possibilité de traiter la surface végétalisée et utilisable modes doux, nous pensons que cette orientation technique est la bonne. Elle préserve suffisamment l'environnement et, sans être des adeptes forcenés du zéro nouvelle route ou du tout vélo, nous pensons que nous pourrions et devons dessiner un projet original, ambitieux et respectueux de l'environnement. Nous serons très vigilants sur cette intégration qui facilitera certainement l'acceptabilité de ce projet.

Aurons-nous les moyens financiers de notre ambition ? Certes, les temps vont être de plus en plus durs. Certes, nous ne sommes pas seuls puisque la participation du Conseil général se situe à la même hauteur que la nôtre. Certes, il faudra bien un retour financier, quelle que soit la forme, sur l'investissement massif des collectivités territoriales. Pour l'instant, relançons le projet et les études, mettons en place la convention avec le Conseil général, préparons les premiers débats publics. C'est une longue aventure qui commence et à chaque jour suffit sa peine.

Je vous remercie.

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

M. CHABERT : Vous nous demandez, monsieur le Président, d'approuver le lancement d'études pour permettre de rendre opérationnel le tronçon ouest du périphérique. Nous nous en réjouissons car, vous le savez, notre groupe soutient ce projet à l'unanimité depuis de nombreuses années.

Nous regrettons toutefois que vous limitiez ces études à l'hypothèse d'un tracé court. Nous savons bien qu'en 1994 comme en 1997, c'est sur l'hypothèse de ce type de tracé qu'un accord était intervenu entre le Conseil général et la Communauté urbaine et qu'il se serait réalisé de cette manière s'il l'avait été à cette époque.

Depuis, quelques éléments nouveaux sont intervenus. Le boulevard urbain sud est opérationnel et loin d'être saturé, le déclassement d'une partie de la zone Seveso autorise désormais deux hypothèses et non plus une seule. Le Grenelle de l'environnement nous incite à une réflexion plus approfondie de la protection de l'environnement. Enfin, la métropolisation nous invite à réfléchir à un périmètre élargi.

Naturellement, je ne reprendrai pas ce soir, dans le temps qui m'est imparti, les arguments de fond qui ont été évoqués lors de la réunion commune. Mais la meilleure manière de bien résoudre un problème, d'avoir la certitude dont vient de parler le vice-président Reppelin, une certitude incontestable, n'est-ce pas d'abord de bien poser les termes de l'équation et de raisonner par rapport à des questions à traiter plutôt qu'à des réponses préconçues ? Puisqu'en l'occurrence, deux hypothèses sont avancées, pourquoi refuser de les étudier toutes les deux ? Nous avons constaté d'ailleurs que d'autres élus, à l'occasion de la réunion commune, partageaient ce point de vue. Cela permettrait d'avoir une mesure exacte de l'impact du trafic supplémentaire à attendre sur le boulevard Laurent Bonnevey en cas de tracé court par rapport à ce que serait une répartition différente du trafic dans l'autre hypothèse.

En termes de coût, cela permettrait de comparer les deux solutions et de choisir en véritable connaissance de cause. Ici et là, il est indiqué -et la presse s'en est fait l'écho- que le tracé le plus court doit être le moins onéreux. Rien à ce jour, ne vient confirmer cette affirmation, d'autant que la préservation du port Edouard Herriot, de son avenir, devra nécessairement conduire à un réel passage de l'infrastructure en souterrain comme cela a été réalisé à Vaise pour le tronçon nord et comme cela est demandé, à juste titre, sur d'autres parties du tracé du tronçon ouest. Toute autre solution, dans l'hypothèse du tracé court, reviendrait à obérer l'avenir de ce secteur majeur pour le devenir de notre agglomération, ce que, j'imagine, aucun d'entre nous ne souhaite.

Enfin, une réflexion sur les liaisons est-ouest de notre agglomération et de sa métropole est nécessaire et complémentaire de la volonté légitime que nous partageons : que soit mis en œuvre par ailleurs et le plus rapidement possible le contournement ouest de Lyon. Le débat qui doit s'ouvrir à l'occasion de la réalisation du tronçon ouest du périphérique ne devrait pas en faire l'impasse.

J'ajoute que si les études démontrent de manière évidente que le tracé court est préférable au tracé dit "long", nous nous inclinons naturellement devant le choix qui en découlera. Mais, encore une fois, pourquoi priver le débat de sa richesse ? Et pourquoi craindre le débat, si les partisans de l'hypothèse courte -ils se sont manifestés nombreux ce soir- sont certains

de la justesse de leur vision ? D'autant que nourrir le débat de ces deux hypothèses n'entraîne aucun retard supplémentaire à celui qui s'est accumulé, malheureusement depuis déjà tant d'années.

Je vous remercie de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Ensuite, monsieur Broliquier.

M. BUFFET : Monsieur le Président, notre temps n'est pas complètement utilisé, permettez-moi de dire quelques mots. Je voudrais, monsieur le Président, chers collègues, non pas redire ce qui a été évoqué à l'occasion du débat avec les élus du Conseil général il y a quelques semaines à l'auditorium mais rappeler quelques points.

Le premier, c'est d'abord que je me sens tout à fait à l'aise, ce soir, quand on me dit que finalement le maire d'Oullins veut renvoyer chez les autres ce qu'il ne veut pas chez lui. Alors que, naturellement, cela n'a évidemment jamais été le cas. Mais lorsque j'entends notamment notre collègue Braillard dire : "Il faut que l'on sorte de Lyon le périphérique, la circulation.", quoiqu'il en soit, les Lyonnais en ont besoin. Nous sommes ici à la Communauté urbaine de Lyon, nous sommes ici dans une agglomération de 1 300 000 habitants, nous sommes ici pour regarder les projets à cette hauteur de vue, pas seulement à la hauteur de nos trottoirs qui nous occupent au quotidien dans chacune de nos collectivités.

La deuxième chose, c'est que le périphérique a un rôle. Son rôle est de protéger le centre de l'agglomération. Je ne reviens pas sur tout ce qui a été dit sur ce sujet. Je dois dire à cet instant que vous avez également tenu ce discours -vous l'avez rappelé tout à l'heure- mais vous l'avez aussi tenu à un autre moment, lorsque vous étiez en discussion d'ailleurs avec le Président de Saint Etienne Métropole pour assurer les bonnes relations entre l'agglomération lyonnaise et Saint Etienne Métropole sur le projet de l'A 45. Vous avez vous-même signé, avec le Président de Saint Etienne Métropole, un document indiquant que vous étiez favorable à l'A 45 pour son raccordement à l'A 450. Vous avez vous-même dit que cela pouvait poser des problèmes pour le cœur de l'agglomération et, de ce fait, vous avez conclu votre lettre en demandant à ce que l'Etat s'engage à la réalisation d'un pont supplémentaire en amont de celui de Pierre Bénite. Je tiens à votre disposition le document qui est ici. Je note aujourd'hui que la position que vous avez prise avec le Président de Saint Etienne Métropole a changé puisque vous procédez pour un autre choix. Cette lettre est ici, elle est à votre disposition, monsieur le Président.

La troisième chose est que nous avons -et je l'ai en main- un courrier de votre part, plus récent, du mois de février dernier, puisque je vous avais saisi au mois de janvier d'une délibération prise par le conseil municipal d'Oullins, vous demandant que, dans le cadre des études qui allaient s'ouvrir sur le tronçon ouest du périphérique, un tracé dit "un peu plus long", on va dire alternatif à celui que vous proposez soit étudié dans toutes ses dispositions, avec ses impacts (environnemental, d'urbanisme), avec une politique en termes de déplacements, enfin, disons que l'on aborde sérieusement toutes les problématiques liées à l'aménagement du territoire.

J'ai eu de votre part une réponse encourageante puisque, par courrier du 18 février 2010, vous m'aviez indiqué qu'effectivement, vous relanciez les affaires, que vous étiez, semble-t-il, plutôt favorable à un tracé court mais qu'en toute hypothèse, une fois la maîtrise d'ouvrage acquise, le Grand Lyon saisisrait la commission nationale du débat public pour l'organisation d'un

débat public qui serait l'occasion de faire valoir les différents points de vue, dont le vôtre -me citant-, concernant l'opportunité du projet, la fonction et le tracé de l'ouvrage. Donc, à cette époque, me voilà rassuré quant à la volonté d'ouverture du Grand Lyon pour étudier tous les scénarios possibles.

Puis, enfin, à l'occasion de notre débat sans vote à l'auditorium, j'avais noté la position d'un certain nombre de collègues, venus de bancs différents -je pense à monsieur Vesco, je pense à notre collègue de Saint Genis Laval mais je pense aussi à d'autres, y compris nos collègues Verts- demandant à ce que, pour cet ouvrage, non pas forcément pour arrêter son processus mais pour s'assurer de la décision, puissent être étudiés les différents scénarios.

Et voilà la délibération de ce soir. Circulez -c'est le cas de le dire- il n'y a plus rien à voir ! Le choix est fait, ce sera le tracé court et rien d'autre. Ne venez pas chinoiser sur d'autres questions qui pourraient se poser, ne réfléchissez pas à la hauteur de l'aménagement que nous demandons à l'échelle de notre métropole ! Affirmons de façon péremptoire un certain nombre de sujets ! Soyons affirmatifs pour montrer notre détermination et allons-y ! Il n'y a pas de raison d'attendre et de se poser de quelconques questions.

Je trouve cela d'autant plus regrettable, pour ne pas dire déplorable, que la délibération que vous nous proposez n'est pas conforme, dans sa rédaction, au protocole d'accord qui est prévu d'être signé entre vous-même et le Président du Conseil général. Il suffit de reprendre le document et de le lire pour constater que ce protocole d'accord prévoit un processus d'élaboration de la décision, notamment que les études soient faites dans toutes leurs dimensions et que ce n'est qu'après le débat public que le choix du tracé serait fait.

Voilà le protocole tel que vous allez le signer dans quelques semaines, quand le Département aura envisagé cette délibération, c'est-à-dire après le 11 juin, et tel qu'il vous engage alors que, dans la délibération que vous nous faites prendre, la question est : on choisit le tracé court, le reste, c'est une condition *sine qua non*, semble-t-il, pour prendre d'ailleurs la maîtrise d'ouvrage de cette affaire et ne pas y revenir. Je pense que, là-dessus, il y a une vraie difficulté. Il y a une vraie difficulté depuis de nombreuses semaines dans la façon dont on aborde ce dossier et cet enjeu. Ce n'est pas parce que nous étudions l'ensemble des scénarios possibles, tracé dit "court", tracé dit "alternatif" ou même la solution évoquée par nos collègues Verts qui disent : "Nous, on préférerait que l'on étudie le système de transports en commun.", que l'on prendra plus de retard dans le choix définitif de l'ouvrage. D'ailleurs, quel retard avons-nous déjà pris ? L'intérêt c'est d'avoir ces études-là sur un délai relativement court et de nourrir le débat public dans toutes ces dimensions et de faire le choix à l'issue ; c'est cela l'enjeu.

Je peux comprendre qu'un certain nombre d'entre nous aient des préférences. Je ne veux pas rentrer dans le débat ce soir de tel choix ou de tels propos ou d'un autre propos. Je peux parfaitement l'admettre. Ce que je ne peux pas admettre, en revanche, c'est que la Communauté urbaine qui a la maîtrise d'ouvrage ou qui va prendre la maîtrise d'ouvrage, c'est-à-dire qui va décider -et, le moment venu, ce sera parfaitement légitime-, ne puisse pas se donner les moyens d'étudier tous les scénarios possibles pour éclairer largement le conseil de la Communauté urbaine, sauf à considérer que chacun a sa conviction acquise définitivement, sans se poser la question de savoir s'il a vraiment raison ou s'il obéit simplement à des instructions.

Alors, monsieur le Président, pour ce que je vous demande ce soir et ce que demande notre groupe, nous avons déposé un amendement. Cet amendement vise à modifier la délibération que vous nous proposez, délibération aux termes de laquelle je vous demande que soit étudié l'ensemble des tracés et surtout modification qui permettra de mettre en conformité votre délibération proposée avec le protocole que vous signerez bientôt avec le Président du Conseil général, notamment dans les dispositions d'élaboration de la décision que nous serons amenés à prendre. Au bénéfice, si le Conseil adopte notre amendement, le groupe UMP votera pour la délibération. Si tel n'est pas le cas, nous voterons contre. Merci

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Monsieur Brolquier.

M. BROLQUIER : Monsieur le président, depuis 2001, vous parlez du TOP comme d'une priorité et vous êtes pourtant aux commandes de l'agglomération depuis neuf ans maintenant et il ne s'est toujours rien passé.

Aujourd'hui enfin, le débat s'ouvre à la Communauté urbaine et je m'en réjouis mais je ne peux cependant pas masquer mon inquiétude quant à votre sincérité de voir aboutir le projet. Ma question est simple au fond : voulez-vous réellement faire ce TOP ? Car tout est fait pour qu'il n'avance pas : avec des "si", on mettrait Paris dans une bouteille ; avec vos "si", le TOP n'est pas prêt de se faire.

Les conditions que vous inscrivez dans la délibération de ce jour en sont la preuve. Conditionner le projet du Grand Lyon à celui de l'Etat est déjà un premier frein inutile. Si je partage évidemment votre volonté d'organiser des infrastructures en cohérence avec les réseaux de l'Etat, les conditionner l'un à l'autre gèle le projet pour des années encore.

Par ailleurs, imposer dès aujourd'hui le tracé court est-il la bonne méthode ? N'est-ce pas, au contraire, le meilleur moyen de provoquer la colère des adversaires à ce projet et de favoriser les recours ? Même s'il est évident que le tracé court offre à mes yeux la solution de bouclage la plus logique, ce tracé doit faire l'objet des nombreuses questions à soumettre au débat public.

Il est pourtant grand temps d'avancer, de cesser de jouer au chat et à la souris avec l'Etat, le Conseil général, avec vos alliés politiques et avec votre opposition et, de façon indirecte, avec les habitants du Grand Lyon. Notre agglomération a besoin de boucler son TOP sans attendre l'Etat pour mieux réguler ses circulations locales et rééquilibrer son développement. Il devient urgent de soigner l'hémiplégie de notre agglomération. L'est ne peut pas continuer d'assumer seul l'essentiel des charges de notre développement.

Et pour avancer, il faut se poser les vraies questions. Le tracé en est une bien sûr mais aussi l'infrastructure elle-même : projetez-vous un TOP enterré ou non ? Quelle intégration dans son environnement ? Envisagez-vous l'utilisation gratuite ou un péage ? La question du financement global. Au rythme que vous voulez imposer, le TOP n'est pas prêt d'être réalisé.

Je voterai ce dossier car je ne veux pas être de ceux qui le retardent davantage mais il est temps de cesser de tergiverser et d'avancer concrètement. N'ayons pas peur d'assumer nos responsabilités !

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Le groupe Socialiste et apparentés.

M. le Vice-Président RIVALTA : Monsieur le Président, mesdames et messieurs, mes chers collègues, le rapport d'aujourd'hui permet de relancer un projet qui théoriquement devait se réaliser de façon concomitante avec le périphérique nord il y a quinze ou seize ans. Il faut donc se rappeler qui était au pouvoir à ce moment-là et se poser la question du pourquoi cela n'a pas été suivi d'effet, ce mot "concomitant" étant important pour la cohérence de l'ensemble du contournement de l'agglomération.

Je voudrais bien que nos collègues qui s'expriment aujourd'hui et qui appartenaient à l'époque à cette majorité se rappellent un peu pourquoi cette réalisation n'a pas été faite. Chacun connaît les péripéties qui ont été à l'origine de l'évolution du projet du périphérique nord, cette fameuse concession qui ne devait rien coûter au contribuable -dixit le maire de l'époque, le Président de la Communauté urbaine- et qui s'est terminée par un endettement des collectivités locales, Communauté urbaine et Conseil général, qui a bloqué la réalisation du TOP.

La délibération qui vous est soumise aujourd'hui porte sur le transfert de responsabilité de la réalisation du TOP du Conseil général à la Communauté urbaine, tout en rappelant les modalités de financement respectives 50/50. Et je vous rappelle que, dans le débat avec le Conseil général, j'avais indiqué que le Conseil général devait aussi se préoccuper des questions d'environnement et non pas uniquement du principe de l'ouvrage.

Bien évidemment, j'ai entendu nos collègues du groupe Les Verts parler de précipitation. C'est vrai sans doute qu'à l'échelle géologique, c'est de la précipitation. En réalité, lorsqu'on ne veut pas d'un projet, tous les arguments même contradictoires sont bons : par exemple, d'avoir pu voter contre le métro à Oullins il n'y a pas si longtemps et parler ensuite de la desserte du sud-ouest en transports en commun, comprenez qui pourra !

Néanmoins, ce projet n'est pas isolé dans la stratégie de desserte, du développement de l'agglomération. Il ne peut être analysé sans penser à l'arrivée de l'autoroute A 89 au nord et du projet de l'A 45 au sud. Dès lors, la question de l'utilisation du TOP par les usagers soit comme desserte de l'agglomération, soit comme contournement de Lyon est posée.

Nous devons rappeler, en ce qui nous concerne -notamment ce que nous avons pu dire à l'époque où ce projet était de compétence Conseil général ; nous nous étions largement exprimés sur ce sujet- que nous nous sommes opposés à ce que le TOP serve de contournement de l'agglomération ne laissant pas entrer vers Lyon des trafics qui n'ont rien à y faire ; c'est une phrase que j'ai déjà prononcée il y a quinze ou seize ans déjà. L'exemple de la rocade "est" devrait convaincre les plus sceptiques. La réalisation du contournement de Lyon par l'ouest doit être une réalisation séparée de celle du périphérique, du TOP et doit être pris en charge par l'Etat. Ce n'est pas moi qui le dit, si vous relisez les documents du Conseil général, son Président à l'époque nous l'avait rappelé et ce Président du Conseil général est aujourd'hui Ministre.

La nature du tracé est donc un élément incontournable de notre réflexion et dans notre prise de responsabilité. Certes, aujourd'hui, le rapport propose, conformément à la loi, la saisine de la commission du débat public. Bien sûr, comme le réclament certains de nos collègues, à juste titre, et nous tous aussi, nous devons aller devant la commission avec plusieurs projets de trajets mais nous devons aussi aller avec un tracé de référence

qui indique notre position. Pour répondre à cette question, le rapport propose un tracé de référence qui est le tracé court, tracé d'ailleurs approuvé par le Conseil général en 1997 dans une très large majorité -et, là aussi, les minutes des rapports du Conseil général existent-. Faut-il d'ailleurs rappeler qu'en son temps, lors de la réalisation du périphérique nord, le Président de la Communauté urbaine, Michel Noir, avait aussi clairement soutenu ce projet direct passant par la Saulaie et par Gerland. Il est donc bien normal que notre délibération fixe les limites du transfert de l'opération entre le Conseil général et la Communauté urbaine en prenant pour référence le tracé court, précédemment évoqué et voté par le Conseil général, laissant dès lors à chacun sa responsabilité pour le développement futur de l'agglomération.

