



Procès-verbal de la séance publique du conseil de Communauté du 19 septembre 2005

SOMMAIRE

<i>Désignation d'un secrétaire de séance</i>	(p. 6)
<i>Appel nominal</i>	(p. 6)
<i>Dépôts de pouvoirs pour absence momentanée</i>	(p. 6)
<i>Adoption des procès-verbaux des séances publiques des 21 juin et 11 juillet 2005</i>	(p. 6)
<i>Compte-rendu des décisions prises par le Bureau délibératif en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2005-2606 en date du 18 avril 2005 (dossiers n° 2005-2884 et 2005-2885)</i>	(p. 6)
<i>Procédure d'urgence - dossier n° 2005-2694</i>	(p. 9)
<i>Question orale du groupe UMP - Intervention de M. Gaël Petit relative à l'entretien des voiries communautaires</i>	(p. 35)
<i>Annexe - Amendement présenté par le groupe UMP (dossier n° 2005-2964)</i>	(p. 36)

Les textes des délibérations n° 2005-2884 à 2005-2964 ont été publiés dans le bulletin officiel n° 348.

N° 2005-2884	<i>Compte-rendu des décisions prises par le Bureau délibératif du 20 juin 2005 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2005-2606 en date du 18 avril 2005 -</i>	(p. 6)
N° 2005-2885	<i>Compte-rendu des décisions prises par le Bureau délibératif du 4 juillet 2005 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2005-2606 en date du 18 avril 2005 -</i>	(p. 6)

COMMISSION DÉPLACEMENTS ET URBANISME

N° 2005-2886	<i>Plan de déplacement d'entreprise - première phase expérimentale - Adaptation tarifaire du réseau TCL pour les agents de la Communauté urbaine travaillant dans le 3° arrondissement de Lyon -</i>	(p. 21)
N° 2005-2887	<i>Lyon 3°, Meyzieu - Projet modes doux LEA - Opération n° 917 - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 22)
N° 2005-2888	<i>Subvention à l'association Pérégrinalyon -</i>	(p. 22)
N° 2005-2889	<i>Lyon - Marché de mobilier urbain et vélos passé avec la société J. C. Decaux - Tarification du système Vélo'V pour les abonnés de Lyon Parc Auto (LPA) -</i>	(p. 23)
N° 2005-2890	<i>Bron - Quartier du Terraillon - Portage de la vacance des logements dans les copropriétés acquises par la SA Axiade Rhône-Alpes -</i>	(p. 30)
N° 2005-2891	<i>Charbonnières les Bains - Aménagement des espaces publics aux abords du groupe scolaire - Ouverture de la concertation préalable -</i>	(p. 30)
N° 2005-2892	<i>Ecully - Secteur du Trouillat - Institution d'un périmètre d'études -</i>	(p. 24)
N° 2005-2893	<i>Neuville sur Saône - Résidence L'Aventurière - Première tranche - Plan de financement des travaux d'aménagement des espaces extérieurs - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 30)

N° 2005-2894	<i>Saint Didier au Mont d'Or - Centre-bourg - Restructuration - Bilan de la concertation -</i>	(p. 30)
N° 2005-2895	<i>Saint Fons - Quartier des Clochettes - Place des Palabres - Requalification - Individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 30)
N° 2005-2896	<i>Vaulx en Velin - Ilot Boissier sud - Individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 30)
N° 2005-2897	<i>Vaulx en Velin - Aménagement du centre nord - Objectifs poursuivis, modalités et ouverture de la concertation préalable -</i>	(p. 30)
N° 2005-2898	<i>Vernaison - Ilot mairie - Aménagement du centre - Individualisation d'une autorisation de programme partielle -</i>	(p. 31)
N° 2005-2899	<i>Saint Priest - Quartier Bel Air - Espace central - Politique de la ville et renouvellement urbain - Objectifs poursuivis et modalités de concertation -</i>	(p. 31)
N° 2005-2900	<i>Lyon 3°, Lyon 6°, Lyon 7° - Berges de la rive gauche du Rhône - Autorisation de signer la convention avec la ville de Lyon et de solliciter les subventions de la Région -</i>	(p. 24)
N° 2005-2901	<i>Lyon 3°, Lyon 6°, Lyon 7° - Aménagement des berges de la rive gauche du Rhône - Déclaration de projet après enquête publique -</i>	(p. 24)
N° 2005-2902	<i>Lyon 9° - Grande rue de Vaise - Phase travaux - Individualisation d'autorisation de programme complémentaire -</i>	(p. 30)
N° 2005-2903	<i>Aires d'accueil des gens du voyage - Programme 2005 - Autorisation de programme globalisée pour les travaux de compétence communautaire -</i>	(p. 31)
N° 2005-2904	<i>Quartiers du contrat de ville - Gestion sociale et urbaine de proximité (GSUP) - Participations aux actions présence et tranquillité mises en oeuvre par l'association régionale Rhône-Alpes pour le développement pour des emplois de proximité dans le logement social (Arradep) - Convention de participation financière -</i>	(p. 31)
N° 2005-2905	<i>Vaulx en Velin - L'Ecoin sous la Combe - Aménagement d'un lieu de vie et d'animation - Fonds de concours à l'Opac de Villeurbanne -</i>	(p. 30)
N° 2005-2906	<i>Vénissieux - Les Minguettes - Max Barel - Aménagement des abords du gymnase Paul Eluard - Convention de désignation de la commune de Vénissieux en qualité de maître d'ouvrage unique - Individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 30)
N° 2005-2907	<i>Décines Charpieu - Gestion sociale et urbaine de proximité (GSUP) - Programmation 2005 -</i>	(p. 31)
N° 2005-2908	<i>Vénissieux - Les Minguettes Max Barel - Grand projet de ville (GPV) - Rue Monmousseau - Aménagement des abords des résidences de la société ICF Sud-Est Méditerranée - Versement d'un fonds de concours -</i>	(p. 30)
N° 2005-2909	<i>Vaulx en Velin, Villeurbanne - Carré de Soie - Nouveau périmètre d'études -</i>	(p. 30)
N° 2005-2910	<i>Vénissieux - ZAC de Venissy - Grand projet de ville (GPV) - Engagement des études de maîtrise d'oeuvre - Individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 30)
N° 2005-2911	<i>Lyon 8° - ZAC Berthelot-Epargne - Approbation du programme d'équipements publics (PEP) -</i>	(p. 25)
N° 2005-2912	<i>Lyon 9° - ZAC de la Duchère - Approbation du programme des équipements publics (PEP) -</i>	(p. 25)
N° 2005-2913	<i>Albigny sur Saône - Rue Germain - Individualisation de l'autorisation de programme -</i>	(p. 30)
N° 2005-2914	<i>Bron - Avenue Roger Salengro - Modification du projet d'aménagement et du plan de financement -</i>	retiré
N° 2005-2915	<i>La Mulatière - Place du Général Leclerc - Réaménagement - Individualisation d'autorisation de programme - Attribution d'un mandat de maîtrise d'ouvrage - Autorisation de signer le marché -</i>	(p. 31)
N° 2005-2916	<i>Tassin la Demi Lune - Le Bourg - Aménagement de la place - Ouverture de la concertation préalable -</i>	(p. 32)
N° 2005-2917	<i>Vaulx en Velin, Villeurbanne - Pôle de loisirs du Carré de Soie - Aménagement des voiries - Autorisation du département du Rhône -</i>	(p. 31)
N° 2005-2918	<i>Mions - Quartier Joliot-Curie - Hameau la Fontaine - Propriété SA Gabriel Rosset - Remise en état de la voirie interne - Individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 31)
N° 2005-2919	<i>Lyon 1er - Montée de la Grande Côte - Aménagement - Autorisation de signer l'avenant n° 2 au marché de maîtrise d'oeuvre -</i>	(p. 32)

N° 2005-2920	<i>Lyon 3° - Part-Dieu - Entrée "est" de la bibliothèque - Reprise du trottoir du boulevard Vivier Merle - Individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 31)
N° 2005-2921	<i>Lyon 3°, Caluire et Cuire, Lyon 6° - Demande d'individualisation d'autorisation de programme complémentaire sur l'opération 789 pour le surcoût qualitatif lié aux travaux de la ligne de trolleybus C 1-C 2 - Convention relative à la participation financière de la Communauté urbaine au Sytral pour le surcoût qualitatif et à la désignation du Sytral en qualité de maître d'ouvrage -</i>	(p. 26)
N° 2005-2922	<i>Lyon 6°, Caluire et Cuire - Projet de passerelle sur le Rhône, entre la Cité internationale et le quartier Saint Clair - Bilan de la concertation préalable -</i>	(p. 32)
N° 2005-2923	<i>Lyon 7° - Place Jean Macé - Création d'une halte ferroviaire - Etudes d'avant-projet de la halte - Avenant à la convention relative au financement des études d'avant-projet entre Réseau ferré de France, la SNCF, la région Rhône-Alpes et la Communauté urbaine - Etudes de voirie et d'espaces publics, travaux préparatoires sous maîtrise d'ouvrage communautaire - Individualisation d'autorisation de programme partielle -</i>	(p. 26)
N° 2005-2924	<i>Lyon 9° - Voie nouvelle Saint Cyr-place de Paris dite rue du 24 mars 1852 - Troisième phase de travaux - Individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 30)
N° 2005-2925	<i>Lyon 9° - Voie nouvelle des Deux Joannès - Phase de travaux et d'acquisitions foncières - Individualisation d'autorisation de programme -</i>	(p. 30)
N° 2005-2926	<i>Travaux de réfection définitive de tranchées par les intervenants - Convention - Modification du règlement de voirie -</i>	(p. 27)
N° 2005-2927	<i>Fourniture de produits de voirie pour l'année 2006, éventuellement renouvelable en 2007, 2008 et 2009 par reconduction expresse - Lancement de la procédure - Marché annuel à bons de commande - Appel d'offres ouvert -</i>	retiré
N° 2005-2928	<i>Lyon 5° - Parc de stationnement Saint Georges - Tunnel Lavarenne - Avenant au mandat de travaux avec la société Lyon Parc Auto - Jalonnement - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme -</i>	(p. 26)
N° 2005-2929	<i>Etudes de circulation sur le territoire de la communauté urbaine de Lyon pour l'année 2006, éventuellement renouvelable en 2007, 2008 et 2009 par reconduction expresse - Marché annuel à bons de commande - Approbation d'un dossier de consultation des entrepreneurs - Lancement de la procédure d'appel d'offres ouvert -</i>	(p. 30)
N° 2005-2930	<i>Lyon - Tunnel sous la Croix-Rousse (TCR) - Travaux d'urgence de réparation et de sécurisation - Avenants aux marchés de travaux et de maîtrise d'œuvre - Opération n° 0419 -</i>	(p. 27)
N° 2005-2931	<i>Lyon - Tunnel sous la Croix-Rousse - Individualisation d'autorisation de programme - Opération 0419 - Travaux d'urgence de réparation et de sécurisation - Opération 0651 rénovation lourde -</i>	(p. 27)
N° 2005-2932	<i>Lyon - Tunnel sous Fourvière - Individualisation d'autorisation de programme - Opération 0013 - Rénovation du tunnel -</i>	(p. 27)
N° 2005-2933	<i>Lyon 3°, Lyon 4°, Lyon 5° - Interventions de sécurité et de viabilité dans le tunnel sous Fourvière - Mise en place de balisages et de déviations, nettoyage des chaussées et des ouvrages annexes pour tous les tunnels gérés en régie - Approbation d'un dossier de consultation des entrepreneurs -</i>	(p. 27)
N° 2005-2964	<i>Avis sur l'itinéraire fret du Bas Dauphiné et sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise -</i>	(p. 9)

COMMISSION DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

N° 2005-2934	<i>Convention avec la confédération générale des petites et moyennes entreprises (CGPME) pour développer les coopérations interentreprises - Subvention -</i>	(p. 32)
N° 2005-2935	<i>Villeurbanne - 11-13, avenue Albert Einstein - Centre scientifique et technique d'entreprises de la Doua - Convention conclue avec la SERL - Adaptation du programme immobilier Einstein à vocation de pépinière - Avenant n° 4 -</i>	(p. 32)
N° 2005-2936	<i>Lyon 7° - 8, rue Herman Frankel - Centre scientifique et technique d'entreprises et pépinière Tony Garnier - Convention conclue avec la SERL - Adaptation du programme immobilier et vocation de pépinière - Avenant n° 3 -</i>	(p. 32)
N° 2005-2937	<i>Lyon 8° - 160, avenue Rockefeller - Convention publique d'aménagement du site de la Buire-Rockefeller Bioparc Lyon - Avenant n° 2 à la convention conclue avec la SERL - Précision des missions confiées à l'aménageur, adaptation du programme Laënnec et ajustement du bilan général de l'opération d'aménagement -</i>	retiré
N° 2005-2938	<i>Convention de coopération décentralisée entre la Communauté urbaine et la ville de Rabat (Maroc) -</i>	(p. 33)

N° 2005-2939	<i>Subvention de fonctionnement à l'association Réseau d'appui aux actions de formation pour le développement (Rafod) -</i>	(p. 33)
N° 2005-2940	<i>Subvention au comité de jumelage de Rillieux la Pape-Natitingou (Bénin) -</i>	(p. 33)
N° 2005-2941	<i>Subventions à trois associations de solidarité internationale de l'agglomération lyonnaise -</i>	(p. 33)
N° 2005-2942	<i>Requalification des parcs et zones industriels - Contrat de cession non exclusif du droit de reproduction, de représentation et d'adaptation de la gamme de mobilier de signalétique mise en oeuvre par la société Integral Ruedi Baur et associés dans les zones d'activités de la communauté urbaine de Lyon -</i>	(p. 32)

COMMISSION FINANCES ET INSTITUTIONS

N° 2005-2943	<i>Contrat de licence de marques Vélo'V passé avec la société J.C. Decaux -</i>	(p. 29)
N° 2005-2944	<i>Acquisition pour le compte de tiers - Opération n° 1202 - Individualisation de programme complémentaire -</i>	(p. 33)
N° 2005-2945	<i>Individualisation d'autorisation de programme opération globalisée - Hôtel de Communauté -</i>	(p. 33)
N° 2005-2946	<i>Lyon 2° - Centre d'échanges de Lyon-Perrache - Individualisation d'autorisation de programme - Opération à créer - Programme de renouvellement des équipements, installations et travaux : renouvellement d'ascenseurs et d'un monte-charge - API partielle -</i>	(p. 33)
N° 2005-2947	<i>Cessions foncières par annuités - Opération n° 0092 - Individualisation d'autorisation de programme complémentaire -</i>	(p. 33)
N° 2005-2948	<i>Station-service aménagée à l'intérieur du parc de stationnement de la place Bellecour - Convention d'occupation temporaire du domaine public communautaire - Abrogation de la délibération n° 2004-2129 en date du 20 septembre 2004 -</i>	(p. 33)
N° 2005-2949	<i>Convention d'ouverture de crédit de trésorerie pour l'année 2006 -</i>	(p. 33)
N° 2005-2950	<i>Emprunts à court et long termes de l'exercice 2005 - Budget principal -</i>	(p. 34)
N° 2005-2951	<i>Exonération de taxe professionnelle pour de jeunes entreprises innovantes -</i>	(p. 29)
N° 2005-2952	<i>Lyon - Convention, avec la Ville, pour la mise à disposition de fibres optiques - Avenant n° 2 -</i>	(p. 34)
N° 2005-2953	<i>Fourniture d'articles et d'appareillages électriques pour les services de la Communauté urbaine - Lancement de la procédure d'appel d'offres ouvert -</i>	(p. 33)
N° 2005-2954	<i>Vaulx en Velin - SERL - Participation dans une société de portage des copropriétés du quartier Sauveteurs-Cervelières - Accord de la Communauté urbaine, actionnaire de la SERL -</i>	(p. 34)

COMMISSION PROXIMITÉ, RESSOURCES HUMAINES ET ENVIRONNEMENT

N° 2005-2955	<i>Vaulx en Velin, Villeurbanne - Restructuration du réseau d'assainissement du nord de la commune de Vaulx en Velin et du quartier Saint Jean à Villeurbanne - Opération 0135 - Collecteur de Vaulx en Velin - Réévaluation de l'autorisation de programme individualisée en dépenses et en recettes -</i>	(p. 34)
N° 2005-2956	<i>Charly, Saint Genis Laval - Contrat de rivière du Garon - Aménagement de l'étang de Virieux - Participations financières aux actions 2005 -</i>	(p. 7)
N° 2005-2957	<i>Saint Genis les Ollières - Projet nature des vallons du Ribes et de ses affluents - Programme d'actions 2005 et participation financière -</i>	(p. 34)
N° 2005-2958	<i>Convention-cadre relative à la collecte des ordures ménagères et déchets assimilés dans les voies privées et les impasses sur le territoire de la Communauté urbaine -</i>	(p. 7)
N° 2005-2959	<i>Participation financière au projet européen Equal action 3 : articuler les temps pour développer les compétences -</i>	(p. 34)
N° 2005-2960	<i>Participation de la Communauté urbaine à l'organisation du Congrès international des villes éducatrices par la ville de Lyon (septembre 2006) -</i>	(p. 6)
N° 2005-2961	<i>Application d'un produit antiverglas sur les ponts et passerelles situés sur le territoire de la Communauté urbaine - Autorisation de signer un marché -</i>	(p. 34)

N° 2005-2962	<i>Centre de valorisation thermique des déchets urbains de Lyon sud - Entretien des chaudières de 28 MW soumis à la réglementation des appareils sous pression - Lancement de la procédure d'appel d'offres ouvert -</i>	(p. 34)
N° 2005-2963	<i>Créations, transformations et suppressions d'emplois -</i>	(p. 8)

**Présidence de monsieur Gérard Collomb
président**

Le lundi 19 septembre 2005 à 18 heures, mesdames et messieurs les membres du conseil de Communauté, dûment convoqués le 9 septembre 2005 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 Thierry Braillard pour assurer les fonctions de secrétaire et procéder à l'appel nominal. Monsieur Braillard, vous avez la parole.

(Monsieur Thierry Braillard est désigné).