A travers ma responsabilité de Président du Sytral, je souhaite également que le projet soit complété par une voie de transport en commun en site propre, montrant, comme nous le faisons pour le nouveau tunnel de la Croix-Rousse, que, pour nous, c'est bien dans la complémentarité des modes de déplacements et dans leur interconnexion que nous réfléchissons et non, comme cela avait été fait pour le périphérique nord, avec un projet tout voiture. Dois-je ajouter que la réalisation du TOP sera aussi un facteur favorisant le prolongement du métro à Oullins et à la Saulaie, de la Saulaie aux hôpitaux et la réalisation d'un pôle multimodal : voiture plus parking plus parc-relais plus bus plus desserte locale.

Comme on dit quelquefois dans certains milieux philosophiques : "Tout est dans un et un est dans tout". La voirie et les transports en commun sont aujourd'hui dans nos pratiques avec les lignes fortes qui sortent de l'hypercentre et la politique de construction de parcs-relais est aujourd'hui une démonstration évidente.

Mais je ne serais pas complet sans rappeler les problèmes posés par la circulation sur le boulevard Laurent Bonneval et la nécessité de le couvrir ou de l'enterrer pour permettre aux riverains d'avoir une vie plus agréable avec moins de pollution. La solidarité face au bruit et à la pollution est une et indivisible.

Voilà, nous avons à voter le transfert de la réalisation du projet du TOP du Conseil général à la Communauté urbaine, de soumettre ce projet au débat public, d'indiquer quel est, pour nous, le tracé de référence, ce qui ne signifie pas -et je le dis pour mon collègue de Francheville- que l'on doit reprendre les études et les projets -qui avaient d'ailleurs été modifiés sur l'échangeur de Francheville- tels quels mais bien d'ouvrir le débat sur ces questions-là et permettre effectivement une réalisation qui convienne le plus possible à toutes les collectivités locales, de devoir dire que nous voulons et que nous ferons un choix en fonction des observations de la commission du débat public. Aujourd'hui, des collègues posent des questions qui n'ont d'ailleurs jamais été posées quand ils étaient conseillers généraux et que le Conseil général avait cette responsabilité. Donc, là aussi, on voit bien comment certains positionnements ne sont plus aussi clairs qu'ils auraient pu l'être précédemment.

La commission a donné un avis favorable.

Cette commission s'est prononcée à une large majorité, monsieur le Président, et c'est pour cela que je vous demande, mesdames d'adopter le rapport qui vous est proposé.

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Cimier et monsieur Lambert ont demandé un petit temps de parole. Monsieur Lambert d'abord.

M. LAMBERT : Merci, monsieur le Président. Mes chers collègues, une intervention d'une minute aussi rapide et

succincte pour permettre au représentant de la commune de Francheville de préciser deux points.

Le premier est relatif à la nécessité d'un tracé court si l'on ne veut pas reproduire l'erreur du tunnel sous Fourvière qui réunit à la fois du trafic d'agglomération et du trafic de transit ; deuxièmement, si l'on veut aussi ne pas aggraver la situation de la rocade des villages en augmentant son trafic par de la circulation provenant directement de l'A 45 ; troisièmement, si l'on veut être cohérent en termes d'agglomération parce que, si Oullins est à la même distance du cœur de Lyon que le Parc de la Tête d'Or, il est en est de même pour le centre de Francheville ou le centre de Tassin qui ne sont pas plus éloignés non plus du cœur de Lyon. Le Maire d'Oullins ne parle que d'Oullins alors qu'il affirme avoir une vision d'agglomération.

Le second point est relatif au travail effectué par l'ensemble des services depuis 1997. Vous faites référence au tracé de 1997 mais, depuis cette date, un certain nombre d'échanges entre nous ont permis de faire singulièrement évoluer le dossier. Je souhaiterais, monsieur le Président, que vous puissiez confirmer les termes de la lettre que vous aviez adressée au Président du Syndicat de gestion de l'Yzeron et de ses affluents en date du 28 mars 2006 par laquelle vous proposiez -je vous cite- de retenir la solution en tunnel profond sous l'Yzeron entre l'échangeur d'Alaï et l'échangeur de Beaunant.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Monsieur Crimier.

M. le vice-président CRIMIER : Monsieur le Président, je ne souhaitais pas intervenir ce soir mais certains ont parlé de Saint Genis Laval et je préférerais en parler moi-même.

Je reviendrai sur l'A 45 pour rappeler tout de même que, lors de la déclaration d'utilité publique de la liaison Lyon-Saint Etienne-Brignais, pour ne pas gêner le Ministre de l'époque, le pont sur l'autoroute A 7 et son débouché avaient été enlevés de la DUP. Nous étions quelques maires, à l'époque, à avoir attiré l'attention -c'était dans la presse- de l'Etat et de la Direction régionale de l'équipement sur ce sujet. Nous aurions bien aimé avoir, à ce moment-là, le renfort du groupe de monsieur Buffet, qui n'avait pas voté d'ailleurs l'amendement qui faisait référence à ce projet dans cette même assemblée.

Alors, sur le fait qu'une commune doit être dehors ou dedans, moi, je veux bien, je ne sais pas bien où je suis ! parce que j'ai vu deux projets en provenance d'Oullins ; d'abord on était à l'intérieur et ensuite on était à l'extérieur du ring. Donc je dois dire que l'argumentation ne doit pas se faire à un mois d'intervalle avec des tracés différents entre le bulletin municipal et le tract que l'on fait après. Il faut aussi être sérieux.

Sur ce que j'avais dit -et j'ai d'ailleurs, in extenso, le compte rendu de mon intervention-, j'avais parlé du tracé long. Cette solution de tracé long, séduisante sur le papier, aura surtout l'avantage d'éviter à l'Etat d'avoir à financer une véritable alternative autoroutière -et je reprends en cela les propos de monsieur Barthélémy- à la vallée du Rhône. On voit bien se dessiner, par une proposition qui a été faite, un contournement ouest autoroutier plus court qu'un véritable contournement autoroutier ouest de Lyon ou qu'un grand contournement autoroutier par les Alpes ou le Massif Central. Il se dessine très facilement, on le voit sur les cartes présentées.

Si aujourd'hui il s'agit de dire que l'on veut faire la même chose que la rocade "est" -parce que ce tracé long, on ne va pas me

dire aujourd'hui qu'il va être enterré sur tout son tracé-, utilisant la RD 42 et l'A 45 par exemple. Ensuite, un simple petit calcul de superposition des trafics montre son irréalisme, parce que moi je suis aussi dans une commune qui borde Brignais, Vourles et Chaponost : on voit bien -nous on la vit tous les jours- l'A 45 tous les jours. Donc c'est peut-être un petit peu loin du clocher d'Oullins mais je veux dire que l'on ne peut pas toujours remettre du trafic d'agglomération et du trafic de transit sur ce secteur.

Je voulais simplement donner ma position. Effectivement, s'il s'agit de refaire la rocade "est" à l'ouest, je m'y serais opposé.

Je souhaiterais aussi que l'on puisse -comme l'a dit Bernard Rivalta-, dans le cadre du débat public, utiliser toutes les alternatives, y compris les liaisons, les interconnexions avec les transports en commun. C'est d'ailleurs pour cela que le SCOT prévoit également une liaison future entre les hôpitaux et la gare de Brignais pour assurer les synergies et les différentes interconnexions des transports en commun. Cela me paraît intéressant mais n'a pas été soulevé ce soir, je me permets de le rajouter.

Voilà donc ce que je voulais préciser. Je pense que nous devons -et le groupe l'a dit- lancer les études pour que ce débat public ait lieu devant nos concitoyens avec bien sûr les différentes alternatives mais c'est bien le propre d'un débat public d'avoir plusieurs variantes.

Je vous remercie de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT : Une minute d'intervention pour monsieur Terrot et le débat sera terminé.

M. TERROT : Rapidement, monsieur le Président, mes chers collègues, d'abord pour dire à monsieur Lambert que ses propos à l'encontre de François-Noël Buffet sont un peu déplacés puisque sa proposition -tout le monde l'aura noté- ne concernait qu'un problème franchevillo-franchevillois. En terme de démarche pour l'agglomération, cela ne me paraît pas évidemment du niveau souhaité.

En ce qui concerne monsieur Crimier, je crois qu'il a mal compris les propos de monsieur Buffet. Le texte qu'a lu monsieur Buffet est un texte commun entre le Maire de Saint Etienne et le Maire de Lyon, qui dit bien -on était en 2007-, premièrement, que l'A 45 devait se faire ; deuxièmement, que l'A 45 devait arriver sur l'A 450 et, troisièmement, qu'un pont devait être fait dans le prolongement de l'A 450. Monsieur Crimier, j'ai le texte sous les yeux et je le tiens également à votre disposition.

Enfin, monsieur Collomb, j'aime bien voter en connaissance de cause et je vais donc vous poser une seule question à laquelle vous m'obligeriez de bien vouloir répondre par oui ou par non car je n'ai pas bien compris, dans les propos de monsieur Rivalta, quelle était la réponse faite à l'amendement qui est proposé par notre groupe. Je rappelle simplement que le protocole d'accord joint à la délibération dit très clairement que le choix du tracé ne se fera qu'après les études. Or, la délibération nous propose de conditionner le transfert de la maîtrise d'ouvrage au choix préalable du tracé court. La réponse à cette question va intéresser un certain nombre de juristes. Avant d'émettre un vote, je voudrais savoir si le choix du tracé se fera après les études ou si d'ores et déjà il nous est demandé de faire un choix préalable qui aura la préférence de cette assemblée.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Merci beaucoup. Mes chers collègues, comme certains l'on dit, il conviendrait d'avancer sur ce projet. Je comprends bien que nos amis du groupe Les Verts aient mis quelques préalables qui sans doute se retrouveront dans une juridiction et devant les tribunaux administratifs. Ce dossier, cela fait trente ans qu'on en parle ; même pour des gens qui seraient de la prime jeunesse, ils ont dû tout de même un peu entendre parler ! Je ne crois pas que l'on puisse effectivement s'attarder à ce qu'ils nous disent aujourd'hui.

Monsieur Brolquier a raison de dire qu'il ne faut pas tergiverser, qu'il faut avancer rapidement. Il est maire du deuxième arrondissement ; lorsqu'il organise aujourd'hui les visites guidées du quartier de la Confluence, il montre par son action que nous n'avons pas l'habitude de tergiverser pour réaliser un certain nombre de projets. Je le remercie de son vote positif, je crois que les habitants du deuxième arrondissement aujourd'hui traversé par l'autoroute urbaine seront sensibles à son choix.

Sur la réflexion de monsieur Lambert, nous reprenons l'ensemble des travaux qui ont été effectués pour pouvoir franchir l'Yzeron par un tunnel profond.

Monsieur Crimier faisait référence à effectivement deux positions contradictoires qui ont pu être exprimées par notre collègue Buffet qui montrent que la différence, d'une certaine manière, entre lui et moi c'est que, lui, il peut faire varier ses tracés de jour en jour en fonction du vent -tout à l'heure, notre amie Annie Guillemot disait : "Il est attaché à son clocher c'est comme la girouette qui tourne et cela tourne effectivement avec le vent", et en l'espace de trois semaines. J'ai vos prises de position ici et votre tract qui mettait Saint Genis Laval à l'extérieur...

M. BUFFET : Vous mentez, monsieur Collomb !

M. LE PRÉSIDENT : Je vous donne votre tract avant que vous partiez, prenez-le ! Je vais le faire distribuer à vos collègues et on verra effectivement qui ment. Voici la pétition que vous faisiez circuler.

M. BUFFET : J'ai toujours dit qu'il fallait que les communes de Saint Genis Laval, Pierre Bénite et Oullins soient à l'intérieur du ring.

M. LE PRÉSIDENT : J'ai votre tract ici, voici la pétition que vous faisiez circuler.

M. BUFFET : Vous mentez, monsieur le président. Je confirme que vous mentez ! Cette Communauté va à vau-l'eau !

(M. Buffet quitte la salle à 20 heures 04).

M. LE PRÉSIDENT : "Non au tracé court du tronçon ouest du périphérique par Oullins", voilà le projet de pétition qui était lancé par la ville d'Oullins. Je le fais passer et vous verrez effectivement que Saint Genis Laval était en dehors du tracé mais évidemment, trois semaines après, il est entré dans le tracé. Moi, je suis obligé de proposer des tracés.

Je vais en venir à la proposition qui nous a été faite par notre collègue du groupe GAEC. J'ai déjà dit dans mon introduction qu'à partir du moment où une partie du financement de ce TOP était prise en charge par l'utilisateur, nous étions prêts à adopter tous les modes possibles de financements, y compris du type carte orange qui serait multimodale, transports en commun, et capacité de financement du TOP.

Sur le dernier point, à mon avis, il y a une confusion entre deux choses : la nécessité pour la commission du débat de débattre de toutes les hypothèses et dans la commission du débat il y a forcément toutes les hypothèses, sauf que nous, ce que nous disons aujourd'hui c'est la même position que celle qui avait été adoptée en 1997 déjà par une commission présidée par monsieur Raymond Barre -qui d'ailleurs comprenait, je crois, messieurs Chabert et Buffet- qui disait qu'à partir de ce débat, il s'engageait sur un tracé de référence qui est le tracé court. C'est exactement ce que nous proposons ce soir. Bien évidemment, il y a tous les tracés, c'est la commission nationale du débat elle-même qui organisera cela ; la commission nationale du débat demandera que tout soit ouvert. Nous, nous nous engageons -et c'est ce que je demande ce soir- sur un tracé.

Si d'autres tracés devaient être adoptés, qui auraient des conséquences funestes à la fois sur le cœur de l'agglomération lyonnaise et -ne vous le cachez pas, mes chers collègues, si jamais effectivement on faisait travailler sur le BUS, cela serait une couche de plus- sur l'est lyonnais, comme l'a souligné notre ami Lambert tout à l'heure. Et ceci, je n'en veux pas. En tout cas, je ne prendrai pas, moi, cette responsabilité. Si d'autres veulent la prendre, ils la prendront et ils s'engageront sur la maîtrise d'ouvrage mais moi, je ne m'engagerai pas sur une maîtrise d'ouvrage qui aboutit à de fâcheuses conséquences.

Parce que, mes chers collègues, les conseillers ne sont jamais les payeurs. J'aime bien les conseils de notre ami Noël Buffet mais je sais par exemple que, sur sa demande la plus pressante, nous avons construit un parking à Oullins. Il y a aujourd'hui à peu près 80 personnes qui l'utilisent. Cela va nous coûter 7,5 millions de rachat ; cela c'était sur un petit point. Si demain, sur le périphérique, parce qu'effectivement, le tracé qui a été pris n'est pas le bon, cela sera quelques centaines de millions de plus pour la Communauté urbaine et, à ce moment-là, ceux qui auront conseillé ne seront pas là pour dire : "C'est de ma responsabilité." Alors, comme c'est de notre responsabilité, c'est sur ce tracé-là qu'effectivement, ce soir, nous allons engager la prise de compétence pour la Communauté urbaine de Lyon.

Aussi, pour que les choses soient nettes, par oui ou par non, je donne un avis favorable au projet d'amendement présenté par le groupe GAEC et un avis défavorable à celui présenté par le groupe UMP.

Je vais donc les mettre aux voix :

Amendement déposé par le groupe Ensemble pour le Grand Lyon -

pour : groupe Ensemble pour le Grand Lyon - MM. Yves-Marie Uhlrich, Bernard Gillet, Alain Joly (groupe Centriste et démocrate) - Mme Georgette Palleja, M. Denis Broliquier (Non inscrits).

contre : groupes Socialiste et apparentés - Radical de gauche-Grand Lyon demain - Gauche alternative, écologique et citoyenne - Communiste et intervention citoyenne - Synergies-Avenir - Mouvement démocrate - Objectif Lyon Métapolis - MM. Guy Barral, Roland Crimier, Jean-Luc Da Passano, Max Vincent (groupe Centriste et démocrate),

abstentions : groupe Les Verts - MM. Marc Augoyard, Christophe Geourjon, Richard Morales, François Vurpas (groupe Centriste et démocrate) - M. Claude Vial (Non inscrit).

(L'amendement est rejeté).

Amendement déposé par le groupe Gauche alternative, écologique et citoyenne -

pour : groupes Socialiste et apparentés - Radical de gauche-Grand Lyon demain - Gauche alternative écologique et citoyenne - Synergies-Avenir - Mouvement démocrate, Communiste et intervention citoyenne (sauf MM. Roland Le Bouhart, Pierre-Alain Millet, Henri Thivillier qui s'abstiennent) - Centriste et démocrate (sauf MM. Marc Augoyard, Christophe Geourjon, Richard Morales, François Vurpas, Max Vincent qui s'abstiennent) - M. Claude Vial (Non inscrit),

contre : groupe Ensemble pour le Grand Lyon - M. Denis Broliquier (Non inscrit),

abstentions : groupes Les Verts - Objectif Lyon métapolis - MM. Roland Le Bouhart, Pierre-Alain Millet, Henri Thivillier (groupe Communiste et intervention citoyenne) - MM. Marc Augoyard, Christophe Geourjon, Richard Morales, François Vurpas, Max Vincent (groupe Centriste et démocrate) - Mme Georgette Palleja (Non inscrit).

(L'amendement déposé par le groupe Gauche alternative, écologique et citoyenne est adopté).

Projet de délibération amendé -

pour : groupes Socialiste et apparentés - Radical de gauche-Grand Lyon demain - Gauche alternative écologique et citoyenne - Synergies-Avenir - Mouvement démocrate - Centriste et démocrate - Objectif Lyon Métapolis - Communiste et intervention citoyenne (sauf Mmes Mireille Elmalan, Djamilia Ghemri, MM. Roland Le Bouhart, Pierre-Alain Millet, Yolande Peytavin et Henri Thivillier qui s'abstiennent) - MM. Gilles Assi, Lucien Barge, Jean-Pierre Calvel, Alain Imbert (groupe Ensemble pour le Grand Lyon) - M. Denis Broliquier (Non inscrit),

contre : groupes Les Verts (sauf MM. Gilles Buna, Bruno Charles, Alain Giordano qui s'abstiennent) - Ensemble pour le Grand Lyon (sauf MM. Gilles Assi, Lucien Barge, Jean-Pierre Calvel et Alain Imbert qui votent pour et Henry Chabert qui s'abstient) - Mme Georgette Palleja (Non inscrit),

abstentions : MM. Gilles Buna, Bruno Charles, Alain Giordano (groupe Les Verts), Mmes Mireille Elmalan, Djamilia Ghemri, Roland Le Bouhart, Pierre-Alain Millet, Yolande Peytavin, Henri Thivillier (groupe Communiste et intervention citoyenne) - M. Henry Chabert (Ensemble pour le Grand Lyon) - M. Claude Vial (Non inscrit).