Présents : MM. Collomb, Bret, Da Passano, Gerin, Dumont, Mme Pédrini, M. Charrier, Mme Vullien, MM. Touraine, Buna, Reppelin, Darne J., Colin, Mme Elmalan, MM. Calvel, Dupont, Lambert, Mme Gelas, MM. Joly, Abadie, Polga, Pillonel, Claisse, Bertrand, Barral, Mme Guillemot, MM. Daclin, Laurent, David, Mmes Vessiller, Rabatel, MM. Blein, Crimier, Assi, Barge, Mme Bargoïn, MM. Barret, Barthélémy, Beauverie, Benarbia, Mmes Bertrix, Besnard, MM. Bonnard, Bouju, Bourgogne, Braillard, Brochier, Broliquier, Buronfosse, Chaffringeon, Chevailler, Clamaron, Collet, CommunalHaour, Mme d'Anglejan, M. Darne J.C., Mmes David, Decieux, Decriaud, MM. Delorme, Denis, Mme Desbazeille, MM. Deschamps, Desseigne, Mme Dubost, MM. Durieux, Fillot, Flaconnèche, Fournel, Mme Frieh, MM. Galliano, Gandilhon, Mme Gautier, MM. Genin, Gignoux, Giordano, Gonon, Guétaz, Mme Guillaume, MM. Guillemot, Guimet, Huguët, Imbert, Mme Isaac-Sibille, MM. Jeannot, Julien-Laferrière, Laréal, Le Gall, Lelièvre, Lévêque, Linossier, Longueval, Mansot, Marquerol, Mme Mermoud, MM. Meyer, Morales, Mmes MosnierLai, Nachury, M. Nardone, Mme Orcel-Busseneau, M. Pacalon, Mme Palleja, M. Perret, Mme Pesson, M. Petit, Mme Peytavin, MM. Philip, Philipps, Mmes Psaltopoulos, Puviv de Chavannes, M. Rendu, Mme Reynaud, MM. Roche, Rousseau, Sangalli, Sardat, Sauzay, Serres, Mme Spiteri, MM. Téodori, Terracher, Tête, Thivillier, Mme Tourniaire, MM. Uhlrich, Vaté, Vincent, Mme Yéréman.

Absents excusés : MM. Muet (pouvoir à Mme Gelas), Malaval (pouvoir à M. Sauzay), Crédoz (pouvoir à Mme Guillaume), Mme Mailler (pouvoir à Mme Rabatel), M. Béghain (pouvoir à Mme Pesson), Mme Belaziz-Bouziani (pouvoir à M. Braillard), MM. Bideau (pouvoir à Mme Nachury), Buffet (pouvoir à M. Jeannot), Chapas (pouvoir à M. Assi), Mme De Coster (pouvoir à M. Flaconnèche), MM. Dubernard (pouvoir à M. Gignoux), Forissier (pouvoir à M. Gonon), Girod (pouvoir à Mme Orcel-Busseneau), Mme Marquaille (pouvoir à M. Linossier), M. Millon (pouvoir à M. Barthélémy), Mmes Perrin-Gilbert (pouvoir à M. Julien-Laferrière), Petitjean (pouvoir à M. Darne J.C.), MM. Plazzi (pouvoir à M. Thivillier), Rémond (pouvoir à Mme Frieh), Rivalta (pouvoir à M. Terracher), Sturla (pouvoir à M. Longueval), Terrot (pouvoir à M. Le Gall).

Absents non excusés : MM. Vesco, Roux de Bezieux, Turcas, Vial.

Dépôts de pouvoirs pour absence momentanée

MM. Touraine (pouvoir à Mme Pédrini), Joly (pouvoir à M. Dumont), Bertrand (pouvoir à Mme Vessiller), Barral (pouvoir à M. Pillonel), Daclin (pouvoir à M. Guétaz), Mme Bertrix

(pouvoir à M. Uhlrich), Desseigne (pouvoir à M. Imbert), Fournel (pouvoir à M. Benarbia), Laréal (pouvoir à M. Téodori), Morales (pouvoir à M. Vincent), Tête (pouvoir à M. Giordano), Mme Yéréman (pouvoir à Mme d'Anglejan).

**Adoption des procès-verbaux
des séances publiques des 21 juin et 11 juillet 2005**

M. LE PRÉSIDENT : Mesdames et messieurs, vous avez tous pris connaissance des procès-verbaux des séances publiques des 21 juin et 11 juillet 2005.

Le groupe Communiste a demandé une rectification dans le procès-verbal du 11 juillet : les élus communistes de Vénissieux se sont abstenus sur le dossier 2005-2826 concernant le PLU. Monsieur Gerin et madame Peytavin seront ajoutés dans les abstentions.

Si personne n'a d'autre observation à présenter, je les mets aux voix.

(Les procès-verbaux sont adoptés).

Compte-rendu des décisions prises

N° 2005-2884 - Compte-rendu des décisions prises par le Bureau délibératif du 20 juin 2005 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2005-2606 en date du 18 avril 2005 - Délégation générale aux ressources - Service des assemblées -

N° 2005-2885 - Compte-rendu des décisions prises par le Bureau délibératif du 4 juillet 2005 en vertu de la délégation de principe accordée par la délibération n° 2005-2606 en date du 18 avril 2005 - 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 par délibération du 18 avril 2005 au Bureau délibératif et qui font l'objet des rapports 2005-2884 et 2005-2885

Je vous demande de bien vouloir en prendre acte.

(Acte est donné).

PREMIERE PARTIE

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

N° 2005-2960 - proximité, ressources humaines et environnement - Participation de la Communauté urbaine à l'organisation du Congrès international des villes éducatrices par la ville de Lyon (septembre 2006) - Direction générale - Direction prospective et stratégie d'agglomération -

M. LE PRÉSIDENT : Le premier rapport que nous allons examiner est présenté par madame Rabatel.

Mme la vice-présidente RABATEL, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président, et l'intervention qui devait suivre est retirée.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Il s'agissait d'une participation au Congrès international des villes éducatrices. Je le mets aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
 - contre : néant,
 - abstention : néant.

Adopté à l'unanimité

Rapporteur : Mme la vice-présidente RABATEL.

N° 2005-2956 -proximité,ressourceshumainesetenvironnement - Charly - Saint Genis Laval - Contrat de rivière du Garon - Aménagement de l'étang de Virieux - Participations financières aux actions 2005 - Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission écologie urbaine -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Bourgogne a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2956. Monsieur Bourgogne, vous avez la parole.

M. BOURGOGNE, rapporteur : Monsieur le président, cette délibération concerne une demande de participation financière aux actions 2005 de l'aménagement de l'étang de Virieux dans le cadre du contrat de rivière du Garon pour les communes de Charly et de Saint Genis Laval. Avis favorable de la commission.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Nous avons deux minutes pour le groupe UDF.

M. le vice-président CRIMIER : Merci, monsieur le président. Monsieur le président, chers collègues, une très courte intervention pour "nous" féliciter de cette délibération qui vient souligner l'action du Grand Lyon dans la gestion de la ressource naturelle précieuse que représente l'eau, parmi des actions sûrement plus importantes en volume financier mais celle-ci est symbolique.

Nos communes avaient souhaité adhérer au syndicat mixte d'aménagement de la vallée du Garon, autant par solidarité que pour poursuivre l'objectif de sécurisation et de valorisation de ce cours d'eau qui concerne principalement la communauté de communes voisine. Il est donc important d'avoir l'appui et l'engagement du Grand Lyon sur ce patrimoine commun à la fois sur nos communes et sur les territoires partenaires qui demain s'agrandiront avec Givors et Grigny.

De même, l'aménagement de l'étang de Virieux participe à la mise en valeur de notre patrimoine naturel mis à la disposition de l'ensemble des habitants du Grand Lyon. Dans cet esprit, nous souhaitons que la maison de l'environnement, ou maintenant maison écocitoyenne, envisagée sur le secteur sud-ouest trouve une réalisation concrète dans le présent mandat. Ce sera là, sans conteste, un outil pédagogique intéressant pour assurer une cohérence entre toutes les actions environnementales et l'ensemble des actions du projet Nature soutenu par le Grand Lyon sur le territoire de la conférence des maires des lônes et des coteaux du Rhône qui s'agrandira peut-être demain avec Givors et Grigny.

Je vous remercie de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe Synergies a demandé la parole pour une minute.

M. GANDILHON : L'intervention du groupe Synergies est retirée étant donné l'intervention de notre collègue Crimier qui correspond tout à fait à ce que l'on voulait dire. En tant que maire de Charly, je remercie le Grand Lyon pour sa participation à ces deux projets.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Je mets donc ce dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
 - contre : néant,
 - abstention : néant.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. BOURGOGNE.

N° 2005-2958 -proximité,ressourceshumainesetenvironnement - Convention-cadre relative à la collecte des ordures ménagères et déchets assimilés dans les voies privées et les impasses sur le territoire de la Communauté urbaine - Direction générale - Direction de la propreté -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le vice-président Claisse a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2958. Monsieur Claisse, vous avez la parole.

M. le vice-président CLAISSE, rapporteur : Monsieur le président, il s'agit de délibérer sur la convention-cadre relative à la collecte des ordures ménagères dans les voiries privées et les impasses. La commission a émis un avis favorable.

Pour autant, je dois vous faire part d'une note qui vise à modifier la rédaction relative à la collecte des ordures ménagères dans les impasses. Dans le troisième paragraphe, il convient de remplacer : "*La collecte dans les impasses s'effectuera à la seule condition que des aires de retournement conformes aux exemples de la convention existent*" par : "*La collecte des impasses s'effectuera à la condition que des aires de retournement conformes aux exemples de la convention existent* . **Pour les impasses qui ne remplissent pas ces critères, des aménagements devront être trouvés à proximité du domaine public de manière à garantir l'égalité de tous les habitants dans l'accès au service public.**"

M. LE PRÉSIDENT : Merci. J'ai deux minutes pour le groupe Les Verts.

M. DURIEUX : Merci, monsieur le président. Notre groupe s'inquiète des effets du projet de la convention que les services proposaient sous couvert d'une évolution de service, d'essence louable et sans aucun doute nécessaire. Pour nombre de personnes, l'inégalité de traitement et du service public aurait été criante.

Pour autant, il n'est pas de notre intention de vanter la propriété privée et les impasses. L'appréciation complémentaire que vous avez accordée paraît concilier l'évolution du service et une notion d'avantage acquis.

Cette même appréciation permet d'accorder notre délibération avec les travaux des services du Grand Lyon, entre autres en conférence des maires et sans doute en chaque commune. En ces lieux furent évoqués les termes de l'évolution de service.

Au-delà du sens apparemment inexorable de la délégation de service et la nécessité de la réduction de la source des collectes des ordures ménagères, une réflexion est d'adapter le service au contexte et non d'en exclure certains ou certains paramètres.

L'adaptation consentie permet également d'assurer une évolution de service par la négociation, au cas par cas, en chacune de nos communes, pour chacune des voiries, qu'elles soient privées ou en impasse.

Reste pourtant encore en suspens le statut du service au sein des voiries exiguës en forte pente face au développement du gigantisme des engins de collecte.

Nous regrettons néanmoins qu'un budget ne soit pas réservé ou affiché par le Grand Lyon pour accompagner les négociations et adaptations possibles, à l'avantage de l'évolution. Le coût de la collecte pour chacun doit effectivement être contrôlé, tenu, voire même réduit, selon les nuances de chaque statut de voirie en notre agglomération.

Notre requête est également assise sur l'exemple douloureux de la disposition des classements de voirie imposés, me semble-t-il, en fin du mandat précédent, celui auquel nous succédons. Nous profitons de cette tribune également pour vous rappeler la lourde question de la domanialité des voiries et la longueur, qui malheureusement ne fondra plus pour nombre d'entre elles, malgré l'évidence, les conventions initiales, les omissions administratives lors des successions ou des décroissements entre institutions.

Nous avons tenu moins de deux minutes, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Monsieur Da Passano.

M. le vice-président DA PASSANO : Juste un mot à mon collègue, si vous le permettez, monsieur le président, pour dire que si nous avons présenté cette convention-cadre, c'est à la suite d'un certain nombre d'accidents, dont un mortel, qui se sont déroulés au cours des dernières années et qu'à la suite de ces accidents, la Caisse régionale d'assurance maladie nous a demandé de réaliser la collecte en marche avant, même dans les impasses, de mettre en place des circuits de collecte sans marche arrière et nous sommes obligés de le faire, d'abord parce que nous souhaitons avoir le moins possible d'accidents mais également parce que notre responsabilité, y compris pénale, pourrait être recherchée dans un cas similaire.

Donc, que nos collègues se rassurent, il n'est pas question de ne pas collecter les impasses privées mais de rechercher à chaque fois, avec les copropriétaires, avec les colotis, la meilleure solution possible. C'est ce que font les services en ce moment. On a actuellement, je crois, 2 200 impasses qui ont été recensées. On en a déjà traité 300 ; c'est modeste mais il faut savoir que c'est ce que font nos services régulièrement. Alors, la convention-cadre, c'est pour permettre d'avancer, ce n'est pas du tout une diminution du service, c'est vraiment une volonté de respecter à la fois les intérêts des citoyens mais également ceux de nos travailleurs et les recommandations de la CRAM.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Je mets donc ce dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté.

Rapporteur : M. le vice-président CLAISSE.

N° 2005-2963 - proximité, ressources humaines et environnement - Créations, transformations et suppressions d'emplois - Délégation générale aux ressources - Direction des ressources humaines - Service emploi-formation -

M. LE PRÉSIDENT : Madame Mermoud a été désignée comme rapporteur du dossier numéro 2005-2963. Madame Mermoud, vous avez la parole.

Mme MERMOUD, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président, sachant qu'il convient d'ajouter une modification au texte : au paragraphe "*En conséquence, pour la mise en place de cette équipe, il est proposé de procéder à la création d'un emploi de contrôleur de travaux et de deux emplois d'agent de maîtrise*", il convient d'ajouter : "**L'économie estimée sur le marché actuel est de 120 000 €**".

M. LE PRÉSIDENT : Merci. J'ai deux minutes pour le groupe GAEC.

Mme MERMOUD : Monsieur le président, je voudrais revenir quelques instants sur la création inscrite dans cette délibération du service de maintenance pour les corbeilles de propreté et les silos implantés sur cinquante-trois communes de notre agglomération, hors Lyon et Villeurbanne. Ce service, qui regroupera onze agents à terme, est soumis au vote ce soir car il doit se traduire par la création nette de trois postes, les autres postes étant des redéploiements.

Ce dossier a été soumis au comité technique paritaire du 13 juillet où il a été voté à l'unanimité, ce qui est suffisamment rare pour être souligné. Il représente en effet, pour les agents comme pour nous, un double intérêt :

- d'une part, parce qu'il constitue la reprise en régie d'une activité confiée jusque-là à une société privée, d'où l'économie annoncée dans la note au rapporteur. Nous pensons effectivement que, quand notre collectivité dispose des compétences nécessaires comme c'est le cas ici, il n'y a aucune raison de recourir à un autre mode de gestion que la régie directe.

- ensuite, parce que, dans les postes affectés à ce nouveau service, plusieurs seront réservés à des agents inaptes à leur métier actuel de cantonnier ou d'éboueur. Ces agents ainsi reconvertis pourront retrouver un emploi répondant à la fois aux besoins de la collectivité et à leur capacité physique. Une telle mesure, si elle répond à un réel besoin de reclassement, doit s'accompagner bien sûr d'une réflexion à plus long terme pour éviter au maximum les inaptitudes chez nos agents.

Je vous remercie.

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

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : groupe Union pour la Communauté.

Adopté.

Rapporteur : Mme MERMOUD.

**Procédure d'urgence
dossier n° 2005-2694**

M. LE PRÉSIDENT : Mes chers collègues, nous allons maintenant examiner le dossier numéro 2005-2964 qui a trait à un avis à la fois sur l'itinéraire fret du Bas Dauphiné et sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Donc, de manière à ce que tous les groupes puissent donner leur avis, nous n'avons évidemment pas mis ce dossier en urgence à la fin du mois de juillet pour qu'il puisse être traité de manière correcte et en toute transparence.

Je vous demande simplement de voter la procédure d'urgence aujourd'hui :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

L'examen en urgence du dossier 2005-2964 est accepté à l'unanimité.

(L'urgence est votée).

N° 2005-2964 - déplacements et urbanisme - Avis sur l'itinéraire fret du Bas Dauphiné et sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise - Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements -

M. LE PRÉSIDENT : Mes chers collègues, nous avons ce soir à émettre deux avis concernant, d'une part, la liaison ferroviaire Lyon-Turin, itinéraire fret Bas Dauphiné et, d'autre part, sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Sur le Lyon-Turin, je crois que sur le tracé lui-même nous ne sommes pas les plus concernés et donc les plus fondés à exprimer notre opinion. Je voudrais, par contre, insister à nouveau sur l'urgence de prise de décision réelle sur ce dossier.

Dans une interview donnée au *Progrès*, en juillet dernier, madame Loyola De Palacio, responsable du projet Lyon-Turin, qui est en fait le grand projet de liaison jusqu'au cœur de l'Europe centrale, disait : "C'est un projet qui traîne, il faut pousser les autorités françaises et italiennes à mettre de l'argent sur la table, en plus du soutien financier au niveau européen". Bref, madame De Palacio pointait du doigt j'allais dire l'immobilisme des gouvernements français et italien et le risque, pour nous, de voir ce projet reporté aux calendes grecques. Apparemment, elle semblait avoir été écoutée puisque, quelques jours après, le ministre des Transports annonçait : "Nous avons signé la lettre officielle de saisine de la commission européenne que nous avons adressée à Jacques Barrot pour obtenir les financements européens nécessaires à la réalisation de ce vaste chantier. Dans cette lettre, nous nous engageons à lancer les travaux en 2010".

J'attire simplement votre attention, mes chers collègues, sur deux points.

Le premier, ce qu'attend la commission européenne, ce n'est pas une simple lettre d'intention ni même un financement des prétravaux mais un calendrier réel de la part des gouvernements

français et italien de manière à financer l'ensemble des étapes de ce projet. Vous savez qu'il existe beaucoup d'autres projets qui sont aujourd'hui en concurrence avec le Lyon-Turin et si, nous, nous n'avancions pas, d'autres projets viendront à la place du Lyon-Turin en Europe.

Deuxième point, pour que le projet puisse être financé par Bruxelles -et j'avais eu l'occasion d'en parler avec Jacques Barrot-, il faut que le budget de l'Union européenne puisse être augmenté à 1,22 % du revenu national brut contre 1,08 % en 2004. Or, parmi les pays qui refusent cet élargissement du budget, il y a précisément la France. Alors, mes chers collègues, je crois qu'il conviendra de continuer à être vigilant car, comme aimait à le répéter un homme politique connu, "les promesses n'engagent que ceux qui y croient", nous aimerions bien en voir la réalisation.

Le deuxième dossier, comme on le voit par la présence massive dans la tribune, est beaucoup plus difficile et fera débat dans notre assemblée. Il s'agit du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Permettez-moi d'en rappeler les enjeux.

Ce contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise doit permettre de basculer une partie du transport routier poids lourds sur le train afin d'éviter la thrombose de la vallée du Rhône. Je crois que, sur ce principe, personne dans notre assemblée n'est opposé.

D'où vient alors la difficulté qui est aujourd'hui la nôtre ? Le petit croquis que j'ai fait projeter peut, je crois, la montrer largement. Tout simplement, la méthode retenue n'a pas été la bonne. Elle a en effet consisté à scinder le projet de contournement ferroviaire en deux : contournement nord, d'une part, pour lequel les études préliminaires ont été menées et contournement sud, d'autre part, dont on nous disait jusqu'à il y a peu qu'elles allaient s'enchaîner avec celles du contournement nord.

Or, aujourd'hui, que dit le rapport qui nous est proposé ? Pas le mien, celui qui a été présenté par RFF ! Il dit -et je cite, c'est un paragraphe introducteur d'une partie du document- : "Pour la partie sud, les lignes du réseau existant au sud de Saint Fons disposent d'une capacité suffisante pour assurer à long terme... -je souligne les termes du rapport- ..." à long terme un service de qualité voyageurs et fret". Et on poursuit : "L'opportunité de définir dès maintenant une partie sud au projet de contournement... -et je resouligne !- ...voire la création d'une ligne nouvelle reste ouverte".