Adopté.

Rapporteur : M. le Vice-Président RIVALTA.

Résultats de votes

(Dossiers n° 2010-1476 et 2010-1485)

M. LE PRÉSIDENT : Mes chers collègues, je vais vous communiquer les résultats des votes de tout à l'heure. Donc, pour le premier, le Synamim :

(VOIR annexe 2 page 89 : procès-verbal d'élection - dossier n° 2010-1476).

Pour le second :

(VOIR annexe 3 page 90 : procès-verbal d'élection - dossier n° 2010-1485).

N° 2010-1535 - finances, institutions et ressources -
 Désignation d'un représentant au sein du conseil d'administration de l'Opéra national de Lyon - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

N° 2010-1537 - finances, institutions et ressources -
 Etablissements publics de santé - Désignation de représentants au sein des conseils de surveillance - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

M. LE PRÉSIDENT : Il s'agit de désignations. La première concerne l'Opéra national de Lyon. Monsieur Barthelémy, c'est vous qui rapportez.

M. BARTHELEMY, rapporteur : Monsieur le Président, il s'agit de remplacer notre collègue décédé, Raymond Terracher, au sein du conseil d'administration de l'Opéra national de Lyon. Pour ce qui est de l'autre délibération, il s'agit de désigner des représentants au sein des conseils de surveillance d'établissements publics de santé.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. BARTHELEMY.

**Désignation d'un représentant au sein du
 conseil d'administration de l'Opération national de Lyon
 (dossier n° 2010-1535)**

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Donc, pour l'Opéra national de Lyon, je vous propose la candidature de Loïc Chabrier. Y a-t-il d'autres candidats ?

(Absence d'autres candidatures déclarées).

Je vous propose donc de voter à main levée. Pour cela, il faut tout d'abord qu'à l'unanimité, vous acceptiez ce mode de scrutin. Je mets cette proposition aux voix.

(Accord de l'ensemble des groupes en application de l'article L 2121-21 du CGCT, M. Broliquier s'étant abstenu,.)

Je mets la candidature de Loïc Chabrier aux voix.

Adoptée, M. Broliquier s'étant abstenu.

(Monsieur Loïc Chabrier est désigné).

**Désignation de représentants au sein des conseils
 de surveillance des établissements publics hospitaliers
 (dossier n° 2010-1537)**

M. LE PRÉSIDENT : Chers collègues, nous avons d'autres désignations à faire pour des établissements hospitaliers concernant les représentants de la Communauté urbaine au sein des conseils de surveillance des établissements publics hospitaliers. Vous avez la liste des candidats sur vos tables.

Je vous propose les candidatures suivantes :

- Hospices civils de Lyon (HCL) : M. David Kimelfeld,
- Centre hospitalier de Sainte Foy lès Lyon : M. Gilles Assi,
- Centre hospitalier de Montgelas-Givros : M. Christian Réale,
- Hôpital local intercommunal Neuville sur Saône et Fontaines sur Saône : MM. Jean-Claude Ollivier et Patrick Bouju,

- Centre hospitalier gériatrique du Mont d'Or : MM. Jean Paul Colin et Xavier Léonard,

- Centre hospitalier de Saint Cyr au Mont d'Or : M. Marc Grivel et Mme Françoise Revel,

- Centre hospitalier du Vinatier : MM. Bruno Gignoux et Christian Coulon.

Y a-t-il d'autres candidats ?

(Absence d'autres candidatures déclarées).

Je vous propose donc de voter à main levée. Pour cela, il faut tout d'abord qu'à l'unanimité, vous acceptiez ce mode de scrutin. Je mets cette proposition aux voix.

(Accord à l'unanimité en application de l'article L 2121-21 du CGCT).

Je mets maintenant les candidatures aux voix.

Adoptées à l'unanimité.

(Les candidats sont désignés).

N° 2010-1525 - finances, institutions et ressources - Attribution d'une subvention à l'Association des retraités de la ville de Lyon et de la Communauté urbaine de Lyon (Arlyco) pour son programme d'actions 2010 - Convention pluriannuelle 2010-2012 - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

N° 2010-1526 - finances, institutions et ressources - Attribution d'une subvention à l'Union française des associations des employés communautaires (UFASEC) pour son programme d'actions 2010 - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Corazzol a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2010-1525 et 2010-1526. Monsieur Corazzol, vous avez la parole.

M. CORAZZOL, rapporteur : Monsieur le Président, mes chers collègues, il s'agit de deux attributions de subventions, une à l'Association des retraités de la ville de Lyon et de la Communauté urbaine pour son programme d'actions 2010 et une pour l'Union française des associations des employés communautaires. C'est un avis favorable qui a été donné par la commission. Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Sur ces deux dossiers, deux minutes pour le groupe Centriste et démocrate.

M. AUGOYARD : Monsieur le président, intervention retirée.

M. LE PRÉSIDENT : Dans ce cas, je les mets aux voix.

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. CORAZZOL.

N° 2010-1536 - finances, institutions et ressources - Conseil de développement - Désignation des membres dans le cadre du renouvellement - Direction de la prospective et du dialogue public -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le vice-président Claisse a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1536. Monsieur Claisse, vous avez la parole.

M. le vice-président CLAISSE, rapporteur : Monsieur le Président, chers collègues, par cette délibération, il s'agit d'adopter la liste des 275 membres de notre Conseil de développement qui auront à participer à ses travaux pour les trois années à venir. C'est une procédure normale de renouvellement de notre Conseil de développement. Je voulais tout même signifier que ce renouvellement était conséquent puisque ce sont un peu plus de la moitié des membres de notre Conseil de développement qui vont être renouvelés.

Je souhaitais profiter de l'occasion de cette délibération, monsieur le Président, pour remercier bien évidemment l'ensemble des membres sortants du Conseil de développement qui, par leur engagement, l'énergie, le temps qu'ils ont consacré, les compétences qu'ils ont mises à disposition du Conseil de développement ont contribué à enrichir le débat public sur les grands enjeux de notre agglomération.

Je voulais les en remercier d'autant plus qu'ils nous ont permis également d'atteindre les objectifs que nous nous étions fixés en 2006, au moment de la refondation du Conseil de développement et si aujourd'hui il fallait caractériser l'activité de notre Conseil de développement, je dirai qu'un mot suffirait à la caractériser, c'est son efficacité.

Efficacité parce que le nombre de ses contributions a été conséquent au cours de ces trois dernières années (plus de quinze contributions).

Efficacité parce que ses contributions ont été de grande qualité ; elles sont destinées à l'ensemble des conseillers communautaires et vous pouvez en juger, chacun d'entre nous, en en prenant connaissance.

Si je peux me permettre d'adresser un message à l'assemblée communautaire, plus de 20 000 heures ont été consacrées bénévolement par l'ensemble des membres du Conseil de développement... Je souhaiterais que, pour une fois que nous parlons de notre Conseil, on puisse le faire avec un minimum d'attention ! Je vous en remercie (*applaudissements*) ...J'étais simplement en train d'indiquer que ces 20 000 heures consacrées sont efficaces.

Efficacité également de la diversité des thématiques abordées par notre Conseil de développement, où l'on parle tout aussi bien du SCOT que du plan climat, que des prisons, que des questions d'agriculture périurbaine ; bref, une très grande capacité à aborder des thématiques différentes.

Efficacité également par la réactivité de notre Conseil de développement. On le sollicite un an et demi après ; on peut avoir une contribution qui a pris le temps de la délibération.

Efficacité parce que notre Conseil de développement a pu s'ouvrir à des publics qui ne sont pas forcément présents au sein du Conseil de développement ; j'en pense au public des jeunes, au public des sans voix, ceux qui se trouvent en dehors des instances de débat public.

Efficacité enfin -je tenais à le souligner- de son ingénierie. Le Conseil de développement dispose d'une ingénierie d'accompagnement de grande qualité et je tenais à les saluer. C'est bien évidemment le travail réalisé par la direction de la prospective et du débat public. C'est aussi l'investissement de chaque direction, de l'Assemblée communautaire. C'est aussi l'investissement de l'Agence d'urbanisme.

Enfin, parce qu'il est dans le public, je voulais adresser à Jean Frébault tous mes remerciements pour sa disponibilité, pour son engagement, pour ses exigences -parce que Jean Frébault est quelqu'un d'exigeant-, pour sa boulimie de travail, pour son enthousiasme, pour sa curiosité. Merci, Jean, de l'accompagnement. Je crois que la convivialité et l'efficacité du Conseil de développement vous doivent beaucoup et je tenais à vous dire le plaisir que j'aurai à continuer à collaborer avec vous, j'espère, encore un certain temps.

Voilà, monsieur le Président, la commission a émis un avis favorable à ce renouvellement.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. J'ai une intervention du groupe GAEC.

Mme la Vice-Présidente BESSON : Merci, monsieur le Président. Monsieur le Président, chers collègues, je crois que tout le monde s'accorde à reconnaître la place que le Conseil de développement a su prendre au fil des années dans la vie de l'agglomération, reconnaître aussi la qualité du travail produit et qui nous enrichit également, nous élus.

Le besoin s'était effectivement fait jour en 2006 de refonder ce Conseil sur des bases permettant une participation plus large et plus diversifiée, sur des bases à la fois géographiques, sociales, culturelles ou générationnelles. Notre groupe était intervenu à l'époque pour souligner l'intérêt d'aboutir à cet élargissement, y compris en adaptant les méthodes d'animation et de travail à cette fin. De ce point de vue, le bilan nous semble positif.

Ce sont les mêmes préoccupations qui sous-tendent les propositions de renouvellement qui nous sont soumises aujourd'hui, par exemple, dans le souci de garantir une présentation équilibrée, en genre et en âge, au moins dans le collège des citoyens volontaires. Nous approuvons donc ce rapport. Merci.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Le groupe Les Verts.

M. le Vice-Président CHARLES : Quelques mots rapides puisque monsieur le Vice-Président Claisse et madame la vice-présidente Dounia Besson ont dit l'essentiel.

Tout d'abord, il faut tout de même se remémorer les conditions dans lesquelles les conseils de développement ont été créés en 1999, à l'occasion de la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire. Il faut tout de même se rappeler qu'à l'époque, beaucoup ont ironisé sur le caractère superfétatoire d'une telle assemblée et sur une démocratie participative qui ne marcherait pas.

Dix ans après, force est de constater que le Conseil de développement du Grand Lyon a répondu au triple objectif que fixe la loi, à savoir participer à l'élaboration de la stratégie d'agglomération, être force de proposition, assurer un rôle de développeur du débat public.

En tant que vice-président chargé du plan climat, je voudrais bien sûr tout particulièrement saluer l'implication du Conseil de développement dans le plan climat et surtout son positionnement et le fait qu'il ait accepté de prendre comme positionnement la coresponsabilité de la société civile.

Je voudrais également saluer sa capacité d'initiative ; effectivement, les alertes que nous a lancées le Conseil de développement, autant sur les logements que sur les

prisons, sont fondamentales. Sa capacité à faire apparaître des sujets sur le champ politique mais aussi -comme l'a dit le Vice-Président Claisse- sa capacité à aller chercher du public. J'en veux pour témoignage le forum Jeunes qui s'est déroulé la semaine dernière, qui est d'aller chercher des personnes et des publics qui ne viennent pas spontanément aux débats publics et qui ne participent pas spontanément aux débats sur l'avenir de notre agglomération.

Alors, effectivement, comme quelqu'un l'a mentionné tout à l'heure, en dix ans, beaucoup de choses ont changé. Et ce qui a changé c'est qu'aujourd'hui, on sait qu'une grande part de notre politique publique est conditionnée par l'engagement de la société civile en accompagnement des décisions des collectivités territoriales. De ce point de vue-là, le travail du Conseil de développement est fondamental, autant par l'implication des représentants de notre société civile qu'en capacité de démultiplication de l'action. Je voudrais saluer la présence du président du Conseil de développement dans des conseils de quartiers auxquels j'ai pu assister. Cette contribution du Conseil de développement est un atout important pour la réussite de nos politiques publiques. Enfin, je voudrais noter également qu'ayant participé à une réunion de travail à la Caisse des dépôts et consignations, le Conseil de développement du Grand Lyon fait référence par ses travaux au niveau national.

Donc, pour toutes ces raisons, je voudrais saluer le travail accompli par le Conseil de développement et par son président, évidemment souhaiter bonne chance à ces nouveaux arrivants et leur dire le plaisir que l'on aura à travailler avec eux.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Le groupe Socialiste.

M. le Vice-Président DARNE : Monsieur le Président, mes chers collègues, nos démocraties souffrent aujourd'hui. L'espace public est insuffisamment couvert par l'ensemble des acteurs. Les élus ont une légitimité, celle du suffrage universel, mais la complexité des sujets, la nécessité de mobiliser les acteurs rendent nécessaire l'écoute des acteurs économiques, sociaux et des citoyens. Le Conseil de développement qui a été créé pour cela est un outil irremplaçable.

S'il existe des structures de proximité, des conseils ou comités de quartier, des groupes spécialisés sur un sujet ou un autre, des comités d'usagers qui peuvent examiner l'ensemble de nos politiques et qui sont pour nous une aide à la préparation de la décision, une aide pour mieux voir l'avenir, pour écouter -à condition que l'on veuille les écouter-, ce rôle d'éclaireurs de l'avenir c'est le leur. C'est à eux d'attirer notre attention sur les catégories sociales qui participent moins à ce débat, que nous n'écoutons pas assez et ils peuvent en être les médiateurs.

Ce rôle de Conseil de développement est bien assumé par sa composition -ce n'est pas toujours facile ; au cours des dix ans, il y a eu des périodes un peu plus difficiles-, sous l'impulsion de Jean Frébaut, de Gérard Claisse, de la DPSA et de tous ceux qui siègent. Les propositions faites ont été nombreuses et intéressantes, que ce soit le travail sur le développement durable, que ce soit sur la réforme territoriale et les propositions faites, que ce soit sur l'économie responsable et solidaire, sur les catégories sociales entendues, loin du dialogue, toutes ces propositions ont toujours été riches.

S'il y a des critiques, ce n'est pas sur le Conseil de développement mais plutôt les élus communautaires qui n'attachent pas une importance assez grande à ces travaux-là parce qu'il s'agit

d'une publication de plus que nous pouvons mettre sur la pile alors que nous devrions la lire attentivement et en tirer des enseignements.

Je souhaite bon travail aux nouveaux élus mais surtout que nous-mêmes soyons là à l'écoute et en appui du Conseil de développement et de ceux qui le font vivre. C'est ainsi que nous pourrions répondre davantage aux défis de notre agglomération et les sujets que nous traitons ce soir en sont des exemples bien sûr. Merci au Conseil de développement et à nous de prendre un temps. Je souhaite que la communication des travaux soit plus systématique, plus régulière, qu'il y ait un renforcement de tous les outils, Internet ou autres, qui permettent davantage de valoriser ce que nous avons ; la capitalisation peut progresser. Merci.

M. LE PRÉSIDENT : Je veux me joindre à vos remerciements et dire qu'évidemment, on sera pour l'avenir, comme on l'a été dans le passé, très attentif à la vie du Conseil de développement ainsi renouvelé. Je crois qu'il est bien que, périodiquement, on ait un renouvellement de ces Conseils de développement de manière à ce qu'ils ne soient pas trop eux-mêmes institutionnalisés et que l'on ait chaque fois les forces vives de la société qui puissent venir y participer. Bon vent à eux !

Nous allons, je pense, adopter ce rapport à l'unanimité. Pas d'opposition ?

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Vice-Président CLAISSE.

N° 2010-1542 - déplacements et voirie - Vaulx en Velin - Décines Charpieu - Boulevard urbain "est" - Tronçon La Soie - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Abadie a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1542. Monsieur Abadie, vous avez la parole.

M. le Vice-Président ABADIE, rapporteur : Ce dossier concerne les communes de Vaulx en Velin et Décines Charpieu. Il s'agit du boulevard urbain "est", plus précisément le tronçon de la Soie, pour une individualisation complémentaire d'autorisation de programme pour un montant de 3 050 000 €. La commission a donné un avis favorable.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Je donne la parole au groupe Les Verts.

Mme CHEVALLIER : Si nous apprécions l'abandon des giratoires et leur transformation en de véritables carrefours ainsi que l'aménagement sur ce tronçon d'un site propre réservé aux transports en commun, lequel devrait préfigurer le projet de ligne forte de rocade A 8 tant attendu, toutefois, nous vous rappelons notre critique importante quant à l'armature routière de deux fois deux voies.

Nous comprenons la nécessité de créer un réseau structurant de voiries dans la première couronne "est" mais le gabarit à deux fois deux voies pour les voitures est excessif et ne peut conduire qu'à un très fort accroissement de la circulation automobile, en opposition aux objectifs du plan de déplacements urbains et du plan climat pour lequel l'engagement de notre agglomération est une diminution des gaz à effet de serre de 20 % pour 2020.

Enfin, on peut noter une contradiction à vouloir faire de cet axe un boulevard urbain qui deviendrait à terme un boulevard animé,

conjuguant vie économique et résidentielle et prévoir dans son aménagement des protections antibruit.

Pour toutes ces raisons, nous voterons contre et les Vice-Présidents s'abstiendront.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Je crois qu'il ne faut pas confondre plan climat et plan de développement des chemins muletiers, autant je suis prêt à associer mon nom au premier.

Je suis allé, l'autre jour, au Carré de soie. Sur le Carré de soie, nous avons fait sur une voirie importante deux fois une voie. Aujourd'hui, quand un bus stationne pour son arrêt, vous ne pouvez pas le dépasser le bus et donc vous avez un bouchon qui se forme et qui m'inquiète pour l'avenir. Evidemment, le boulevard urbain, tout en étant une voirie de forme très urbaine et nouvelle génération, doit tout de même permettre une certaine circulation, surtout si, autour de lui, doit se développer une nouvelle vitrine urbaine de l'agglomération lyonnaise.

Je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Gauche alternative, écologique, citoyenne (sauf M. Touleron qui s'est abstenu) - Radical de gauche-Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,
- contre : groupe Les Verts (sauf MM. Buna et Charles qui se sont abstenus),
- abstentions : MM. Buna et Charles (groupe Les Verts), M. Touleron (groupe Gauche alternative, écologique, citoyenne).

Adopté.