Cela signifie quoi ? Cela signifie que, pour une durée indéterminée, en tout cas que le rapport envisage comme extrêmement longue, on rabattra l'ensemble des trafics et en particulier ceux de fret sur la ligne Lyon-Grenoble qui traverse Saint Pierre de Chandieu, Genas, Saint Priest, Vénissieux, Saint Fons (*réactions dans le public*). Cela signifie concrètement que cette ligne, si on s'en tenait là, passerait de 35 trains de marchandises aujourd'hui à 152 trains dont 40 trains autoroutes ferroviaires, c'est-à-dire des trains longs de 700 mètres à un kilomètre. Pour cela, il faudra alors doubler la ligne -et nous l'avons vérifié à Mions et à Saint Priest-, démolir un certain nombre d'immeubles et en tout cas pénétrer dans un milieu urbain particulièrement dense. Cela n'est pas possible. (*Rumeurs et applaudissements dans le public*).

J'ai donc proposé un texte en demandant que l'on puisse lier le contournement nord de Lyon avec le contournement sud, de manière à ce que ne se produise pas, pendant trente ans, le décrochage que l'on voit sur la carte qui shunterait au contournement qui ferait passer en fait par le cœur de notre

agglomération l'ensemble d'un transit qui est prévu comme un transit national, puisque le but, à terme, est de charger des camions sur les trains quelque part au nord de la France et, éventuellement, de les transporter sur l'ensemble de la vallée du Rhône. Ceci est totalement impossible.

Je demande donc -c'est l'objet de la proposition que je vous ai soumise aujourd'hui- qu'on lie les deux contournements. Ce que je vous propose, c'est de dire aujourd'hui : "Sur le principe, oui, il faut un contournement ferroviaire de Lyon, oui, il faut à un moment donné du ferroutage mais cela ne peut pas passer au cœur de l'agglomération !".

Vous connaissez les procédures qui, au moment de l'avant-projet sommaire, doivent faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Je dis que si l'on nous présente -et je préviens dès maintenant- une déclaration d'utilité publique qui ne serait cantonnée qu'au contournement nord, sans nous dire en même temps où passe le contournement sud et sans nous assurer qu'il y aura bien un contournement sud, alors nous voterons non à la déclaration d'utilité publique que l'on nous proposera. *(Cris d'approbation dans le public)*.

Je voudrais d'ailleurs rappeler que, lorsque nous faisons le boulevard urbain "est" de Lyon, l'État nous demande de proposer un projet global et avait refusé qu'on le découpe en tranches, de manière -disait-il- à ce qu'on puisse en percevoir, lors de l'enquête publique, la cohérence globale. Je pense que ce qui est vrai aux yeux de l'État pour le Grand Lyon doit l'être aussi pour ce qui concerne l'État lui-même et que l'État doit s'appliquer sa propre méthode et nous présenter des projets qui soient des projets globaux.

Alors, j'ai bien entendu ce qu'on m'a dit : "Cela retardera !". Non, parce que, comme vous le savez, au sud, nous avons déjà réalisé la ligne à grande vitesse (LGV) et donc les études préalables ont déjà été pour la plupart réalisées. Ce qui fait que si aujourd'hui le ministère des Transports décide effectivement de pouvoir lier les deux choses, dans douze à dix-huit mois -puisque nous travaillons beaucoup avec RFF, la SNCF sur d'autres projets, nous avons bien sûr vérifié cela-, on pourrait avoir une déclaration d'utilité publique qui concerne et le nord et le sud. Ainsi, les habitants de l'agglomération lyonnaise seraient sûrs de ne pas voir se reproduire ce que l'on voit aujourd'hui pour la route sous le tunnel de Fourvière et dans l'est lyonnais où on croit toujours, on dit toujours que les choses sont provisoires et où le provisoire finit toujours par durer.

J'attire d'ailleurs l'attention à l'avance parce qu'après, on nous dit que l'on retarde les procédures sur deux autres problèmes qui, pour l'agglomération, sont essentiels.

Aujourd'hui, l'autoroute A 89 se termine dans les sables, quelque part du côté de La Tour de Salvagny. C'est impossible qu'une autoroute finisse sur une départementale à La Tour de Salvagny ! Donc, nous disons -et pour en avoir parlé à mes collègues présidents du Conseil général et du Conseil régional, je sais qu'ils sont d'accord-, si vous faites cela, il convient que vous étudiez un barreau quelque part du côté d'Anse de manière à pouvoir donner une cohérence globale au projet et à ne pas retomber dans l'agglomération lyonnaise où in fine les gens se retrouveront dans le tronçon nord du périphérique qui est déjà largement saturé.

De la même manière, on nous dit que l'on va faire l'autoroute A 45, sauf que celle-ci arrive à Brignais, à Pierre Bénite et là aussi -si je puis dire- dans un espace de no man's land, avec des problèmes -que l'on a déjà vus au niveau des services- routiers

qui vont être posés, sur le côté Pierre Bénite et sur le côté Saint Fons, qui vont être complètement impossible à résoudre.

Je crois qu'il y a vingt ans, on a supprimé une politique qui était la politique des LY et qui faisait que l'ensemble des voies routières aboutissait au cœur de Lyon. On est même en train de commencer à supprimer un certain nombre de choses comme l'autopont Mermoz. Ce n'est pas, à mon avis, pour recommencer la même pratique vingt ans après !

Donc il faut, certes, un contournement ferroviaire de Lyon et ce contournement ferroviaire de Lyon doit nous être présenté de manière globale ou alors, les gens le comprennent très bien, si on ne veut pas présenter de manière globale, c'est que ce contournement ne se réalisera jamais et que, pendant trente ans, de Mions jusqu'à Saint Fons, on verra passer des centaines de trains par jour qui évidemment transformeront la vie des riverains en un véritable cauchemar !

Voilà, mes chers collègues, la teneur de la délibération que je vous présente aujourd'hui et je vais donner la parole aux groupes qui me l'ont demandée.

Sur ce rapport, j'ai trois minutes du groupe Aglo.

M. le vice-président BERTRAND : Monsieur le président, chers collègues, au début de cet été, nous avons été invités par le Gouvernement à donner notre avis sur les projets de restructuration du réseau ferré de notre région urbaine. Il s'agit en particulier du démarrage de la liaison Lyon-Turin et du contournement du fret ferré par l'est lyonnais. Ces deux thèmes ne sont pas forcément liés mais nous sommes interrogés sur les deux en même temps. S'agit-il d'un piège partisan dans un domaine où seul l'intérêt général, qu'il soit national ou local, devrait être la motivation unique ? Si tel était le cas, le groupe Aglo le condamnerait vigoureusement.

Le consensus semble unanime au niveau régional pour le démarrage de la liaison Lyon-Turin et nous ne devons pas le freiner même d'un souffle.

Quant au contournement ferroviaire, il ne nous est soumis que pour un quart de cercle. Or, pour faire un contournement, c'est un demi-cercle qui nous est nécessaire. Dans ce qui nous est proposé, il faut prévoir que le fret passe par un rayon qui rentre au centre de notre agglomération. Ceci n'est acceptable que pour une période transitoire très limitée et de toute façon avant que se développe le ferroutage que nous espérons tous. Il faut donc que les études se fassent dès maintenant sur la totalité du contournement.

C'est pourquoi le groupe Aglo soutient le projet de délibération qui nous est soumis et ne suivra pas l'amendement du groupe UMP, trop timoré dans son positionnement envers le Gouvernement.

Monsieur le président, mes chers collègues, merci de votre écoute.

M. LE PRÉSIDENT : Le groupe Radical.

M. BRAILLARD : Monsieur le président, mes chers collègues, nous examinons ce soir en urgence ce rapport où notre agglomération est sollicitée pour donner son avis concernant tout d'abord la liaison Lyon-Turin puis le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise ;

Je dirai donc ce soir ce que les élus radicaux de gauche ont eu l'occasion d'affirmer dans d'autres enceintes et notamment, pour le Lyon-Turin, au Conseil régional qu'il s'agit d'un investissement prioritaire. Les incendies récents du tunnel du Fréjus, le drame du tunnel du Mont-Blanc montrent bien l'urgence pour Rhône-Alpes de se doter d'un tel équipement car converge dans notre région l'essentiel des flux nationaux et internationaux entre le sud, le nord de l'Europe et les Alpes et il est donc essentiel d'améliorer les conditions d'aménagement du trafic de marchandises.

L'accroissement du transport à longue distance, lié notamment à l'internationalisation des échanges et des modes de production, est une évolution inéluctable avec des chiffres qui font réfléchir : on attend d'ici 2020 + 50 % du trafic par route. Cette liaison ferroviaire transalpine est donc une urgence absolue, les collectivités territoriales l'ont bien compris. J'aimerais rappeler quelques dates : c'est le 25 janvier 2002 que le conseil régional Rhône-Alpes, alors présidé par madame Comparini, votait une délibération-cadre en demandant à l'Etat ses intentions concrètes et précises. C'est la même année, 2002, monsieur le président, que vous interveniez personnellement auprès du Premier Ministre sur ce Lyon-Turin. Il y a huit mois, la région Rhône-Alpes a renouvelé sa demande comme prioritaire.

Alors, soit on rentre dans la polémique futile et on dit au ministre des Transports actuel qu'il est surprenant de l'entendre parler hier d'engagements alors que cela fait plus de trois ans que la demande a été formulée au Gouvernement, soit on évite la polémique futile et on travaille tous dans le même sens. On ne fait que de la communication et c'est d'engagements fermes et concrets dont on a besoin et non pas d'intentions ; même si elles sont toujours dans le bon sens, elles n'en demeurent que des intentions. Force est de constater à ce jour, dans la mise en route de ce dossier -vous l'avez rappelé, monsieur le président-, que l'Italie a été plus rapide que la France. Nous partageons donc pleinement les attendus de notre délibération.

Concernant le contournement ferroviaire de notre agglomération, nous pensons qu'il est tout de même lié aussi au projet de la Transalpine. Il doit nous permettre de régler le problème de l'engorgement ferroviaire à Lyon -on appelle cela le nœud lyonnais- qui existe pour ceux qui veulent aller vers l'Espagne, l'Italie et le sud de la France.

Cela nous impose de relier l'ensemble des liaisons aussi à l'aéroport Saint-Exupéry, qui doit jouer tout son rôle de nœud intermodal et de synergie. Le fer doit concerner en priorité le fret. C'est la raison pour laquelle il nous paraît essentiel que ce contournement respecte les données environnementales avec notamment les problèmes de bruits qui sont très importants et de traversées malvenues dans des zones urbaines denses comme c'est le cas pour l'instant. C'est la raison pour laquelle le groupe RG soutient entièrement votre position.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe GAEC.

M. BENARBA : Monsieur le président, chers collègues, la réalisation d'infrastructures ferroviaires aptes à améliorer les capacités de ce mode de transport est d'une manière évidente indispensable, en particulier dans la vallée du Rhône saturée par les camions qui y transitent pour relier les parties sud, nord et est de l'Europe. Nous y gagnerons en sécurité, en efficacité et en préservation de l'environnement, notamment en stimulant l'usage du ferroutage dans le cadre d'une politique cohérente et volontaire visant à l'intégration optimale des techniques de transports les moins polluantes et les plus sûres dans la chaîne logistique. Le dossier qui nous a été soumis a donc retenu tout notre intérêt.

Sur le Lyon-Turin, nous n'avons pas d'observation, sinon pour rappeler l'importance que nous attachons à la création de cette ligne.

Pour ce qui est du CFAL, du contournement ferré, nous avons relevé que seule la partie nord était évoquée. Le tracé proposé prévoit de raccorder le contournement ferré aux lignes de la vallée du Rhône en passant par l'agglomération lyonnaise, en l'occurrence par Saint Fons et Vénissieux en particulier. Il n'est pas concevable d'imaginer un contournement qui ne soit pas entier. Aussi, de notre point de vue, il est nécessaire de lancer simultanément les études sur les deux branches du tracé nord et sud, ce sans attendre. On sait malheureusement le sort des projets dont la conception est segmentée, leur suite promise à plus tard. Nous avons à Lyon quelques exemples, routiers notamment, dont nous devrions nous souvenir.

Sur le choix du fuseau, nous nous rallions à l'avis de retenir l'option A, en passant par l'est de l'aéroport, ce tracé couplant les nouvelles voies au fuseau existant. Il limiterait ainsi l'impact de ces nouvelles constructions.

Nous apportons donc nos suffrages au projet de délibération soumis par le président, en insistant sur l'absolue nécessité d'un calendrier explicite et proche pour ces projets et la nécessaire liaison des deux branches du contournement ferré de l'agglomération lyonnaise. Je vous remercie.

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

M. le vice-président BUNA : C'est moi, monsieur le président, qui vais intervenir.

Simplement, je dirai que, ce soir, les Verts devraient pouvoir se réjouir de la concomitance de ces deux délibérations. Mais, malheureusement, tel n'est pas le cas puisqu'en ce qui concerne le Lyon-Turin, il a été souvent annoncé et il faut bien constater cette manière extrêmement poussive et indigente de se préoccuper de ce dossier au niveau intergouvernemental. Et le plus dangereux serait qu'à force d'atermoiements, ce soit une liaison qui passe plus à l'est qui soit réalisée, plus à l'est en Europe, et nous perdrons donc à la fois une chance économique et une réduction des nuisances qu'inévitablement va engendrer cette réalisation si toutefois elle se fait dans des délais raisonnables.

En ce qui concerne le contournement, même remarque. Nous sommes évidemment tout à fait favorables au transfert modal chaque fois qu'il est possible et, dans ce cadre-là, c'est la réduction du nombre de camions, c'est la réduction du nombre de voitures, c'est la réduction du nombre de convois dangereux qui passent à l'intérieur de l'agglomération. Bien évidemment, comme vous, nous sommes inquiets parce qu'à vouloir tronçonner la partie nord et la partie sud, on sait très bien que ce qui se réalisera, c'est la partie nord. Ensuite, au sud de l'agglomération, 300 000 habitants vont connaître les affres non seulement du bruit qu'engendre évidemment le fret quant il passe en milieu dense urbain et également du bruit des camions et de la noria des camions puisque le fret, c'est évidemment destiné à capter les flux marchandises et ces flux marchandises arrivent par la route.

Donc, nous sommes extrêmement favorables évidemment à la réalisation de ces liaisons et en même temps défavorables à l'hypothèse qui est en fait une hypothèque que l'on nous présente aujourd'hui.

Je voudrais simplement dire qu'il me semble que le ministre des Transports se trompe lorsqu'il dit que vouloir envisager l'étude dans son ensemble, c'est retarder le projet. En réalité, on le sait, les populations dont les représentants sont ici, les populations de l'est, ont vécu sur des promesses qui n'ont pas été réalisées. Aujourd'hui, je fais le pari que si l'on voulait passer en force, au niveau du simple tronçon nord, le dossier s'enlisera parce que de recours en recours, de manifestation en manifestation, faute de vouloir envisager un projet d'ensemble, l'Etat reculera et renoncera.

Voilà, monsieur le président, nous soutenons donc totalement la position que vous défendez ce soir.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe UDF.

M. le vice-président DA PASSANO : Monsieur le président, mes chers collègues, concernant la liaison Lyon-Turin, nous n'avons rien à redire à la délibération qui nous est proposée et que nous soutenons totalement.

Concernant le contournement fret de l'agglomération lyonnaise, nous nous réjouissons que ce dossier avance enfin parce qu'il n'a que trop tardé jusqu'ici et je rappelle qu'aujourd'hui, faute de contournement ferré de l'agglomération lyonnaise, nous avons des convois de fret qui traversent des zones d'habitat très dense, qui stationnent notamment à la gare de la Part-Dieu quelquefois pendant fort longtemps. Il y a un véritable danger potentiel. Le contournement ferré de l'agglomération lyonnaise est quelque chose de nécessaire et il n'a jusqu'ici que trop tardé.

Cependant, ce n'est pas parce que ce dossier est devenu urgent probablement parce qu'on ne l'a pas fait à temps qu'il faut aujourd'hui faire n'importe quoi car, des décisions que nous allons prendre, il en va de l'avenir économique de notre agglomération et de la qualité de vie des habitants.

Sur ce dossier, nous pensons nous aussi qu'il faut que le contournement ferré de l'agglomération passe à l'est du pôle multimodal de Saint-Exupéry pour ne pas perturber le trafic des voyageurs et parce que, dans notre esprit, la gare de Saint-Exupéry doit devenir une véritable gare de voyageurs accueillant énormément de TER et de TGV tous les jours, gare reliée par une liaison à grande vitesse à la gare de la Part-Dieu ; cette liaison, c'est Leslys. C'est donc une gare de voyageurs. Il faut que le contournement ferroviaire l'évite et passe plus à l'est. Il faut également que ce contournement ferroviaire évite les zones d'habitat dense c'est une évidence, que soit recherché le tracé le moins perturbant pour l'environnement et, autant que possible, le couplage avec les grandes infrastructures.

Enfin, nous pensons que l'ensemble du tracé doit être étudié et présenté simultanément aux populations et non pas découpé en tronçons. Chacun sait qu'il y aura un phasage dans la réalisation entre le nord et le sud. Mais ce n'est pas parce qu'il y aura un phasage nécessaire dans la réalisation qu'il doit y avoir un phasage dans les études et un phasage dans la concertation. Il en va de la cohérence du projet et il en va de sa bonne acceptation par les citoyens car ceux-ci ont le droit de connaître précisément les réalisations qui les concerneront dans leur vie quotidienne. Il faut, dans ce dossier, jouer la clarté et la transparence. La démocratie exige de chaque citoyen la prise en compte de l'intérêt général mais elle exige aussi des responsables et des élus que nous sommes que soient clairement annoncés les projets, qu'ils soient soumis aux procédures légales de concertation et qu'on n'utilise pas des procédés détournés pour placer *in fine* les populations concernées devant le fait accompli.

Donc nous voterons le projet tel qu'il nous est présenté.

M. LE PRÉSIDENT : Le groupe Communiste.

M. THIVILLIER : Monsieur le président, chers collègues, vous soumettez à notre assemblée deux délibérations en une, nous vous demandons donc que ce rapport fasse l'objet de deux votes distincts : l'un sur la liaison Lyon-Turin, l'autre sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Il faut éviter à tout prix que la confusion s'installe dans l'esprit de nos concitoyens sur le résultat de ces votes.

En ce qui concerne la liaison Lyon-Turin et l'itinéraire fret du Bas Dauphiné, le groupe Communiste et intervention citoyenne considère qu'il s'agit-là d'une infrastructure nationale et européenne nécessaire qui doit faciliter les communications internationales et interrégionales en utilisant à bon escient les qualités dynamiques et environnementales du rail, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises. A cet égard, la réalisation de la voie transalpine fret doit être concomitante avec le Lyon-Turin et, dans ce sens, nous approuverons donc cette démarche et la position que vous nous avez proposée.