Rapporteur : M. le Vice-Président ABADIE.

N° 2010-1545 - déplacements et voirie - Boulevard périphérique Nord de Lyon - Evolution de la tarification des péages - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Alain Imbert a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1545. Monsieur Imbert, vous avez la parole.

M. Alain IMBERT, rapporteur : Monsieur le Président, mes chers collègues. Il s'agit de l'évolution de la tarification des péages du boulevard périphérique nord qui n'avait pas évolué, pour certains depuis 2001 et pour d'autres depuis 1998. Avis favorable de la commission.

Il y a une note pour le rapporteur : "Au sein des visas précédant le *DELIBERE*, il y a lieu d'insérer les paragraphes supplémentaires suivants :

"Vu la réponse du Conseil régional Rhône-Alpes en date du 11 mai 2010 indiquant n'avoir pas d'avis à formuler ;

Vu la réponse de monsieur le Maire d'Ecully en date du 18 mai 2010 rendant compte de la consultation de son Conseil municipal".

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. J'ai une demande de parole du groupe Les Verts.

M. COSTE : Monsieur le Président, chers collègues, projet initié sous fond de crise pétrolière en 1974, la prolongation du boulevard périphérique de l'agglomération dans sa partie nord a fait l'objet d'une convention signée entre la Communauté urbaine de Lyon et le Département du Rhône le 4 avril 1991. Suite

au recours d'Etienne Tête, le Grand Lyon a racheté l'ouvrage en 1999 avant d'en confier son exploitation à la société OpenLy en 2006. Les Verts ont déjà eu l'occasion d'affirmer leur opposition à ce mode de gestion externalisé.

Par ailleurs, la loi relative aux libertés et responsabilités locales stipule que l'usage des ouvrages d'art est "en principe gratuit", principe non anodin. Des dérogations à ce principe ont toutefois été envisagées, la loi laissant aux collectivités toute latitude en matière de péages d'ouvrages. Un décret devait fixer les conditions d'exercice relatives à la politique tarifaire ; ce décret tarda à voir le jour et fut finalement ratifié le 16 décembre 2009.

Il nous est donc demandé de permettre une réévaluation tarifaire tenant compte du coût de la vie, de façon à garder un équilibre entre ce qui est payé par l'automobiliste et par le contribuable mais aussi "afin de financer les investissements nécessités par les nouvelles normes de sécurité des tunnels routiers" -voir le Journal Officiel du Sénat de février 2009 et de juin 2009-.

C'est un fait que les tarifs actuels, autorisés par décret, n'ont pas évolué depuis le 11 décembre 2001 et il est clair que les désengagements successifs de l'Etat en matière d'infrastructures, cumulés à une inflation normative et réglementaire, notamment relative aux tunnels, pénalisent les finances locales des collectivités.

La hausse tarifaire proposée ici nous interpelle quant à la combinaison des principes "chacun paie selon ses besoins" et/ou "selon ses capacités". Lors de l'élaboration du PDU, le CERTU a constaté que le compte "déplacements - transports de voyageurs" représentait 3,5 milliards d'euros par an, soit plus de 2 100 euros par habitant par an. Globalement, 86 % de cette somme est consacrée à la voirie et à l'automobile contre 14 % aux transports collectifs.

Enfin, si ce mode de financement préfigure celui du TOP, outre le fait que nous soyons contre la création de nouvelles autoroutes urbaines en cœur d'agglomération, autant dire que nous n'y sommes pas favorables. En effet, le péage d'infrastructures visant à financer une autre infrastructure routière, tel qu'il existe à Singapour, ne nous paraît pas être un outil pertinent. Ce n'est pas non plus un péage à l'anglo-saxonne visant à réguler la circulation, avec des tarifs variables selon les jours de la semaine et heures de la journée, ni un péage environnemental nordique visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, ni un péage latin visant à financer les transports en commun.

Notre ambition, chers collègues, si l'on veut atteindre les objectifs de notre plan climat-énergie, consiste à diminuer fortement l'espace consacré à l'automobile au profit des autres modes de déplacements. Ainsi, nous privilégions la mise en place d'une politique de stationnement adaptée et nous avançons à nouveau l'idée d'une carte multimodale à l'aire métropolitaine, laquelle serait mise en place par une autorité métropolitaine organisatrice des transports. Ceci devrait inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun, lesquels seraient financés en partie par ladite carte multimodale. Cette proposition nécessiterait une modification législative. Voici un combat bien plus avant-gardiste !

En conclusion, notre groupe s'abstiendra sur ce dossier. Merci.

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

M. PETIT : Il y avait une intervention avant la nôtre, il me semble.

M. LE PRÉSIDENT : Le groupe Communiste et intervention citoyenne.

Mme BAB-HAMED : Monsieur le président, chers collègues, il nous est demandé de nous prononcer sur la réévaluation tarifaire du péage urbain au nord de Lyon. Cela suscite historiquement de vives réactions politiques et populaires quant à son impact social, écologique et territorial.

Concrètement, qu'attendons-nous d'un péage urbain ? Décongestionner les villes et les routes ? Disposer d'une nouvelle assiette fiscale en récoltant de l'argent pour l'entretien et le développement des routes ? Ou voulons-nous investir dans un système de sanction ou, au contraire, dans un système de mobilité ? Ou encore voulons-nous une taxe anti-bouchons ?

Pour le groupe Communiste et intervention citoyenne, la démarche de péage urbain pose tout de même, et depuis toujours, un problème de crédibilité politique puisque, d'une part, elle vise à réduire la place de la voiture dans la ville et, d'autre part, elle facilite l'accès pour ceux qui ont les moyens de le payer.

Effectivement, l'argument social revient alors dans toutes discussions sur les taxes liées à l'utilisation, et à juste titre puisqu'il s'agit de décomptes individuels des frais. Pour certains, la régulation via ce mode est plus simple et plus efficace mais, en fin de compte, en plus ou à la place du financement par l'impôt, la mobilité se voit financée par les utilisateurs sur leurs revenus, quelle que soit la différence entre les revenus. Cette tarification de la mobilité comprend déjà différentes formes, telles que la taxe sur les stationnements, les tarifs des transports publics payés par les utilisateurs.

Dans l'état actuel des choses, le péage urbain et son augmentation peut avoir un vrai effet ségrégatif puisque l'automobiliste n'a aucune prise sur le trafic professionnel, heures de départ et itinéraires, et le choix de son mode de déplacement ne dépend pas que de sa conscience écologique mais dépend surtout de l'existence ou non d'une offre alternative et économiquement accessible, répondant aux situations concrètes des mobilités des populations dans leur diversité, notamment des travailleurs de nuit.

Aussi le péage touche tous types de véhicules. Il est difficile de prévoir l'évolution du marché des voitures hybrides ou des voitures propres mais, avec une baisse de la consommation des moteurs, nous pouvons prévoir une baisse de recettes fiscales liées à l'essence. Il faudra donc réfléchir à une nouvelle recette. Dans la logique gouvernementale dominante, quelles nouvelles taxes les pauvres et les plus modestes auront à payer à la place des plus riches ?

Dans notre groupe, nous sommes convaincus que d'autres mesures de régulation du trafic routier peuvent être mises en œuvre ainsi que d'autres modalités de contribution des usagers au financement des politiques de déplacements. Nous pensons aux vignettes, aux cartes multimodales, à encourager les transferts du trafic de la route vers le rail en favorisant l'investissement dans les chemins de fer, à favoriser les transports fluviaux et les transports en commun, à impliquer aussi les entreprises qui influent sur le volume du trafic par le choix de leur implantation.

Nous nous abstenons sur ce rapport. Je vous remercie.

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

M. PETIT : Monsieur le Président et chers collègues, ce rapport, dans la période d'incertitudes internationales que nous traversons, est un signal négatif envoyé en direction des Grands Lyonnais qui utilisent le tronçon nord du périphérique dans leur grande majorité pour aller travailler, donc par nécessité.

Le périphérique nord a trouvé sa place dans le maillage des voiries de l'agglomération et le passage quotidien et régulier de 45 000 véhicules par jour démontre, s'il le fallait, sa grande utilité.

Mais cet ouvrage n'est pas rentable, puisque seulement 29 % des recettes restantes, déduction faite des charges de fonctionnement, couvrent la charge de l'emprunt. Dès lors, une augmentation des tarifs ne peut pas être envisagée pour espérer un quelconque gain financier important pour le Grand Lyon. Nous dirons plutôt que cet ouvrage d'utilité publique est déficitaire car son coût initial ne saurait être remboursé uniquement par un péage, quel que soit son montant.

Bref, il n'y a pas de justification économique majeure à l'augmentation de 11 et 18 % des tarifs et, pourtant, les conséquences sur le quotidien de ceux qui l'empruntent se feront sentir, forcément. De plus, nous risquons de transférer des flux de véhicules vers le centre-ville et les quais de Saône qui sont déjà saturés. Après le passage en stationnement payant de 10 000 places à Lyon, il semble clair que l'automobiliste n'est plus le bienvenu dans l'agglomération. En mesurez-vous bien toutes les conséquences, à la fois sur l'activité économique, sur l'attractivité de Lyon pour les familles, sur la difficulté parfois d'effectuer les trajets domicile-travail autrement qu'en voiture ? Le déplacement individuel en voiture est-il à ce point répréhensible que l'on pénalise ceux qui l'utilisent ?

A ce sujet, nous entendons beaucoup parler du développement du maillage des transports en commun pour éviter aux gens de prendre leur voiture. C'est très bien mais il faut un peu de temps pour faire cela et c'est oublier un peu vite que notre société, qui se transforme chaque jour un peu plus en société de services, fait la part belle à la mobilité permanente, à la disponibilité des personnes de jour comme de nuit, à la répétition des déplacements. Dans ces conditions, il faut savoir admettre que notre réseau ne répond pas complètement aux besoins de tous et donc que la voiture a toujours sa place dans la ville.

La mise à jour des tarifs du périphérique nord aurait été l'occasion d'élargir un peu le débat car les thèmes de discussion actuels sur le périphérique de Lyon sont nombreux : tarifs du périphérique nord, lancement du TOP, annonce, dans le protocole du TOP, que le périphérique Laurent Bonneval pourrait être soumis à péage. Bref, les sujets brûlants ne manquent pas et mettre de l'ordre et de la cohérence dans tout cela est de votre responsabilité. Même s'il est politiquement très impopulaire, nous devrions avoir un débat sur ce sujet, débat ne voulant pas dire mise en place immédiate. Les élus que nous sommes ont besoin de connaître tous les tenants et aboutissants de la mise en place d'un péage urbain, d'autant que le TOP sera lui aussi à péage.

Un des points que nous pourrions aborder dans ce débat est la dissociation à faire entre résidents et non résidents du Grand Lyon dans l'effort financier lié à l'utilisation de nos voiries...

C'est très désagréable de parler quand tout le monde parle autour !

M. LE PRÉSIDENT : Je suis d'accord avec vous.

M. PETIT : S'il vous plaît, est-ce qu'on pourrait avoir un peu de silence ?

Le rapport que vous nous soumettez aujourd'hui applique une hausse uniforme des tarifs du périphérique nord alors que, même s'il existe déjà une différenciation tarifaire d'origine sur les abonnements entre résidents et non résidents, cela aurait été un signal important de dissocier le niveau de hausses en augmentant plus fortement les non résidents. Dans le même esprit, il aurait été sans doute plus juste d'augmenter plus fortement le passage unitaire que l'abonnement, à l'inverse de ce qui nous est présenté ; les utilisateurs occasionnels, de par leurs passages plus rares, étant sans doute moins impactés que les utilisateurs réguliers.

Pour autant, notre groupe n'est pas contre l'idée d'une hausse des tarifs, en place depuis neuf ans. On peut très bien comprendre que certains coûts d'entretien aient augmenté ainsi que les salaires et charges diverses. Mais le contexte actuel, l'absence de justification économique à une telle hausse et la nécessité impérieuse de ne pas pénaliser ceux qui travaillent nous conduisent à vous demander de revoir vos propositions à la baisse, d'autant que vous mettez en place une révision régulière de ces tarifs, en principe annuelle, à partir de 2012.

A ce sujet, il est important de considérer que les tarifs pourraient aussi baisser à l'avenir. En effet, la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse pour six mois et demi en 2013 va occasionner des nuisances importantes pour les habitants de Lyon, Caluire et du val de Saône. Pourquoi ne pas baisser les tarifs du périphérique nord durant cette période pour encourager les automobilistes à le prendre ? Vous rendriez un grand service à tous les habitants concernés par cette fermeture et permettriez sans doute à certains automobilistes de prendre de nouvelles habitudes. Bien évidemment, cette baisse ne serait que temporaire et uniquement liée à la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse. Nous espérons une réponse de votre part sur ce point prochainement.

En attendant, notre groupe vous demande de revoir à la baisse les augmentations de péage prévues sur le périphérique nord et, en l'état, votera contre ce rapport.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Ce rapport fait donc l'objet d'une note au rapporteur déposée sur chaque pupitre. Je le mets aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - MM. Buna et Charles (groupe Les Verts) - groupes Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche-Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,
- contre : groupe Ensemble pour le Grand Lyon (sauf MM. Assi, Barge, Calvel qui se sont abstenus),
- abstentions : M. Touleron (groupe Communiste et intervention citoyenne) -groupe Les Verts (sauf MM. Buna et Charles qui ont voté pour) - MM. Assi, Barge, Calvel (groupe Ensemble pour le Grand Lyon).

Adopté.

Rapporteur : M. Alain IMBERT.

N° 2010-1548 - déplacements et voirie - Lyon 2° - Parc de stationnement Saint Antoine - Approbation du principe de délégation du service public - Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Vesco a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1548. Monsieur Vesco, vous avez la parole.

M. le vice-président VESCO, rapporteur : Merci, monsieur le Président. Ce rapport préfigure déjà les rapports sur les rives de Saône de tout à l'heure.

Il s'agit de l'acceptation du principe d'une délégation de service public, sous forme concessive, pour une opération globale consistant à la construction d'un nouveau parking public de stationnement sous la place d'Albon et sous les quais en amont du pont Maréchal Juin, la gestion transitoire, pendant la durée de cette construction, du parc de stationnement Saint Antoine ainsi que la gestion du parc public de stationnement nouvellement construit.

C'est bien évidemment votre courageuse décision, qui est une solution radicale et qui marque un volontarisme fort de déplacer le parking en le reculant et c'est bien la politique qui est menée aujourd'hui de placer le stationnement non pas en superstructure, surtout dans un lieu magique comme le bord de l'eau, mais en souterrain.

Voilà une procédure de délégation de service public qui sera mise en œuvre par acceptation de ce principe que nous votons aujourd'hui dans le cadre de ce Conseil. Avis favorable de la commission. Merci, monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Broliquier, vous avez la parole.

M. BROLIQUIER : La lecture du rapport a porté à ma connaissance plusieurs aspects de ce dossier.

D'abord, la requalification de huit espaces publics nommément désignés et représentant plusieurs hectares. Ensuite, la réalisation d'un diagnostic complet sur le stationnement sur voirie -je n'en ai jamais eu connaissance- et la suppression d'une centaine de places en surface. Je vous rappelle qu'il y a déjà eu plus de 1 000 places de parking supprimées en huit ans sur l'ensemble de la Presqu'île.

Je ne comprends pas que le maire de l'arrondissement concerné apprenne, par la délibération présentée en Conseil, des éléments aussi importants d'un programme majeur pour son territoire. Aussi, bien que d'accord avec le principe de cet équipement, je m'abstiendrai sur ce texte : je n'ai pas tous les éléments en main pour juger de la qualité de ce programme et surtout pour juger de son impact sur la vie quotidienne du nord de la Presqu'île. Je vous demanderai, à l'avenir, de mieux respecter les élus du suffrage universel présents dans cette assemblée.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Je rappelle que tous ces aspects ont été évoqués dans le comité de pilotage.

Je vais mettre ce dossier aux voix.

Adopté, monsieur Broliquier s'étant abstenu.

Rapporteur : M. le Vice-Président VESCO.

N° 2010-1487 - urbanisme - Poursuite du dispositif Pass-Foncier® - Mise en œuvre 2010 pour 500 logements - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'habitat et du développement solidaire urbain -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Brachet a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1487. Monsieur Brachet, vous avez la parole.

M. le vice-président BRACHET, rapporteur : Monsieur le Président, mes chers collègues, nous revenons sur la prolongation du dispositif Pass-Foncier que nous avons lancé en septembre pour réaliser 500 acquisitions en propriété avec le bénéfice du Pass-Foncier. Je ne reviendrai pas sur le détail de son organisation, vous l'avez déjà eue.

Ce dispositif a bien marché puisqu'on a épuisé dans les cinq ou six mois les 500 premiers Pass-Foncier. Nous devons décider ce soir de prolonger ce dispositif pour 500 autres Pass-Foncier d'ici la fin de l'année. Remarquez que ce dispositif a bien marché parce qu'il est très collaboratif entre un très grand nombre de partenaires puisque 80 opérateurs ont été mis au travail à cette occasion et qu'il s'agit d'un bon instrument de diversification de notre action dans le domaine de l'habitat.

On n'a pas beaucoup de moyens d'orienter dans le domaine du logement privé, celui-là a un impact assez massif et je crois qu'il faut le poursuivre en direction de la promotion immobilière. Il faut rappeler que ce sont près de 1 000 logements qui seront impactés par ce dispositif auxquels, d'une autre manière, se sont ajoutés les 1 000 achats de l'année dernière. Donc nous agissons en soutien dans le secteur de l'immobilier de manière à récupérer un bénéfice social pour les populations que nous cherchons à loger.

Il faut rappeler aussi que ce dispositif est sécurisé parce que quelquefois, quand on en voit l'analyse, un certain nombre de partenaires ont peur que les gens s'engagent sur des prêts trop longs, etc. Il y a des capacités de rachat et, c'est comme dans l'accession sociale, c'est un dispositif sécurisé, entre autres, par les collecteurs du 1 %, ce qui est une bonne chose. Il est également dans notre cœur de cible concernant les populations visées puisqu'il s'agit essentiellement de populations sous plafond.

Il y a un profil-type en quelque sorte de l'accédant à la propriété, à savoir un jeune couple, tous deux actifs, avec un enfant, de moins de trente ans et qui sont employés ; ils ont des revenus autour de 80 % du plafond PLU et sont originaires du Grand Lyon et locataires du privé. Ce couple achète un T3 en collectif de 64 mètres carrés dans l'est lyonnais, dont le permis de construire est antérieur à 2008. Il achète à un promoteur privé à un prix autour de 164 000 € et son financement se fait avec un apport personnel tout de même relativement important de 26 000 € et il s'endette à 29 % sur trente ans environ. Ce profil type achète essentiellement dans trente-deux communes ; c'est bien dispersé mais celles qui sont le plus sollicitées sont à l'est : Saint Priest, Meyzieu, Vaulx en Velin, Villeurbanne et Décines.