Notre groupe, plusieurs élus communistes dans nos communes vous ont interpellé à maintes reprises, monsieur le président, depuis le débat public faussé sur le CFAL, tant il fut obscurci par celui du COL afin que le Grand Lyon s'empare publiquement de ces questions, en fasse l'objet d'une grande consultation publique et aborde concrètement les questions des transits de marchandises, de l'approvisionnement et des logistiques nécessaires à notre agglomération.

J'en viens au fond de ce débat qui est enfin abordé dans notre assemblée. Il s'agit d'une toute autre approche en ce qui concerne le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Entendons-nous bien ! On a trente ans de retard sur ce dossier.

Le contournement ferroviaire de l'agglomération est indispensable. Nous approuvons sa nécessité et nous appelons à sa réalisation. Il devrait s'inscrire dans une politique affirmée, volontariste du développement du fret ferroviaire en France à grande échelle avec le transfert important du transport de marchandises de la route et de l'autoroute vers le rail. Il devrait créer les conditions d'un véritable contournement de l'agglomération du nord au sud, d'abord pour faciliter le grand transit national et européen nord-sud, la magistrale écofret, et ensuite pour sortir ce transit des traversées urbaines, celles des villes de première couronne en particulier, et pour désengorger le nœud ferroviaire de la Part-Dieu et ainsi donner du sens au Lyon-Turin. Il devrait aussi traverser l'est et le sud lyonnais, le nord Isère pour assurer les liaisons nécessaires à la Transalpine fret. Enfin, il devrait desservir des plates-formes d'échanges intermodaux pour les approvisionnements de l'agglomération lyonnaise et de la région Rhône-Alpes conçus pour développer le ferroutage et l'autoroute ferroviaire dans le cadre de l'aménagement judicieux des voies d'accès routières et des voies ferrées entourées des protections contre les nuisances qu'elles généreront vis-à-vis des populations environnantes. Sur ces principes, le débat pourrait être engagé et nous l'accepterions.

Or, nous sommes bien loin de ce cadre depuis les orientations prises par le Gouvernement lors du comité interministériel d'aménagement du territoire de mai 2003. Le contournement ferroviaire est devenu peau de chagrin, les conclusions de l'étude RFF s'inscrivent parfaitement dans la politique de régression sociale et nationale de ce pays. Au lieu de placer la barre à la bonne hauteur et de promouvoir une politique de grands travaux et d'infrastructures génératrices d'emplois, de savoir-faire,

porteuses d'avenir, au lieu de préparer le futur des cinquante prochaines années, de s'appliquer à la qualité de vie de nos enfants et de nos petits-enfants, cette étude s'aligne sur les objectifs gouvernementaux : faire le minimum avec le minimum. Tant pis s'il faut, dans ce cas, supprimer le tronçon sud !

Promettre une étude supplémentaire est une moquerie méprisante de la part de notre ministre de l'Équipement mais que le Grand Lyon s'en accommode est une tromperie vis-à-vis de nos concitoyens. Pour ceux qui en douteraient, je les renvoie aux études et audits réalisés par les Ponts et Chaussées, par l'inspection des Finances, par la Datar, etc. : il n'est question nulle part que le contournement soit réalisé dans sa totalité, même renvoyé aux calendes grecques. Bien au contraire -vous l'avez stigmatisé, monsieur le président-, il a été affirmé haut et fort que les voies ferrées Lyon-Grenoble et rives gauche et droite du Rhône peuvent absorber les augmentations du fret ferroviaire pour les trente à quarante années à venir. C'est dire le refus même de ce Gouvernement de promouvoir une politique forte, radicale du transport du fret autoroutier vers le rail et la voie d'eau. Il ne veut pas développer Lyon et son agglomération. C'est dire surtout le mépris et l'absence de considération pour les populations qui supporteront les nuisances qui en résulteront, c'est-à-dire une véritable politique de régression.

Aucun plan de financement n'est indiqué pour les aménagements urbains, pour les constructions des protections contre les nuisances, contre les pollutions, contre les risques technologiques, pour les passages en tunnel ou en tranchée, pour combler les fractures urbaines qui en seront la conséquence. La question des plates-formes de transports combinés, les incidences sur les routes et les rues de desserte ou d'accompagnement sont soigneusement éludées. On verra bien plus tard ! Mais alors il sera trop tard !

Nous ne pouvons vous suivre, monsieur le président, sur la seule base que le contournement ferroviaire est indispensable à notre agglomération et que vous saurez rappeler à l'ordre ce Gouvernement s'il ne réalise pas une enquête publique et une déclaration publique conjointe pour les tronçons nord et sud. Monsieur le président, comme vous, nous savons qu'une DUP peut prendre des dizaines d'années, que les études peuvent s'empiler les unes sur les autres sans que rien ne se concrétise et que les habitants ont déjà trop d'exemples semblables en tête.

Comme vous, nous nous doutons que le bouclage du contournement transitant par les communes de Mions, Saint Priest, Vénissieux, Saint Fons -et on aurait pu ajouter Feyzin- sera un provisoire qui dure et donc un bouclage inacceptable. Nous ne pouvons et nous ne devons pas donner ainsi crédit à une telle étude partielle, à cette étude volontairement incomplète et orientée, ni céder au chantage de circonstances du ministre. C'est au Gouvernement de prendre ses responsabilités, de s'engager officiellement sur le contournement dans sa totalité en nous précisant les moyens et les financements concernant tous les aspects que j'ai développés. Nous aurions dû, et depuis longtemps, porter ces exigences avec toute l'agglomération, la région urbaine de Lyon, le nord Isère auprès de l'État. Aujourd'hui, les efforts engagés par notre agglomération depuis 2001 envers l'est et le sud-est lyonnais et les villes de première couronne sont mis à bas par ces nouvelles fractures urbaines, ces nouvelles ségrégations, ces nouvelles dégradations de l'environnement et du cadre de vie de nos concitoyens qui sont, de fait, inscrites dans les conclusions de l'étude RFF.

Oui au contournement ferroviaire mais pas dans ces conditions au rabais. Oui, mais avec des engagements d'une autre politique d'aménagement de notre territoire, avec des engagements de

financements et de moyens enfin à la hauteur d'un enjeu national et européen. Ces conditions sont absentes des conclusions de RFF et nous ne nous contenterons pas de vœux pieux. C'est une occasion manquée pour porter haut et fort les intérêts de la deuxième agglomération de France.

Nous vous proposons au contraire de prendre l'initiative d'une grande consultation auprès des populations de la région urbaine de Lyon pour expliquer, débattre, proposer, convaincre et solliciter leur avis par un référendum d'initiative populaire. Nos concitoyens ont fait la preuve le 29 mai qu'ils veulent faire de la politique, s'occuper eux-mêmes d'eux-mêmes. Ils n'ont pas peur de l'avenir, ils n'ont pas peur des politiques de progrès ni de l'Europe, ni du développement durable, ni du contournement ferroviaire. Ils ont simplement peur que l'on décide à leur place et sans eux. Nous pouvons mobiliser sur ces questions les forces politiques, les forces sociales, les forces vives de notre agglomération. Voilà une dimension d'une toute autre nature à la hauteur de cet enjeu pour notre agglomération et pour la région Rhône-Alpes.

Dans le cadre de ce long débat avec l'État, de l'absence de garanties du Gouvernement et en l'état actuel de cette délibération, à nos yeux insuffisante, le groupe Communiste et intervention citoyenne s'abstiendra et les élus des communes de l'est lyonnais donneront, quant à eux, un avis négatif aux conclusions du rapport RFF sur le projet tronqué du CFAL. Je vous remercie.

(Applaudissements dans le public).

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Monsieur Gerin.

M. le vice-président GERIN : Monsieur le président, j'ai lu avec attention les propos du ministre des Transports. Monsieur Perben tranche oui ! il tranche avec l'UMP pour faire des aménagements au rabais. C'est trente-deux années de gestion, de 1969 à 2001, et on peut s'interroger : depuis trente ans, où sont les contournements "est" et ouest ? La fameuse rocade des villages transformée en autoroute dangereuse et accidentogène, le boulevard urbain sud qui a vu le jour trente-deux ans après être annoncé et le boulevard urbain "est" toujours pas terminé.

Nous faire le coup des municipales de 2008 pour parler des grandes infrastructures, c'est un peu court ! Pourquoi une polémique politicienne quand le ministre tranche dans le vif pour l'est lyonnais ? Le rapport RFF serait suffisant quand le ministre fait du chantage et prend en otage les élus de l'agglomération lyonnaise sur la liaison Lyon-Turin. Oui, le ministre tranche pour ne pas s'engager sur le ferroutage, le transport combiné, les autoroutes ferroviaires ! Oui, le ministre tranche par les discours publics pour masquer les carences de l'État et du Gouvernement ! Nous devons répondre non au chantage du Gouvernement. C'est le ministre Perben qui n'est pas sérieux : lancer des anathèmes, repousser aux calendes grecques le contournement, c'est se moquer du monde et c'est surtout mépriser les 2,5 millions d'habitants qui composent la région urbaine de Lyon.

Aujourd'hui, je suis choqué que le ministre préfère rendre responsable le président Collomb pour se défausser. C'est pourquoi, monsieur le président, -je vous l'ai dit- tout ce que vous avez dit dans votre exposé, je le signe sans complexe. Mais je ne comprends pas votre entêtement à vouloir nous faire un avis positif sur les conclusions qui concernent le contournement ferroviaire. Nous n'avons pas les éléments pour répondre à la question puisque -je vais vous reciter dans le rapport- on dit, surtout dans l'hypothèse où le principe d'une déclaration d'utilité

publique unique ne sera pas retenu, la Communauté urbaine se verra dans l'obligation d'émettre un avis défavorable.