Je pense que les résultats sont bons et qu'il faut prolonger ce dispositif qui engage un 1,6 M€ d'ici la fin de l'année, dont l'Etat nous remboursera 650 000 € en fonction du déroulement du programme. Merci.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Le groupe Les Verts.

M. le vice-président BUNA : Rapidement, pour aller dans le même sens qu'Olivier Brachet qui vient d'intervenir, je vais d'abord rappeler que, pour le Pass-Foncier, nous étions initialement réservés parce qu'il était destiné à l'acquisition de maisons individuelles et donc ils risquaient d'encourager l'étalement urbain.

Depuis la loi MOLE, il s'adresse au collectif et, depuis mars 2009, on a été très déterminé pour accompagner ce dispositif financièrement et d'une manière opérationnelle. Je crois que cela a été fait avec efficacité. J'en profite pour adresser mes remerciements aux services qui ont piloté cette démarche.

Puis il y a eu une excellente dynamique partenariale entre les collectivités et les promoteurs, les opérateurs du 1 %.

Le succès est tel qu'effectivement, l'enveloppe est consommée. Le bilan vient d'être rappelé. Il montre que le Pass-Foncier a concerné plus de 80 opérateurs sociaux et privés. Il a permis de mettre sur le marché des produits d'accession sociale qui correspondent à un maillon indispensable de la chaîne du logement et permettent de faire levier sur la construction neuve. Il a surtout permis de répondre aux besoins d'une population qui n'aurait pas eu accès à l'accession à la propriété. Les derniers chiffres du CESIM sont intéressants puisqu'ils sont significatifs : dans les acquisitions en collectif, les résidents occupant leur logement étaient 23 % en 2009 ; en 2010, ils sont plus de 38 %, dont 21 % dans un périmètre de TVA réduite. Et le Pass-Foncier n'y est pas pour rien.

Pour toutes ces raisons, je crois que le Pass-Foncier est un élément indispensable pour poursuivre la politique de mixité sociale que nous avons mise en œuvre. Ce n'est pas le seul.

Je voudrais simplement exprimer un souhait : on sait que le Gouvernement a décidé de remettre à plat l'ensemble des dispositifs d'accession sociale à partir de décembre 2010. C'est un produit qui marche, c'est un dispositif qui connaît un succès certain. Mon seul souhait c'est qu'il soit prolongé au-delà de décembre 2010. Merci.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Le groupe Centriste et démocrate.

M. AUGOYARD : Merci, monsieur le Président. Mes chers collègues, l'heure est au premier bilan opérationnel du Pass-Foncier. Rappelons-nous que ce dispositif a pour but d'aider les primo-accédants à la propriété à concrétiser leur projet immobilier. Le bilan est présenté dans la délibération ; monsieur le Vice-Président Olivier Brachet nous l'a déjà bien expliqué, ce n'est pas la peine d'y revenir. Je voudrais juste faire quelques remarques.

Nous voyons bien que les territoires de l'ouest lyonnais n'attirent pas le plus grand nombre de bénéficiaires du Pass-Foncier. Il faudrait bien s'attacher à mener une action foncière, comme le réclame le groupe Centriste et démocrate depuis le début, en direction de l'accession à la propriété dans ces territoires où le coût du foncier est élevé. Il en va de la mixité dans notre agglomération, que les communes ne peuvent supporter seules.

Nous pourrions envisager aussi que la participation du Grand Lyon, actuellement de 3 à 4 000 €, puisse être agrémentée d'une prime environnementale ou, puisque actuellement nous n'avons posé que les conditions nationales pour l'attribution, nous pourrions réfléchir à de nouvelles conditions, toujours au niveau des normes environnementales, permettant de donner un coup de pouce à cette révolution écologique dans les habitats. En effet, on note que les logements achetés avec un Pass-Foncier ne sont que très peu adossés aux récentes normes. A titre d'exemple, le BBC (bâtiment basse consommation) ne représente que 2 % des logements en Pass-Foncier.

Enfin, pour respecter les objectifs sociaux de ce dispositif, je souhaite demander la plus extrême vigilance quant à la solvabilité des ménages et à l'effort financier qu'ils doivent consentir sur un temps très long. Ne laissons pas dériver les situations des bénéficiaires, même s'ils sont très sécurisés.

Notre groupe votera bien sûr ce rapport car il nous semble indispensable de poursuivre cette expérience.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Le groupe Socialiste.

Mme la Vice-Présidente DAVID : Merci, monsieur le Président. Chers collègues, le bilan d'étape présenté par notre collègue, monsieur le Vice-Président Olivier Brachet, est très concluant. Je me réjouis d'autant plus volontiers qu'il a bien voulu le dire, la ville de Saint Priest a été précurseur dans le lancement d'opérations d'habitat collectif bénéficiant du Pass-Foncier, rejointe en cela très rapidement par des communes comme Décines, Meyzieu ou encore Vaulx en Velin et Villeurbanne, auxquelles s'ajoute bien sûr ce qui a été réalisé à Lyon et dans plusieurs de ses arrondissements.

Sur le nombre total d'attestations délivrées par le Grand Lyon, et ce dans un délai record d'un peu moins de huit mois, 87 % se répartissent géographiquement sur le territoire décidément attractif du centre-est de l'agglomération. Ce choix fait par les ménages revêt, je crois, une signification claire : dès lors que l'on est primo-accédant, que l'on dispose de revenus inférieurs au plafond des ressources PSLA et que l'on envisage d'acheter un logement neuf, un très grand nombre de ménages peut alors être éligible au Pass-Foncier et nous poursuivons cet engagement avec la signature de 500 nouveaux Pass-Fonciers.

Alors nous pensions tout naturellement, d'après les résultats probants obtenus, que la situation favorable concourrait à la pérennité du système d'aide à l'accession sociale pour les familles disposant de ressources moyennes ou modestes. Malheureusement, il n'en est rien ! Si l'on en croit les récentes déclarations martelées depuis trois mois par l'actuel secrétaire d'état au logement et à l'urbanisme, il est à craindre que la soi-disant remise à plat qu'il annonce cache, au-delà d'un manque de visibilité avérée et dommageable, une toute autre réalité en profondeur, plus déroutante encore. Les mesures existantes en faveur de l'accession sociale à la propriété sont en effet dans le collimateur du Gouvernement, de même que la prime de l'Etat au plan d'épargne logement, les différentes aides personnalisées au logement et le Pass-Foncier.

Pour sa part, le Grand Lyon continuera, avec la plus grande détermination, de mener à bien un plan stratégique ciblé en faveur d'une politique de l'habitat utilisant toute une batterie d'actions pour répondre au mieux à une demande grandissante, qu'il s'agisse de la gestion des aides à la pierre, du financement du logement social ou des systèmes d'aide à l'accession à la propriété.

Le groupe des élus socialistes et apparentés approuve bien entendu la poursuite du dispositif Pass-Foncier pour sa mise en œuvre complète sur l'année 2010 comme nous nous y sommes engagés et sera très vigilant sur les décisions financières que prendra le Gouvernement dans ce domaine si essentiel au plan social et économique.

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

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Vice-Président BRACHET.

N° 2010-1488 - urbanisme - Caluire et Cuire - Lyon 4° - Projet directeur Rives de Saône - Aménagement d'un chemin nature sur les bas-ports des quais - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2010-1489 - urbanisme - Caluire et Cuire - Projet directeur Rives de Saône - Aménagement du site de l'ancienne écluse de Caluire et Cuire - Individualisation partielle d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2010-1490 - urbanisme - Fontaines sur Saône - Projet directeur Rives de Saône - Aménagement de la promenade de Fontaines sur Saône - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2010-1491 - urbanisme - Lyon 1^{er} - Lyon 2° - Projet directeur Rives de Saône - Aménagement de la promenade du défilé de la Saône du site de Kitchner Marchand à Lyon 2° au bas-port Gillet à Lyon 1^{er} - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2010-1492 - urbanisme - Lyon 5° - Projet directeur Rives de Saône - Aménagement du débouché de la passerelle du palais de justice - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2010-1493 - urbanisme - Lyon 9° - Projet directeur Rives de Saône - Site des quais de l'Industrie - Individualisation partielle d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2010-1494 - urbanisme - Neuville sur Saône - Projet directeur Rives de Saône - Les Marches de Neuville sur Saône - Etudes préalables - Individualisation partielle d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2010-1495 - urbanisme - Rochetaillée sur Saône - Projet directeur Rives de Saône - Aménagement de la promenade des Guinguettes à Rochetaillée sur Saône - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Bouju a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2010-1488 à 2010-1495. Monsieur Bouju, vous avez la parole.

M. le Vice-Président BOUJU, rapporteur : Monsieur le Président, ces délibérations concernent des individualisations d'autorisation de programme et reprennent l'ensemble des séquences du projet Rives de Saône pour lancer la maîtrise d'œuvre dès à présent. Avis favorable de la commission, monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT : J'ai une demande d'intervention du groupe Mouvement démocrate.

M. le Vice-Président VESCO : Merci, monsieur le Président. Il s'agit d'un projet phare de votre mandature -et j'y inclus la prochaine bien sûr !-.

En tant que membre du comité de pilotage, je voudrais mettre l'accent sur un point, la piste cyclable que nous allons avoir d'un seul tenant du Confluent à Genay et sur la nécessité de bien veiller, sachant que ce site ne ressemble pas aux berges du Rhône, c'est-à-dire qu'il y a moins de profondeur et de largeur et que nous aurons un problème de mixité piétons-vélos, à ce qu'il y ait une solution de passage cyclable sur les quais hauts alors que, dans le même temps, les piétons seront plutôt sur le bas et le bord de l'eau qu'ils retrouveront, tel l'endroit magique que l'on évoquait tout à l'heure.

Alors, pour que l'on retrouve cette pérégrination douce et lente -puisque c'est aussi l'éloge de la lenteur-, au moment où l'on a construit vite une ville autour de la vitesse dans les années 60, que non seulement la vitesse a chassé l'espace public de la voirie mais elle a chassé le piéton du bord de l'eau dans son

mode de stationnement et que Jules César s'étonnait lui-même dans la guerre des Gaules de l'incroyable lenteur *incredibili lenitate* du cours de la Saône au point que l'œil ne pouvait juger du sens du courant et la convivialité et le fil de l'eau, le fil de ce projet. Donc, pour terminer, en tant que responsable de modes doux, je note qu'il faudra que nous complétions notre plan modes doux au droit de la commune de Caluire, avec son accord puisqu'elle vient de nous envoyer un courrier dans ce sens, notamment entre le Pont de l'île Barbe, Lyon plage, pour bien assurer cette double solution de passage cyclable sur les quais hauts et piétonne au bord de l'eau.

J'ajouterai même un point qui est cher à notre ami Guy Barret : veiller à ce que nous résitions ce passage au droit de la balme de la Fontanière, quai Jean-Jacques Rousseau pour que, sur la rive droite et la rive gauche nous ayons un *continuum* de part et d'autre de ces cinquante kilomètres de projets sur quatorze communes dont cinq arrondissements de Lyon.

Merci, monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT : Je mets l'ensemble des dossiers aux voix.

Adoptés à l'unanimité.

Rapporteur : M. le Vice-Président BOUJU.

N° 2010-1498 - urbanisme - Lyon 7° - Requalification du secteur Mazagran - Individualisation partielle d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Augoyard a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1498. Monsieur Augoyard, vous avez la parole.

M. AUGOYARD, rapporteur : Merci, monsieur le Président. Il s'agit d'une délibération sur le lancement des études préalables et le principe des acquisitions foncières et démolitions pour l'îlot Mazagran dans le septième arrondissement, en plein cœur de notre agglomération, qui est un quartier assez oublié ces dernières années.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Deux minutes pour le groupe Centriste et démocrate.

M. GEOURJON : Monsieur le Président, mes chers collègues, vous nous proposez ce soir de lancer des études dans le quartier de l'îlot Mazagran au cœur de la Guillotière dans le septième arrondissement.

Rappelons que ce quartier est un quartier figé depuis 1926, depuis qu'a été imaginé par Camille Chaluveau le projet de percée diagonale prolongeant l'avenue Félix Faure jusqu'au Rhône ; mais la servitude d'alignement qui a suivi a eu pour effet de figer de nombreux îlots et de peu à peu conduire à une dégradation importante de l'habitat. Au début du mandat précédent, vous avez décidé d'abandonner définitivement ce projet de nouvelle percée routière et nous nous en réjouissons. Mais depuis, plus rien ! Depuis, le quartier n'a bénéficié d'aucune innovation urbaine, d'aucun investissement de la part de la collectivité.

Aujourd'hui, que constatons-nous ? Un quartier qui se paupérise avec un habitat dégradé, à la limite de l'insalubrité pour certains immeubles. Un quartier présentant de nombreux espaces résiduels laissés à l'abandon, des zones de stationnement sauvage, des façades dégradées suite à des opérations de démolition bâclées et inachevées. En bref, c'est un quartier entier de Lyon qui se meurt. Un quartier de l'hypercentre de Lyon qui bénéficie d'un emplacement stratégique à cinq minutes à pied de la place Bellecour et desservi à proximité immédiate par deux métros et un tram.

Vous nous dites dans cette délibération qu'avant la définition d'un programme d'aménagement en vue de lancer une consultation de maîtrise d'œuvre, des études techniques sont nécessaires. Je me permets de vous rappeler qu'en 2007, votre adjoint à la ville de Lyon, Gilles Buna, indiquait déjà qu'une étude de composition urbaine avait été confiée en 2006 au cabinet d'architectes Civita.

Aujourd'hui, les objectifs que vous proposez pour le projet Mazagran sont flous. Aucun périmètre d'étude n'est réellement défini. Pour nous, le périmètre d'intervention doit être élargi, entre l'avenue Jean Jaurès et la rue Pasteur, d'une part, la Grande rue de la Guillotière et la rue de l'Université, d'autre part.

Les conseils de quartier et CIL de la Guillotière travaillent depuis des années sur ce dossier. Ils vous ont interpellé à plusieurs reprises. Ils ont parfois le sentiment que ce dossier n'est pas prioritaire et n'avance pas.

Nous ne souhaitons pas que la succession d'études soit une excuse pour ne pas démarrer très rapidement une véritable rénovation urbaine de ce quartier. Pour les habitants, pour l'avenir de ce quartier, il est aujourd'hui urgent d'avancer.

Nous voterons donc cette délibération en vous demandant que, très rapidement, un projet global ainsi qu'un plan d'action ambitieux soient établis pour ce quartier.

Je vous remercie de votre attention.

M. le Vice-Président BUNA : Je vous remercie d'avoir replacé le problème de l'îlot Mazagran dans une perspective plus globale et rappelé notamment qu'effectivement, une diagonale, la diagonale Moncey, avait été programmée, qui avait un avantage, celui d'ouvrir le quartier puis l'avenue Jean Jaurès jusqu'à l'avenue de l'Université sur le Rhône. Mais le gros inconvénient, qui -si j'ai une bonne mémoire- avait suscité d'ailleurs la mobilisation d'une partie de la population, c'était une diagonale destructrice et routière.

Il est vrai qu'il y a eu le temps Michel Noir où la diagonale était réaffirmée, le temps Raymond Barre où elle a oscillé, enfin, le début du mandat où nous avons décidé d'abandonner cette coupure et il a fallu donc réorganiser les perspectives au niveau de l'îlot Mazagran. Il y avait des acquisitions, des destructions. Nous avons regardé dans le détail et, dans un comité de pilotage qui s'est tenu le 12 novembre 2009, nous avons décidé, compte tenu des terrains libérés ou libérables à court terme, la réalisation d'une place de quartier sur l'îlot Jangon- Cluzan-Montesquieu-Gryphe et complété par des micro-espaces végétalisés autour de cet îlot, toujours sur la logique qu'ils sont disponibles ou peuvent l'être à court terme.

La délibération a pour objet de permettre l'acquisition ou les démolitions que nécessite ce projet et le démarrage des études préalables.

M. TURCAS : Personne n'a compris !

M. le Vice-Président BUNA : Il y a une consultation programmée qui est toujours en cours, que dès que les éléments seront connus nous les communiquerons, avec la mairie du septième arrondissement, aux comités de quartier auxquels vous avez fait allusion et également aux deux associations qui travaillent sur cet îlot, sur l'espace public ou les jardins partagés.

En ce qui concerne l'îlot lui-même -parce qu'il n'y a pas que l'îlot Mazagran-, vous avez raison de dire qu'il s'est paupérisé, dégradé et que c'est sur la longue durée que cette dégradation s'est produite. C'est pourquoi nous avons candidaté dans le programme national d'amélioration des quartiers anciens, sur la

base d'un dossier global, complet, préparé par la mission des quartiers anciens de Lyon. Il s'agissait d'un programme soumis à l'approbation de l'Etat. On nous a dit que le dossier était très bon mais, comme il était complet, il ne rentrait pas dans les enveloppes proposées par le plan national, etc.

M. TURCAS : C'est n'importe quoi !

M. le Vice-Président BUNA : François Turcas, je te salue !

(Rires dans la salle).

M. TURCAS : Moi aussi, je t'aime bien et te salue !

M. le Vice-Président BUNA : Je termine simplement pour dire qu'aujourd'hui, à partir du plan global qui avait été élaboré avec les moyens seulement de la Communauté urbaine, nous continuons, d'une part, à aider les propriétés dégradées, à aider la requalification dans le diffus et que là aussi, dans les mois qui viennent, nous vous ferons connaître les décisions prises avec la mission "quartiers anciens". Je crois qu'un comité de pilotage est prévu pour la fin du mois de juin.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. On va mettre aux voix ce dossier.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. AUGOYARD.

N° 2010-1505 - urbanisme - Caluire et Cuire - ZAC du Centre - Suppression - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2010-1506 - urbanisme - Caluire et Cuire - Création du programme d'aménagement d'ensemble (PAE) du Centre - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Thévenot a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2010-1505 et 2010-1506. Monsieur Thévenot, vous avez la parole.

M. THÉVENOT, rapporteur : Monsieur le Président, la commission a donné un avis favorable à ces deux rapports mais je voudrais l'assortir, au nom du groupe Ensemble pour le Grand Lyon, de quelques commentaires.

Le premier concerne la suppression de la ZAC. Il peut paraître paradoxal que, quatre ans après la délibération de création, nous votions aujourd'hui sa suppression. Toutefois, les réalités économiques sont telles qu'en fait, conserver la ZAC nous aurait amenés à tuer le projet important de réhabilitation et requalification du centre de Caluire et du maintien du dynamisme de son activité commerciale. En effet, le déficit de la ZAC se montait à 44 M€, dont 32 M€ à la charge des collectivités locales, et ce n'était pas raisonnable de poursuivre dans cette voie.

Le deuxième commentaire est que nous nous félicitons que le Vice-Président Buna et ses services aient accueilli favorablement la proposition de la ville de Caluire et de son maire, à savoir de transformer cette ZAC en programme d'aménagement d'ensemble, ce qui rend le projet cette fois réalisable.

Dans ce projet, je voudrais souligner trois choses.

La première est qu'il s'agit d'une excellente affaire financière pour le Grand Lyon puisque les charges réparties entre la commune et le Grand Lyon, à hauteur de 54 % pour la commune et 46 % pour le Grand Lyon, se montent à 6,6 M€ pour la commune et 5,5 M€ pour le Grand Lyon mais les recettes escomptées vont faire tomber cette participation à environ 4 M€ pour la commune et 1 M€ pour le Grand Lyon. Donc on ne peut que s'en féliciter.

La deuxième chose que je voudrais souligner est que, dans les équipements qui seront réalisés, les promoteurs des logements participeront, bien évidemment à hauteur proportionnelle du prix des logements, à la réalisation des équipements publics ; et je soulignerai aussi qu'il y aura près de 25 % de logements sociaux qui seront créés dans le centre de Caluire.

Je voudrais terminer sur une dernière remarque : ce projet ne sera réalisé et n'aboutira, à une bonne fin, que lorsque l'on pourra entreprendre vraiment la réhabilitation et la sécurisation de la rue Jean Moulin, notamment pour les piétons puisqu'il n'y a pas de trottoirs suffisamment larges dans cette rue très passante, et ceci suppose le décroisement des compétences entre le Conseil général et la Communauté urbaine sur certaines voiries. Par conséquent, je vous invite, monsieur le Président, avec le Président du Conseil général, à vous saisir rapidement de ce dossier.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Je mets ces dossiers aux voix.

Adoptés à l'unanimité, M. Vurpas n'ayant pas pris part au débat ni au vote (article L 2131-11 du code des collectivités territoriales).

Rapporteur : M. THÉVENOT.

N° 2010-1508 - urbanisme - Lyon 2° - ZAC Lyon Confluence 1^{ère} phase - Réalisation d'un équipement public : groupe scolaire n° 1 Casimir Perrier - Centre de loisirs sans hébergement (CLSH) - Equipement petite enfance - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

N° 2010-1510 - urbanisme - Lyon 9° - ZAC du Quartier de l'Industrie - Reconstruction du groupe scolaire Laborde - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Avenant au mandat de maîtrise d'ouvrage avec la SERL - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur David a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2010-1508 et 2010-1510. Monsieur David, vous avez la parole.

M. DAVID, rapporteur : Le dossier numéro 2010-1508 propose un plan de financement pour la réalisation d'un équipement public, avec un groupe scolaire et un équipement pour l'enfance, quartier Casimir Perrier, dans la première phase de la ZAC Lyon Confluence, avec un avis favorable de la commission.

Le projet suivant concerne la ZAC du Quartier de l'Industrie avec la reconstruction d'un groupe scolaire Laborde et son individualisation complémentaire de programme sous la forme d'un avenant au mandat de maîtrise d'ouvrage pour la SERL, avec également un avis favorable de la commission.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Trois minutes pour le groupe GAEC.

M. FOURNEL : Intervention retirée, monsieur le Président, dans la perspective d'une réunion sur les équipements scolaires entre la SPLA, la Ville et le Grand Lyon.

M. LE PRÉSIDENT : C'est gentil. Je mets ces dossiers aux voix.

Adoptés à l'unanimité, MM. Brachet, Bouju, Giordano, Barge (délégués du Grand Lyon au Conseil d'administration de la SERL) ainsi que MM. Da Passano et Rivalta n'ayant pris part au débat ni au vote sur le dossier n° 2010-1510 (article L 2131-11 du code des collectivités territoriales).

Rapporteur : M. DAVID.

N° 2010-1511 - urbanisme - Villeurbanne - ZAC des Maisons Neuves - Prorogation de la convention publique d'aménagement (CPA) - Modification du bilan financier prévisionnel et du programme de construction - Participation d'équilibre complémentaire au bilan - Délégation générale au développement urbain - Direction de l'aménagement -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur David a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1511. Monsieur David, vous avez la parole.

M. DAVID, rapporteur : Ce dossier concerne la ZAC des Maisons Neuves avec la prorogation de la convention publique d'aménagement prévoyant la modification du bilan financier et une participation d'équilibre complémentaire. Avis favorable de la commission.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Le groupe Les Verts.

Mme VESSILLER : Merci, monsieur le Président. Chers collègues, la ZAC des Maisons Neuves est un projet qui a germé à Villeurbanne il y a une quinzaine d'années mais dont le caractère opérationnel a vraiment démarré en 2004 avec la création de la ZAC.

Le projet a évolué, notamment dans le cadre de la concertation avec le conseil de quartier, puis plus récemment avec une augmentation de la densité, décidée pour réduire le déficit de la ZAC, compte tenu de nouveaux coûts apparus avec les problèmes de pollution des sols. Toutefois, la hausse des recettes des ventes de foncier liée à la hausse du nombre de logements ne suffira pas à couvrir les surcoûts de dépollution. Il y a donc lieu d'augmenter la participation du Grand Lyon et de la Ville.

Nous approuvons bien sûr ce nouveau bilan de ZAC et nous nous félicitons que l'opération entre effectivement dans sa phase de réalisation avec les premières démolitions fin 2010.

Autre modification du bilan liée à l'opération d'habitat coopératif de la ZAC : en effet, dans les objectifs de développement durable très volontaristes affichés sur cette opération, il y a, outre la dimension environnementale pour les voiries, les espaces publics et les constructions, une opération innovante d'habitat coopératif de 14 logements, le Village vertical, montée avec Rhône Saône Habitat, ainsi que 20 % de logement social classique comme dans toutes les ZAC.

Ce projet de coopérative d'habitants a nécessité un travail partenarial étroit et constructif entre l'aménageur, les ménages de la future coopérative, les élus, les services communautaires et ceux de la Ville, Habicoop et Rhône Saône Habitat. Je les en remercie car nous aboutissons, presque en tout cas, à une opération tout à fait intéressante, à la fois sur le plan de la mixité sociale, de la construction écologique et de la participation citoyenne ; la mixité sociale, en effet, car les ménages coopérateurs ont des revenus moyens voire modestes, ils sont éligibles au PLS- et créent dans leur coopérative quatre logements PLAI qui accueilleront des jeunes. Sur le plan juridique, la coopérative a un statut spécifique qui suppose de réfléchir à des montages innovants et rentrant néanmoins dans nos dispositifs habituels d'aide au logement.

En réussissant collectivement le montage et la réalisation de cette opération dont le permis de construire sera déposé prochainement, nous aurons des perspectives pour développer d'autres projets d'habitat coopératif dans l'agglomération et apporter ainsi une réponse nouvelle à des ménages. Dans le

contexte actuel de crise du logement, la diversification de l'offre est tout à fait intéressante, surtout quand il est possible d'intégrer dans l'habitat coopératif du logement très social.

Je vous remercie.

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

M. DUMAS : Monsieur le Président, mes chers collègues, à travers le dossier de la ZAC des Maisons Neuves, j'aimerais attirer votre attention et votre réflexion sur une situation que, j'espère, d'autres n'ont pas eu à connaître.

L'histoire de cette ZAC des Maisons Neuves, comme l'a rappelé Béatrice Vessiller, a commencé il y a plus de dix ans et, tout au long de ces années, elle s'est nourrie de la forte mobilisation des habitants de ce quartier, notamment au travers des conseils de quartiers qui trouvaient là l'occasion de justifier à la fois leur existence et leur utilité. Dire que la concertation a été un long fleuve tranquille serait largement mentir. Je me rappelle, au début des années 2000, les réunions enflammées avec les équipes municipales de l'époque pour les...

Mme la vice-présidente GUILLEMOT : On n'est pas au conseil municipal de Villeurbanne !

M. DUMAS : Madame, vous avez raison mais le problème est que ce dossier...

M. LE PRÉSIDENT : Ce dossier va passer...

M. DUMAS : Oui, monsieur le Maire, mais ce dossier aurait dû d'abord passer au Conseil municipal et c'est là encore un trait de votre méthode.

Pour les habitants et membres du conseil de quartier, l'enjeu était simple : il fallait éviter une urbanisation systématique et limiter le nombre de logements à construire. Après des mois d'action, de pétitions, de requêtes, le Maire de l'époque, le même qu'aujourd'hui, se rallie à la position des habitants ; oui, lui et son équipe acceptaient de limiter le nombre de logements à 260. Habitants et conseil de quartier ont vécu ce moment-là comme une victoire, une victoire de la démocratie locale : la position des habitants, des riverains, des associations avait été entendue et comprise par le pouvoir municipal. Cette victoire était parachevée en juillet 2004 par le Grand Lyon qui délibérait sur la création de la ZAC avec, comme c'était prévu par les habitants, 260 logements.

Ce soir, avec la nouvelle délibération qui nous est présentée concernant la ZAC des Maisons Neuves, on enterre en grande pompe les engagements et l'idée même de la démocratie locale puisque la délibération annonce qu'il va falloir passer de 260 logements à 370. Peu importe les raisons, le résultat est là, mesquin et à l'inverse des engagements pris. Evidemment, je ne vous le ferai pas dire, il n'y a eu aucune concertation avec quiconque, pensez donc !

Selon nous, la conséquence de ce genre de méthode est double.

D'abord, sur les conseils de quartiers : qui peut croire que les habitants qui désertent de plus en plus ces instances continueront à s'investir devant de tels comportements ? Ces coups de canif récurrents à une instance censée rapprocher les citoyens de la vie locale et des élus témoignent d'une triste réalité. Les conseils de quartier sont au mieux un faire-valoir

pour la mairie, un moyen de communication, au pire une coquille vide malgré l'engagement sincère et fort des habitants engagés dans ces instances.

Deuxième conséquence, sur l'image des élus, notre image : si les élus marchent allègrement sur les instances créées par eux et censées les aider à prendre les bonnes décisions, que va-t-il se passer, monsieur le Maire, monsieur le Conseiller communautaire, sinon un éloignement de nos concitoyens ?

Si vous tous, mes chers collègues -et j'en terminerai là-, vous pensez que, comme à Villeurbanne, la démocratie locale est une coquille vide, une mascarade pour amuser quelques dizaines d'habitants, alors, sereinement, je vous invite à voter oui pour ce rapport. Si, au contraire, vous pensez que les élus se décrédibilisent en agissant de la sorte, avec nous vous voterez non.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Surtout un grand sens de la nuance ! Monsieur Llung.

M. LLUNG : Oui, bien volontiers. La littérature a son Dumas et nous avons un autre Dumas. Bon, ce n'est pas tout à fait la même chose, ce n'est pas la même littérature et ce n'est pas la même ampleur.

Monsieur Dumas, vous dites toujours tout et son contraire. C'est une manière d'avoir raison, vous me direz. Mais enfin, elle est bien vaine ! Vous mélangez tout. D'abord, vous parlez de logements ; je le souligne comme cela au passage mais 260 logements, vous prenez une base de 100 mètres carrés et vous passez à 370 mais avec une base de 85 mètres carrés. Révisez votre dossier, tout de même ! Faites attention à ce que vous dites ! Raisonnable en SHON, c'est beaucoup plus simple !

Je vais résumer un peu les choses. D'une part, je voudrais rappeler une chose importante : la ZAC des Maisons Neuves est un programme exemplaire dans l'agglomération, exemplaire comme programme parce qu'il y a une architecture bioclimatique, une gestion des espaces publics et paysagers particulièrement soignée, la récupération des eaux de pluie, du solaire, enfin, beaucoup de choses. Il y a le projet de Village vertical que nous accompagnons, que nous développons, de l'habitat coopératif, une nouvelle manière d'habiter. Ce n'est pas exemplaire uniquement comme projet, c'est exemplaire pour l'agglomération parce que cela donne la tendance de ce que nous voulons développer ailleurs dans l'agglomération. C'est cela l'exemplarité, pas uniquement si l'on regarde ce projet qui se déroule à Villeurbanne. Donc c'est cela que nous voulons développer.

Il se trouve qu'au fil du temps, en effet, les difficultés foncières, les difficultés de pollution nous ont amenés à constater un déficit de 2,8 M€ en 2008 et il fallait bien trouver l'argent ou bien ne rien faire, c'est-à-dire mettre en péril toute la conception de ce projet et dévaloriser tous les espaces publics ; c'était une première possibilité. La deuxième possibilité était de tout financer par l'augmentation de la SHON. Alors là, franchement, on ne voterait pas aujourd'hui une somme relativement modeste mais enfin on serait à un niveau de densité qui dépasserait celle du PLU. Donc ce n'était pas possible.

Nous avons choisi une voie beaucoup plus sage qui était de dire : "Les collectivités financent déjà beaucoup, nous allons atténuer ce financement supplémentaire. Développons la SHON !". Et nous avons rajouté 5 000 mètres carrés de SHON, c'est-à-dire 2,2 M€ de recettes. Voilà ce qui permet aussi, monsieur Dumas,

vous qui ne votez jamais l'augmentation des taux d'impôts, d'atténuer le taux d'imposition sur l'agglomération et sur la ville. On ne peut pas vouloir à la fois des déficits qu'il faudrait financer sous prétexte de densité que vous trouvez trop forte alors qu'elle est très faible et ne jamais rien voter dans les augmentations d'impôts. Ce n'est pas très cohérent, donc essayez de l'être !

Voilà donc c'est un beau projet, exemplaire pour le mode d'habitat, pour son aménagement. Il est inscrit à l'Agenda 21 du Grand Lyon. Nous avons choisi, je crois, une voie assez sage, l'augmentation est très raisonnable, la densité sur ce secteur de centralité de l'agglomération est beaucoup plus faible qu'ailleurs, même à Villeurbanne. Je vous rappelle que le COS -pour ceux qui connaissent ces chiffres- est de 1,1 alors que la moyenne de Villeurbanne est de 2,5 ; donc vous voyez que la bétonisation dont vous parlez, franchement, elle n'est pas là !

Le groupe Socialiste vote toujours avec plaisir ce genre de délibération.

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

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche-Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits, - contre : groupe Ensemble pour le Grand Lyon (sauf MM. Assi, Barge, Calvel et Imbert A. qui s'abstiennent), - abstentions : MM. Assi, Barge, Calvel et Imbert A. (groupe Ensemble pour le Grand Lyon).

Adopté.

Rapporteur : M. DAVID.

N° 2010-1521 - développement économique - Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) - Attribution d'une subvention à l'Université de Lyon pour son programme d'actions 2010 - Avenant n° 2 à la convention de subvention pluriannuelle 2008-2010 - Délégation générale au développement économique et international - Direction des services aux entreprises - Pôle innovation -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Arrue a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1521. Monsieur Arrue, vous avez la parole.

M. le Vice-Président ARRUE, rapporteur : Monsieur le Président, je suis à la disposition de mes collègues pour donner de plus amples explications mais il me semble que l'exposé des motifs du projet de délibération qui nous est communiqué est tout à fait explicite. La commission a émis un avis unanimement favorable.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Deux minutes pour le groupe Centriste et démocrate.

M. AUGOYARD : Je ne vais pas rallonger la soirée, je vois que la résistance de certains collègues est à bout. Sur ce projet, sur lequel bien sûr le groupe Centriste et démocrate votera pour, je veux juste rappeler en quelques mots que nous sommes favorables au rayonnement international de notre agglomération d'un point de vue universitaire.

Il est clair qu'il n'y a aucune métropole qui rayonne si elle n'a pas d'université digne de ce nom et qui rayonne par elle-même. Cependant, je pense qu'il faudrait attirer l'attention de notre Conseil sur le fait qu'il faudrait aussi avoir plus d'actions auprès

des étudiants pour faciliter leur vie car vous savez aussi qu'une ville attire du point de vue universitaire lorsqu'elle attire les étudiants, ne serait-ce que par des services que l'on pourrait mutualiser ou simplifier ; par exemple, faire fusionner les cartes d'étudiants avec les cartes de bus comme cela se fait dans beaucoup de métropoles européennes, etc. Mais je pense que nous aurons l'occasion d'en reparler dans d'autres enceintes.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Trois minutes pour le groupe Communiste et intervention citoyenne.

M. MILLET : Monsieur le Président, chers collègues, la délibération qui nous est proposée indique -je cite- : "L'attractivité internationale et l'ouverture à l'économie de l'enseignement supérieur et de la recherche sont des enjeux clés pour l'ambition européenne de l'agglomération et le plan de mandat se propose de renforcer la place de l'université en tant qu'acteur de l'innovation et du développement de la métropole...".

Une première remarque, certes polémique, mais très actuelle en ces temps de bouleversements économiques : ne faudrait-il pas, à l'inverse, ouvrir enfin le monde de l'économie à l'exercice du doute et de la dialectique nécessaires à toute connaissance pour innover enfin, dans la rupture avec les dogmes intangibles de la rentabilité et de la concurrence ?

Une deuxième remarque plus pragmatique : nous constatons avec les chercheurs, les enseignants chercheurs et les étudiants que l'ouverture de l'enseignement supérieur à l'économie est au contraire centrée sur les objectifs étroits et immédiats de la rentabilité et de ses dogmes, pilotant et pliant ainsi la recherche fondamentale et l'enseignement supérieur à l'application de ses dogmes, avec les catastrophes économiques et financières actuelles et les appauvrissements de la pensée qui l'accompagnent.

Or, Rolland Jacquet l'esquissait dans son intervention sur le symposium de la chimie d'avenir, lors de notre séance précédente : pour gagner en attractivité, en rayonnement, c'est l'ensemble de la chaîne de la recherche qu'il convient de développer, recherche fondamentale comprise. Certes, elle est plus incertaine et plus risquée, elle nécessite des moyens et le rôle de l'Etat devrait être exemplaire. Mais l'inquiétude est bien réelle face au plan d'austérité et aux orientations données par le Gouvernement aux universités et organismes de recherche.

Quelle que soit leur volonté, les collectivités territoriales ne pourront se substituer à l'Etat. Elles devraient refuser de servir d'alibi au désengagement de l'Etat qui doit prendre ses responsabilités en faveur de la recherche fondamentale, puisque le privé n'y va pas, pire, se défait même de la recherche appliquée et finalisée sur le public.

Si les collectivités territoriales ont un rôle à jouer, ce devrait être de promouvoir l'égalité d'accès à l'enseignement supérieur, y compris de longue durée, un développement équilibré des diverses disciplines permettant de résister aux désastres de la concurrence et développement de tous les sites universitaires et pas seulement de quelques lieux d'élite.

Autre exemple dans les sciences du vivant où l'université de Lyon a de nombreux atouts mais souffre sur la biologie systémique, interface entre la biologie et les sciences formelles. L'attractivité de l'université de Lyon dépend aussi de cet atout ignoré, des choix privés que favorisent les pôles de compétitivité et pourtant jugés trop faible par la communauté scientifique.

La dernière remarque porte sur l'animation du PRES, dont les structures actuelles éloignent les enseignants chercheurs et étudiants des lieux de décisions, dans un contexte aggravé par le développement des fondations qui prennent le pas sur les conseils d'administration, lieux de vie démocratique de l'université. Au contraire, nous devons contribuer à ce que l'ensemble de la communauté scientifique soit écoutée et entendue dans l'organisation des institutions universitaires.

Avec ces remarques, le groupe Communiste et intervention citoyenne votera la subvention pour 2010-2011. Pour ma part, et pour marquer le refus d'une politique gouvernementale de privatisation rapide de l'enseignement supérieur à travers ces nouvelles structures de décisions imposées, je m'abstiendrai. Merci.

M. LE PRÉSIDENT : Le groupe Socialiste et apparentés.

M. CORAZZOL : Monsieur le Président, chers collègues, les engagements pris par le Grand Lyon pour soutenir le PRES pour une université forte, pour inscrire l'université dans le dynamisme économique de la métropole et construire un schéma directeur universitaire montre sa volonté de positionner l'enseignement supérieur et la recherche comme une compétence à part entière de notre collectivité territoriale.

En effet, le lien entre le développement économique de notre territoire et le développement de l'université est incontournable, voire obligatoire. Quelques exemples : partenariat entre le PRES et OnlyLyon pour le développement des partenariats internationaux, actions de Lyon Sciences Transfert pour la valorisation de la recherche, une antenne de l'association La Manu pour aider à l'insertion professionnelle des étudiants, ou encore des études pour l'accompagnement des établissements dans la réalisation de leur schéma immobilier, ou encore le soutien au PRES pour une réponse coordonnée au Grand emprunt, ou encore le soutien des études en vue de la création de logements étudiants. Tous ces exemples contribuent à montrer la nécessité, pour une collectivité comme la nôtre, de disposer d'une compétence dans le domaine stratégique au plus près de intérêts du territoire.

La réforme des collectivités qui vise à nous supprimer la possibilité d'intervenir dans des domaines aussi primordiaux pour l'avenir montre combien le Gouvernement est loin des préoccupations des territoires. La logique comptable et partisane engagée dans de trop nombreux dossiers, moins de compétences égale moins de dépenses égale moins de déficits est totalement erronée -pour ne prendre que le domaine qui nous intéresse dans cette délibération-. Les dépenses engagées par le Grand Lyon généreront de l'activité économique par un rayonnement international amélioré et renforcé, par une meilleure insertion de nos diplômés ou encore par l'anticipation de l'organisation stratégique de l'enseignement supérieur et de la recherche dans le domaine métropolitain.

Le développement de l'enseignement supérieur doit évidemment s'appuyer sur les acteurs locaux et non uniquement sur la politique de l'Etat central. En résumé, la subvention accordée aux PRES ne sera pas à fonds perdus, bien au contraire. C'est pour ces raisons, monsieur le Président, mes chers collègues, que le groupe Socialiste et apparentés approuvera cette délibération.

Je vous remercie.

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

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne (sauf M. Millet qui s'abstient) - Centriste et démocrate - Les Verts - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche-Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,
 - contre : néant,
 - abstention : M. Millet (groupe Communiste et intervention citoyenne).

Adopté.

Rapporteur : M. le Vice-Président ARRUE.

N° 2010-1522 - développement économique - Club des entrepreneurs pour les aéroports de Lyon - Convention triennale 2010-2012 - Soutien au programme d'actions 2010 - Délégation générale au développement économique et international - Direction marketing et stratégie économiques -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le Vice-Président Julien-Laferrière a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2010-1522. Monsieur Julien-Laferrière, vous avez la parole.

M. le Vice-Président JULIEN-LAFERRIÈRE, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le Président, pour cette délibération qui concerne le soutien de notre Communauté urbaine au Club des entrepreneurs pour les aéroports de Lyon.

M. LE PRÉSIDENT : Merci bien. Trois minutes pour le groupe Les Verts.

Mme BAUME : Monsieur le Président, chers collègues, que l'agglomération lyonnaise compte un aéroport pour relier les Grands Lyonnais et Rhodaniens au monde pour des raisons de loisirs ou économiques, c'est très bien, chacun est libre. Que le Grand Lyon, avec d'autres collectivités, entre dans le capital de la SA Aéroport de Lyon en 2007, en gros et en caricaturant, pour suivre les évolutions et insister sur les liens avec le fret ferroviaire, le fret fluvial et le transport en commun des voyageurs et, par ailleurs, pour pallier aux éventuels désengagements de l'Etat, pourquoi pas.

Mais que notre collectivité apporte plus dans le panier de la mariée -si je puis me permettre-, à savoir pour le club des entrepreneurs de Saint-Exupéry pour 2010 et 2011 alors qu'il existe une structure dont c'est précisément l'objet, à savoir la CCI, qu'elle soit d'ailleurs régionale ou de Lyon, les écologistes s'interrogent. Enfin, ce club comprend, entre autres, Aventis, Bayer Cropscience, Ernst & Young, bref des PME qui ne comptent ni communicants, ni chargés de relations publiques, ni même fin stratèges. Ont-ils vraiment besoin de ces deniers publics ?

Puisqu'il s'agit de développement économique et de vision territoriale, je vous indique que la FNAUT, que tout le monde connaît ici, en 2009, avec le Ministère des transports, a bien

précisé que le secteur de l'aviation va perdre en France près de 9 millions de passagers qui préféreront utiliser le train. Alors je me demande si cet argent public ne pourrait pas alimenter des études pour désengorger le noeud ferroviaire lyonnais ou encore pour renforcer le fret fluvial avec cette belle ressource qu'est le Rhône.

Parce qu'il est question de développement économique et de compétitivité -je me réfère aux échanges que nous avons eus en commission-, sachez que l'Allemagne, qui n'est pas souvent montrée du doigt pour ses mauvais résultats sur les questions économiques, compte 19 aéroports soit 4,3 millions d'habitants par aéroport, la France, elle, compte 170 aéroports, soit un pour 358 000 habitants. Cela vous fait sourire, c'est parfait ! Alors je m'interroge et je me dis que l'effet levier recherché des finances publiques, c'est ce qui nous réunit tous ici, les élus locaux, parce que nous n'avons ni la force de frappe financière européenne ni même nationale. Je me dis que cet effet levier n'aura pas lieu et je nous invite à être vigilants.

Vous l'aurez compris, comme je l'ai déjà annoncé en commission économie, le groupe des élus Verts s'oppose à cette aide au Club des entrepreneurs Saint-Exupéry et je me réjouis de vous avoir fait sourire.

M. LE PRÉSIDENT : Je vous emmènerai un jour à Munich et vous verrez effectivement que ce n'est pas Andrézieux-Bouthéon et donc ue l'on ne peut pas mettre en face "un aéroport égale un aéroport". Enfin, bon !

Je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Ensemble pour le Grand Lyon - Synergies-Avenir - Communiste et intervention citoyenne - Centriste et démocrate - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Radical de gauche-Grand Lyon demain - Objectif Lyon Métapolis - Mouvement démocrate - Non inscrits,
 - contre : groupe Les Verts (sauf MM. Buna et Charles qui s'abstiennent),
 - abstentions : MM. Buna et Charles (groupe Les Verts).

Adopté.

Rapporteur : M. le Vice-Président JULIEN-LAFERRIÈRE.

N° 2010-1549 - développement économique - Attribution d'une subvention à l'association Les Lyonnais de New York pour l'année 2010 - Direction des relations internationales -

M. LE PRÉSIDENT : Mes chers collègues, nous en avons terminé car le dossier numéro 2010-1549 est retiré de l'ordre du jour.

(Retiré).

(La séance est levée à 21 heures 28).

Annexe 1

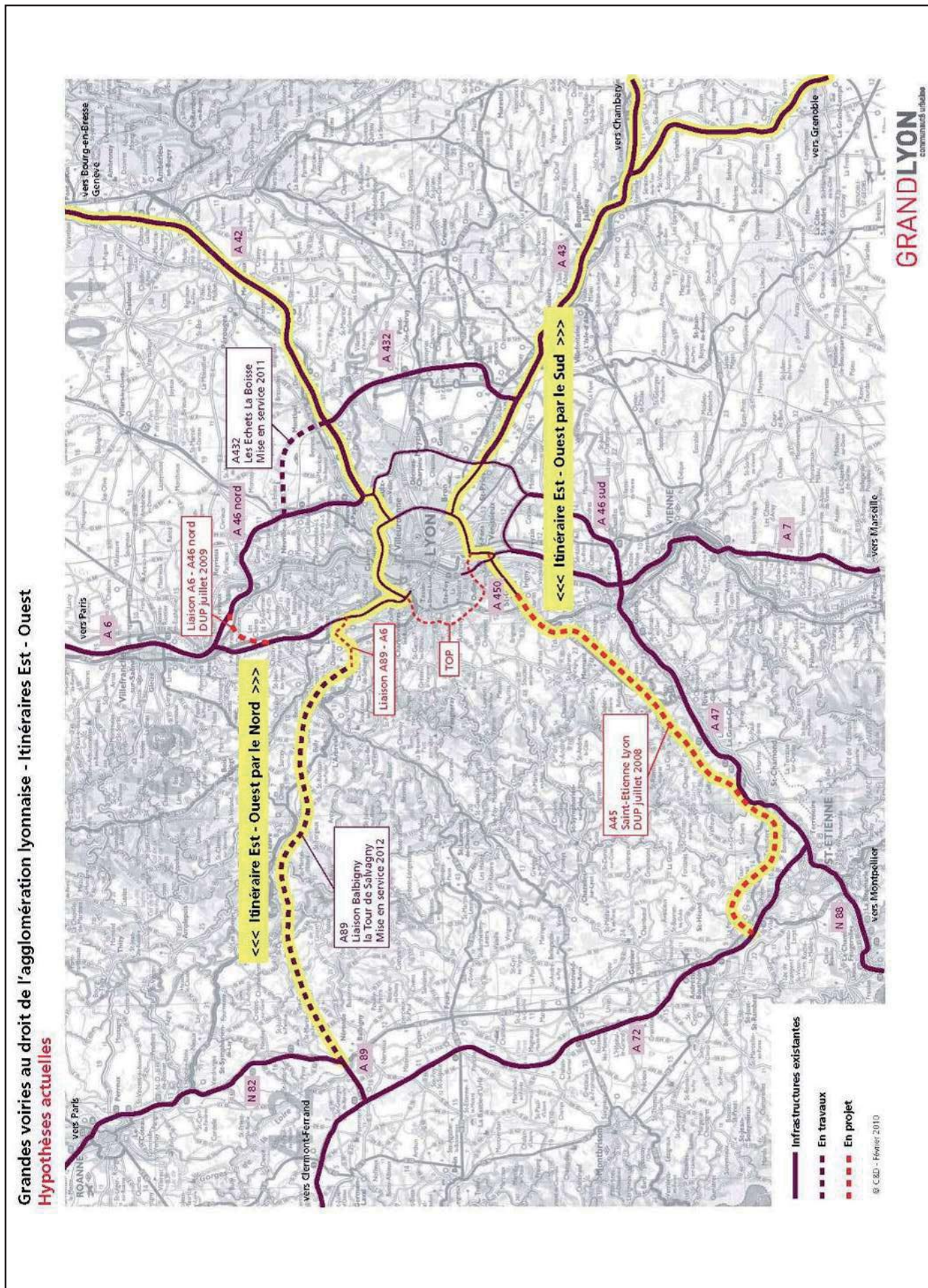
Tronçon ouest du périphérique - dossier n° 2010-1552

**Diapositives projetées lors de l'intervention
de monsieur le Président Collomb (1/7)**

**Conseil Communauté
Lundi 31 Mai 2010**

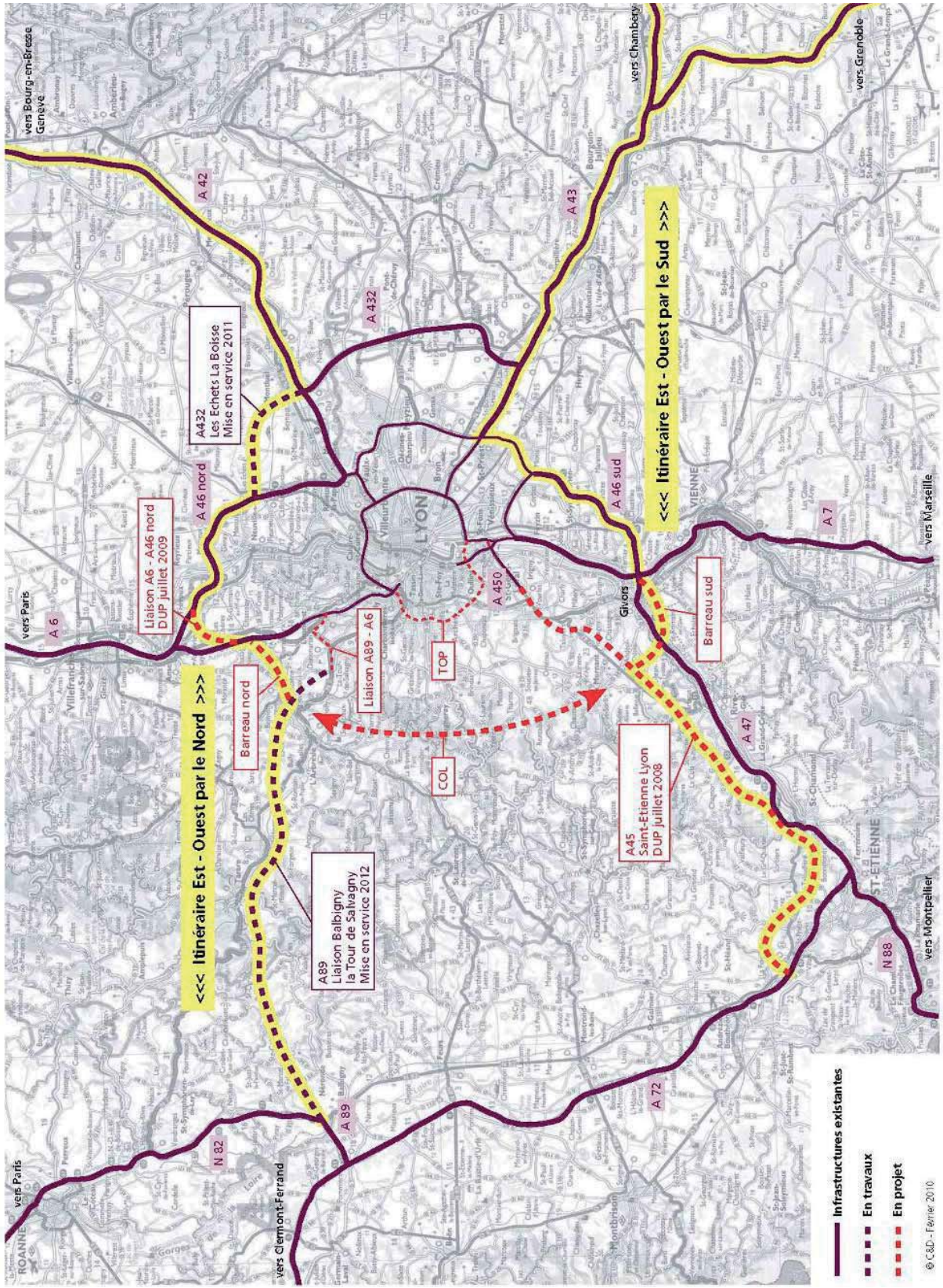
GRANDLYON
communauté urbaine

Diapositives projetées lors de l'intervention de monsieur le Président Collomb (2/7)



Diapositives projetées lors de l'intervention de monsieur le Président Collomb (3/7)

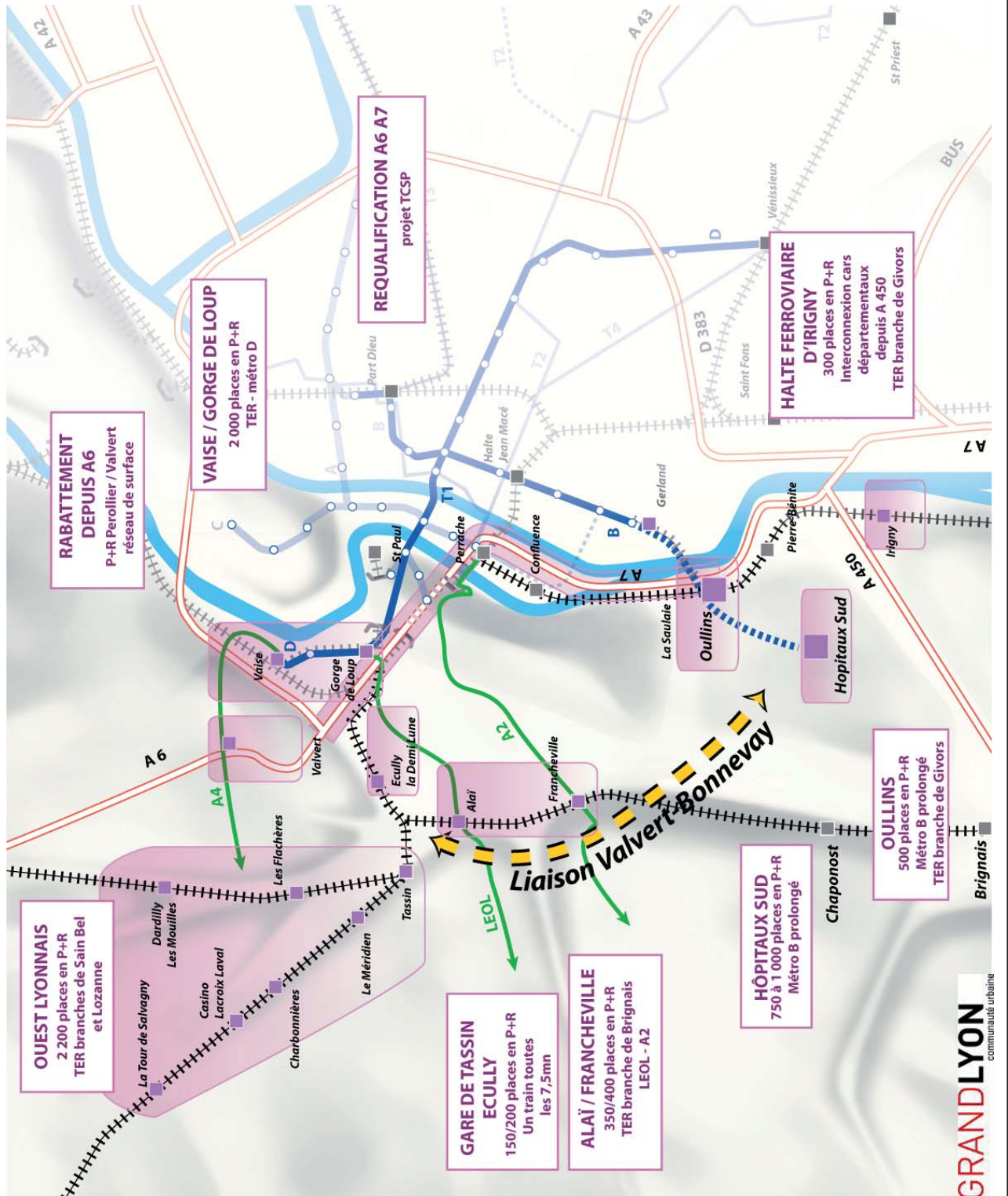
Grandes voiries au droit de l'agglomération lyonnaise - Itinéraires Est - Ouest
Itinéraires proposés avec les barreaux nord et sud du COL



© C.S.D. - Février 2010

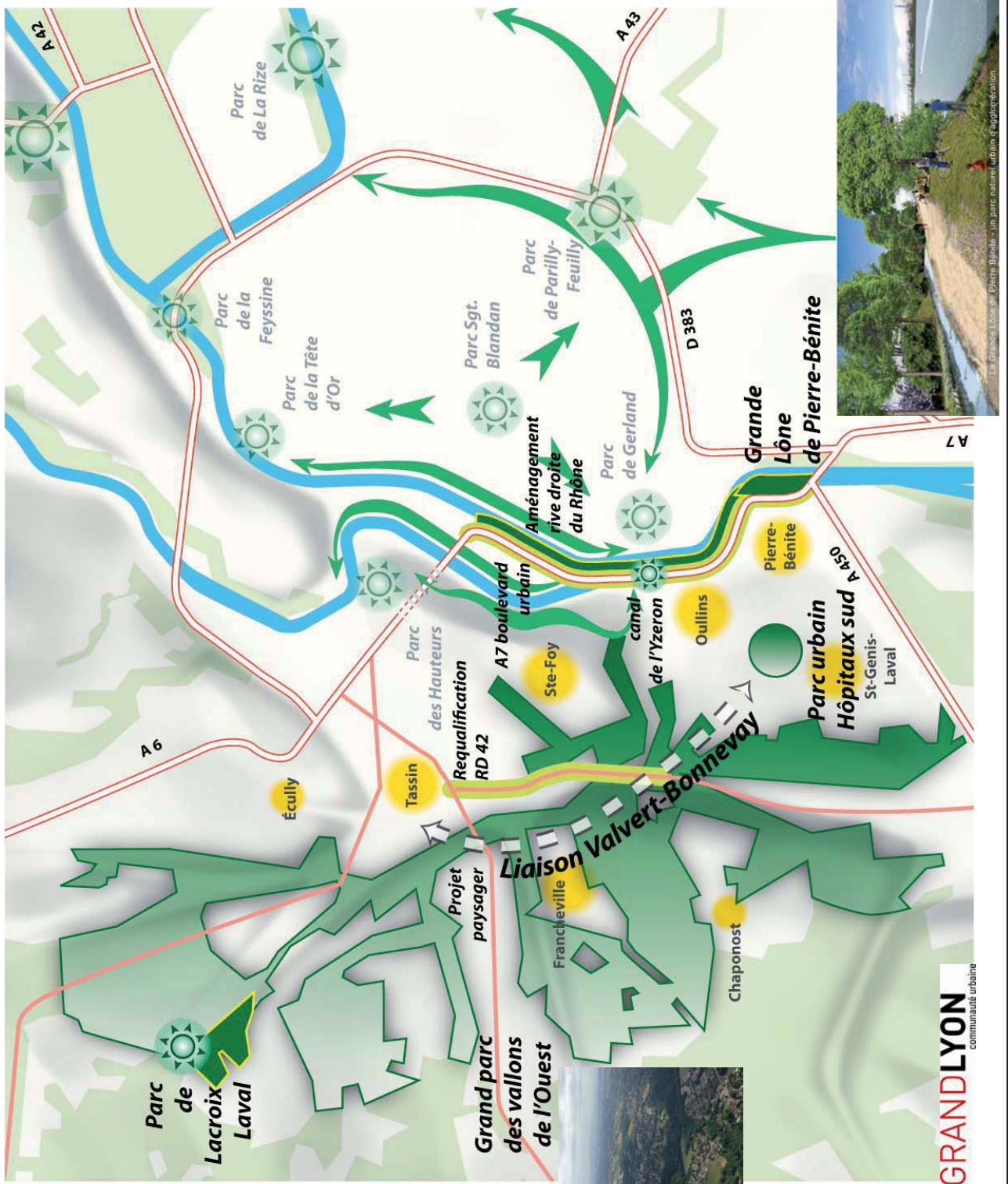
Diapositives projetées lors de l'intervention de monsieur le Président Collomb (4/7)

Renforcer l'intermodalité



Diapositives projetées lors de l'intervention de monsieur le Président Collomb (5/7)

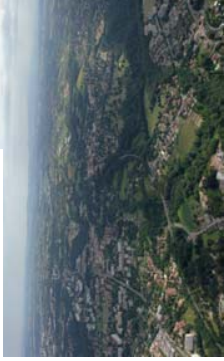
Valoriser les paysages et requalifier les centres villes



TASSIN - ECULLY
Liaison urbaine liée au réaménagement du boulevard du Valvert

FRANCHEVILLE
Requalification du RD 42

STE FOY - BEAUVANT
Requalification du RD 50

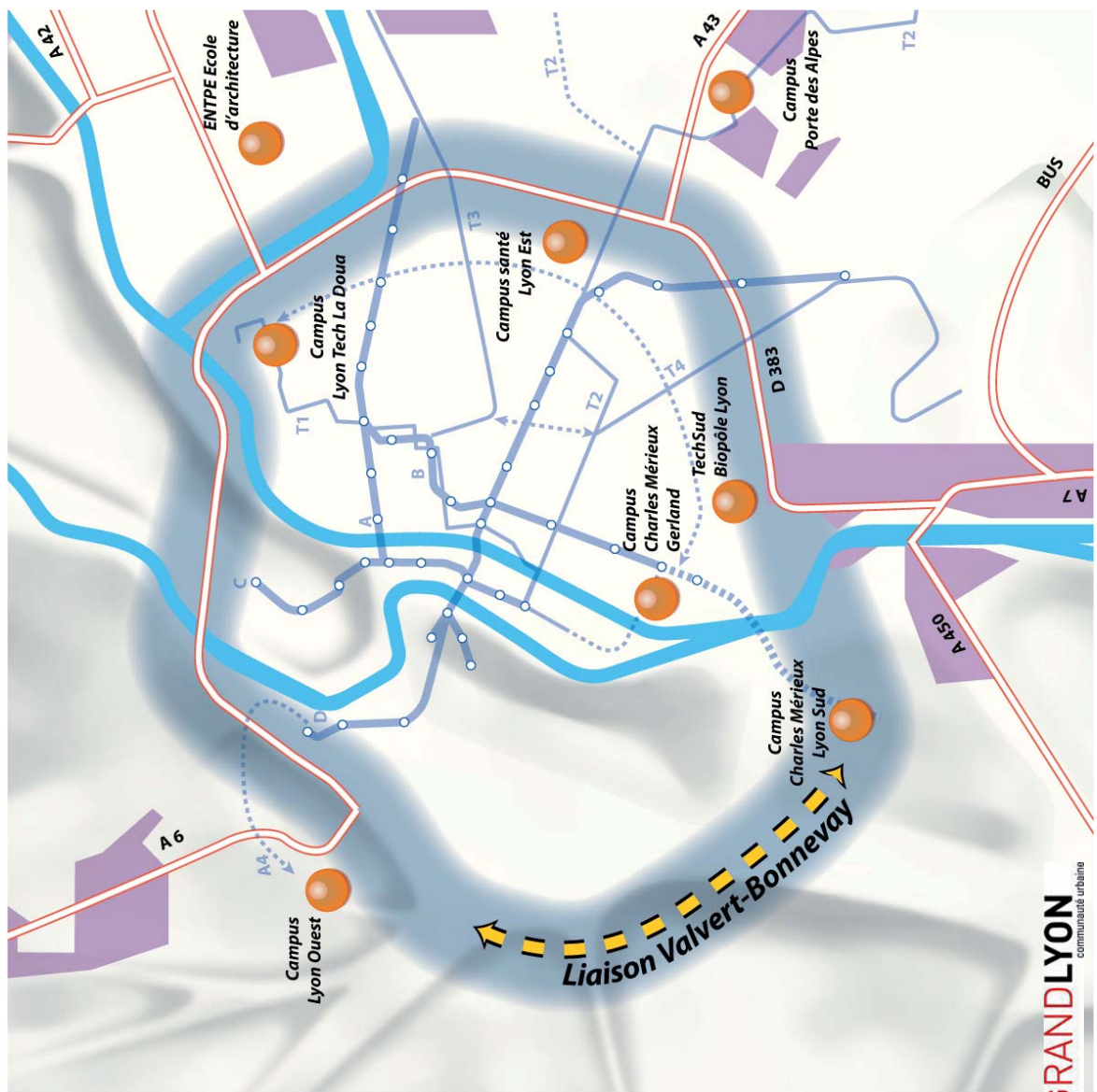


OULLINS - ST GENIS LAVAL
Requalification du RD 486, Grande rue d'Oullins

PIERRE-BENITE
Requalification des rues Zola et Voltaire

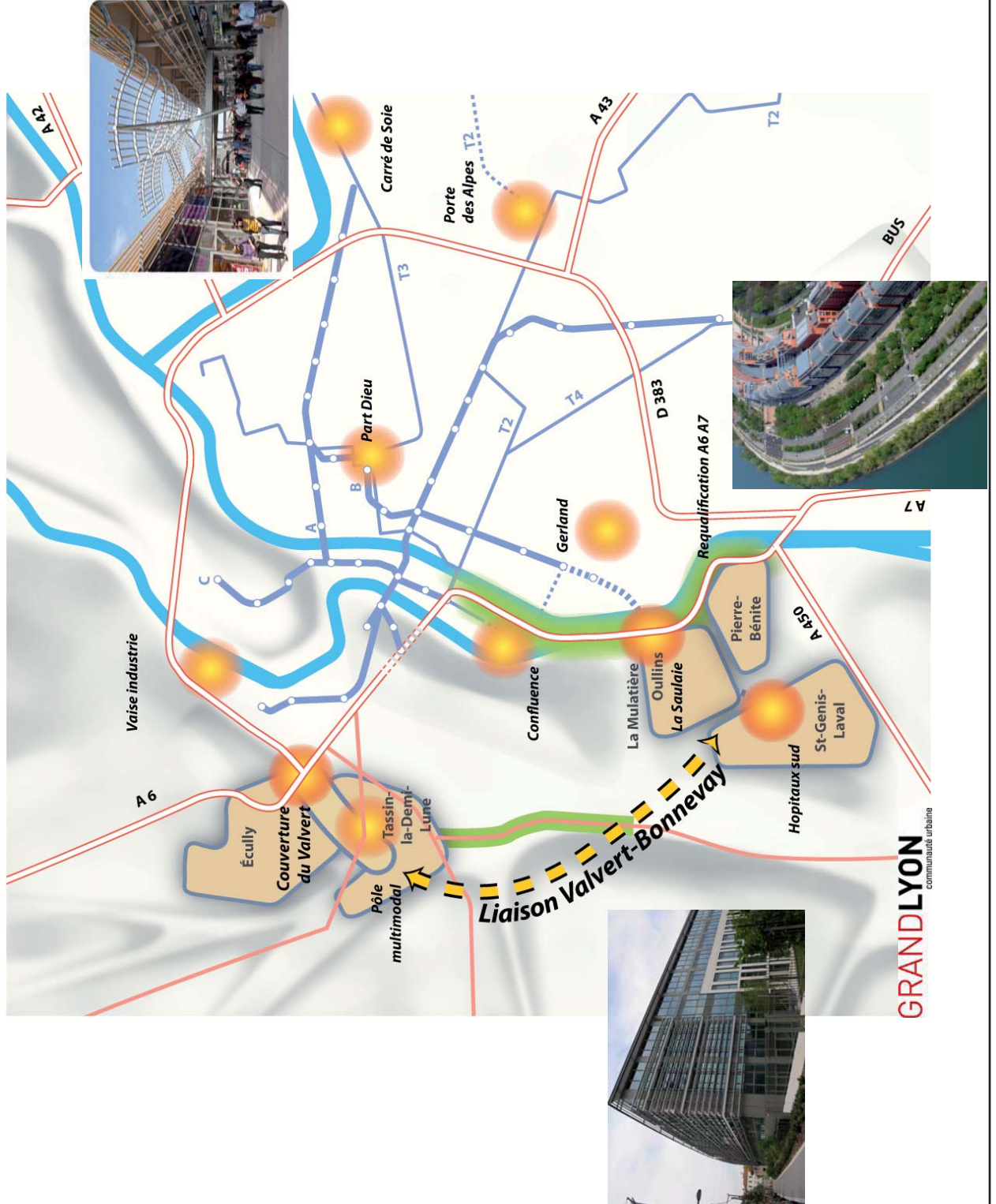
Diapositives projetées lors de l'intervention de monsieur le Président Collomb (6/7)

Relier les pôles scientifiques



Diapositives projetées lors de l'intervention de monsieur le Président Collomb (7/7)

Favoriser l'émergence de grands projets



Annexe 2

Amendement déposé par le groupe ensemble pour le Grand Lyon
sur le dossier n° 2010-1552 (Tronçon ouest du périphérique)

Conseil de Communauté Urbaine du 31 mai 2010

AMENDEMENT

Déposé par le groupe *Ensemble pour le Grand Lyon*
Sur le Rapport N°2010/1552 : Tronçon Ouest du Périphérique

Le groupe *Ensemble pour le Grand Lyon* propose que la délibération N°2010-1552 soit modifiée de la manière suivante :

- **Dans la partie N°1 du rapport -La maîtrise d'ouvrage par la Communauté Urbaine § 1-2**

Au lieu de : que le tracé présenté au débat public soit le tracé court arrêté par le Conseil Général dès 1997.

Écrire : ***que tous les différents tracés soient présentés au débat public.***

- **Dans le délibère alinéa 2 :**

Au lieu de : Approuve le protocole avec le Conseil Général du Rhône relatif aux modalités générales de cofinancement de l'opération du Tronçon Ouest du Périphérique pour l'ensemble des phases d'études préalables, de concertation...

Écrire : Approuve le protocole avec le Conseil Général du Rhône relatif aux modalités générales de cofinancement de l'opération du Tronçon Ouest du Périphérique pour l'ensemble des phases d'études préalables ***des différents tracés***, de concertation...

Annexe 3

**Amendement déposé par le groupe Gauche alternative, écologique et citoyenne
sur le dossier n° 2010-1552 (Tronçon ouest du périphérique)**



CONSEIL DE COMMUNAUTE URBAINE DU 31 MAI 2010

AMENDEMENT

**PROPOSE PAR LE GROUPE
GAUCHE ALTERNATIVE ECOLOGIQUE CITOYENNE**

**Ordre du jour complémentaire
Commission Déplacements et voirie
Dossier n° 1552 – Tronçon Ouest du Périphérique**

**Page 3 ,
Paragraphe 4 L'individualisation partielle d'autorisation de programme
Ligne 3 après réalisation d'études préalables,...
Rajouter :**

«incluant une étude de faisabilité sur les différents types de contribution des usagers»

Annexe 4
Désignation d'un représentant au sein du comité syndical du SYMALIM
Procès-verbal d'élection
(dossier n° 2010-1476)

**DESIGNATION D'UN REPRESENTANT AU SEIN DU COMITE SYNDICAL
DU SYNDICAT MIXTE POUR L'AMENAGEMENT ET LA GESTION
DU GRAND PARC MIRIBEL-JONAGE (SYMALIM)**
Rapport n° 2010-1476
- Procès-verbal -

Le président a ouvert le **1^{er} tour de scrutin**.

Il a été constaté que les urnes ne contenaient aucun bulletin.

La candidature suivante a été présentée :

- Monsieur Loïc CHABRIER.

Les conseillers ont déposé leur bulletin dans l'urne.

Les scrutateurs ont procédé au dépouillement du vote qui a donné les résultats suivants :

- nombre de bulletins trouvés dans l'urne.....	138
- à déduire : bulletins blancs ou nuls	22
- suffrages exprimés	116
- majorité absolue	59

Ont obtenu :

- Monsieur Loïc CHABRIER	114 voix
- Madame Florence BOCQUET.....	1 voix
- Monsieur Baptiste DUMAS	1 voix

Monsieur Loïc CHABRIER ayant obtenu la majorité absolue, à l'issue du 1^{er} tour de scrutin, a été désigné comme titulaire pour représenter la Communauté urbaine au sein du comité syndical du Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du grand parc Miribel-Jonage (SYMALIM).

Annexe 5
Désignation d'un représentant au sein du comité syndical du SEPAL
Procès-verbal d'élection
(dossier n° 2010-1485)

DESIGNATION D'UN REPRESENTANT AU SEIN DU CONSEIL SYNDICAL DU SYNDICAT MIXTE D'ETUDES ET DE PROGRAMMATION DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE (SEPAL)
Rapport n° 2010-1485

- Procès-verbal -

Le président a ouvert le **1^{er} tour de scrutin**.

Il a été constaté que les urnes ne contenaient aucun bulletin.

La candidature suivante a été présentée :

- Monsieur Jean-Pierre FLACONNECHE

Les conseillers ont déposé leur bulletin dans l'urne.

Les scrutateurs ont procédé au dépouillement du vote qui a donné les résultats suivants :

- nombre de bulletins trouvés dans l'urne.....	144
- à déduire : bulletins blancs ou nuls	29
- suffrages exprimés	115
- majorité absolue	58

Ont obtenu :

- Monsieur Jean-Pierre FLACONNECHE.....	111 voix
- Madame Michèle VULLIEN	3 voix
- Madame Florence BOCQUET.....	1 voix

Monsieur Jean-Pierre FLACONNECHE ayant obtenu la majorité absolue, à l'issue du 1er tour de scrutin, a été désigné comme titulaire pour représenter la Communauté urbaine au sein du conseil syndical du Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (SEPAL).