Aujourd'hui, le constat est le suivant : pas d'engagement de l'Etat, un contournement au rabais pour Genas, Saint Pierre de Chandieu, Toussieu, Mions, Saint Priest, Corbas, Vénissieux, Saint Fons, Solaize, Feyzin, etc. ; ce sont de nouvelles fractures, mutilations, de nouvelles déchirures du tissu urbain, social et humain.

Or, je le dis tout net, si ces réponses ne sont pas apportées, tous les efforts engagés par la Communauté urbaine sous votre présidence, depuis 2001, pour la reconquête de la première couronne seront amputés. Les habitants ont besoin de signes forts pour ne pas être sacrifiés sur l'autel des discours convenus. Monsieur le président, c'est au grand jour qu'il faut dire : "Voilà la politique gouvernementale qui sacrifie Lyon, l'agglomération, le nord de l'Isère ! La Communauté urbaine est mise devant le fait accompli et, qui plus est, accusée de retard dans les projets". C'est tout de même un peu fort de café ! Aucune réponse sérieuse sur le ferroutage, aucun engagement officiel sur l'ensemble du contournement ! Pour les communes qui seront sacrifiées par cette réponse au rabais, en termes de financement d'aménagements, des bouts de ficelle et du sparadrap ! Je ne parle pas du transport combiné ou des autoroutes ferroviaires : aujourd'hui, on dit aux communes de se débrouiller.

Les habitants, les communes, la Communauté urbaine, dans une situation aussi fondamentale pour l'avenir de l'agglomération, de la région urbaine de Lyon, pour nos enfants, sont en situation de légitime défense. Je vous l'ai dit, monsieur le président, je pense que nous devrions faire un bras de fer encore plus fort, pas seulement sous votre égide mais sous l'ensemble des forces sociales, syndicales, politiques, des habitants, des élus, dans cette agglomération pour que le Gouvernement, l'Etat et cette majorité UMP réponde aux questions fondamentales pour l'avenir de cette agglomération. C'est en faisant appel à cette mobilisation je le crois sincèrement que les choses peuvent bouger.

Nous n'avons pas d'élément pour donner un avis motivé, faute de réponse du Gouvernement et du ministre Perben. Nous sommes à un moment de vérité et je pense sincèrement que, pour les forces sociales, politiques et républicaines de cette agglomération, nous devons taper le poing sur la table parce que nous défendons, avec l'agglomération, l'intérêt général, à l'opposé aujourd'hui des petits intérêts raccourcis de l'UMP.

Je partage votre discours, monsieur le président, je pense que donner un avis positif aujourd'hui est prématuré et, en fonction des éléments que nous sommes en droit d'attendre, d'exiger de l'Etat et du Gouvernement, je donnerai un avis négatif. C'est en conviction et loyalement.

(Applaudissements dans le public).

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe UPC.

M. BARTHELEMY : Monsieur le président, mes chers collègues, avec les projets de la Transalpine et du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, notre assemblée est sollicitée aujourd'hui sur des dossiers qui concernent au premier chef le développement de notre métropole et, au-delà, l'organisation des flux de transports au sein de l'ensemble du territoire européen.

Sur des sujets d'une telle importance, dont les enjeux sont à la fois économiques, financiers et environnementaux, il est finalement réconfortant de constater que les grandes collectivités de Rhône-Alpes partagent une vision commune, du moins sur le fond si ce n'est sur la forme. Cette approche commune, elle se fonde sur un certain nombre de constats et d'objectifs :

- c'est la nécessité d'assurer la fluidité du trafic des grands corridors ferroviaires européens, tant nord-sud que est-ouest ;
- c'est la nécessité de rénover le réseau ferré français dont un rapport récent dénonce les graves insuffisances et la dégradation, faute d'investissements à la hauteur des besoins ;
- c'est la nécessité d'amorcer un début de rééquilibrage du trafic de marchandises au profit du transport ferroviaire ;
- c'est la nécessité de réaliser l'interconnexion avec les grandes infrastructures à venir que sont la liaison TGV Lyon-Turin et la liaison TGV RhinRhône ;
- c'est la nécessité de valoriser le pôle multimodal de Satolas et d'en faciliter les relations avec l'ensemble des villes de Rhône-Alpes ;
- c'est la nécessité de remédier à la saturation du nœud ferroviaire lyonnais et de libérer des sillons pour le développement des transports de voyageurs ;
- c'est la nécessité d'essayer de jumeler les projets nouveaux avec les infrastructures autoroutières et ferroviaires existantes afin de limiter les nuisances et l'insécurité ;
- c'est la nécessité enfin d'améliorer la desserte des zones économiques et logistiques de la région ainsi que les relations entre les sites ferroviaires de triage ou de transports combinés.

Ces convergences ont amené la région Rhône-Alpes, les départements du Rhône, de l'Ain et de l'Isère et aujourd'hui le Grand Lyon à émettre des avis qui prennent en compte les trois préoccupations suivantes :

- 1° - que la problématique du contournement soit appréhendée dans sa globalité (partie nord et partie sud) ;
- 2° - que d'Ambérieu à Saint-Exupéry l'on retienne le projet de fuseau A qui est très largement jumelé aux infrastructures existantes, notamment l'A 42 et l'A 432 ;
- 3° - qu'à Saint-Exupéry, on privilégie l'option "est afin de sortir le trafic fret de la gare TGV de Satolas ;

Ce constat de convergences m'amène à penser qu'il aurait été sans doute préférable que la Région, les Départements et le Grand Lyon se concertent afin de voter un texte identique qui aurait eu beaucoup plus de poids face à l'Etat et face à Réseau Ferré de France. Un tel souhait s'apparente d'autant plus à un vœu pieux que le débat est maintenant "pollué" par des considérations d'opportunités de nature politicienne qui me semblent déplacées lorsqu'il s'agit d'enjeux majeurs dont chacun mesure par ailleurs l'importance. Le prétexte qui sert de point de départ à cette querelle est celui du découpage du contournement en une partie nord et une partie sud.

Tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut traiter les tronçons nord et sud de façon concomitante. L'exécutif communautaire a choisi d'aller jusqu'au bout de cette logique et -je cite-"d'exiger" une enquête publique unique et une DUP unique. On peut certes contester le caractère comminatoire d'une telle formulation qui n'est guère compatible avec la nature d'un avis. On pourrait

aussi objecter que cette exigence, si elle était prise en compte, ne contribue à retarder la procédure du projet déjà longue et complexe.

Mais, d'un autre côté, il faut bien reconnaître que l'on peut légitimement s'interroger sur la volonté de l'Etat de réaliser la partie sud du contournement lorsque le rapport de RFF stipule, en effet, et le président l'a rappelé dans son intervention liminaire que "le réseau ferré existant au sud de Saint Fons dispose d'une capacité suffisante pour assurer, à long terme, un service de qualité voyageurs et fret". Cela sous-entend que le projet n'est pas vraiment une priorité immédiate mais cela signifie aussi qu'il faudra pérenniser le raccordement de Saint Fons et que cette perspective n'est pas satisfaisante, ni en termes d'aménagement de territoire ni en termes de qualité de vie pour les nombreuses populations concernées.

C'est pourquoi, au-delà des réserves de forme que j'ai évoquées et avec le souci de ne pas faire de ce dossier un enjeu politique, notre groupe votera cet avis qui, sur le fond, correspond à notre vision des choses.

S'agissant de l'amendement déposé par le groupe UMP, nous nous abstenons car, s'il était adopté, il rendrait le texte de notre avis incohérent. En effet, le contenu de l'amendement est antinomique avec le cinquième paragraphe de l'avis qui -je cite- "considère inacceptable le bouclage du contournement transitant par les communes de Mions, Saint Priest, Vénissieux, Saint Fons alors même que la vocation de celui-ci est d'éloigner les trains de fret des zones urbaines denses". Pour que l'amendement ait un sens, il faudrait supprimer ce cinquième paragraphe puisque c'est sur cette exigence que l'exécutif fonde sa demande d'une procédure de déclaration d'utilité publique unique.

Pour notre part, nous souhaitons -au-delà des interprétations sémantiques et des arrière-pensées politiques- que notre collectivité fasse preuve d'unité et de solidarité face à un projet qui engage l'avenir de notre métropole à très long terme. Je vous remercie

(Applaudissements sur les bancs des conseillers).

M. LE PRÉSIDENT : Le groupe Synergies.

M. le vice-président REPELIN : Monsieur le président, chers collègues, c'est un dossier, comme cela a été dit par mes prédécesseurs, extrêmement important pour l'avenir de notre agglomération. Tout le monde sait bien qu'il faut se doter au niveau européen d'un réseau fret ferroviaire performant et économiquement intéressant. La région Rhône-Alpes et l'agglomération lyonnaise se trouvent géographiquement au cœur de ce dispositif à venir, ce qui doit nous conduire à assumer nos responsabilités.

Sur la forme de ce dossier, le planning avait été fixé à l'avance et était connu de tous les groupes politiques. Notre groupe a travaillé tout l'été en vue d'apporter un avis éclairé sur le projet de délibération proposé initialement. Lors du Bureau du 12 septembre dernier, nous vous avons donné un accord sur le texte délibératif, dont les caractéristiques étaient les suivantes :

- accord évident sur le principe d'un contournement ferroviaire et sur le lancement de la liaison Lyon-Turin ;
- préférence pour le fuseau A pour la partie nord du projet ;
- nécessité absolue d'étudier, aussi finement que pour la partie nord, le barreau Heyrieux-Saint Fons et la liaison sud avec la vallée du Rhône.

Le groupe Synergies s'est donc prononcé en faveur du texte proposé par le Bureau du 12 septembre et vous a fait savoir que toute modification substantielle recevrait une fin de non-recevoir de sa part. Nous estimons, en effet, que c'est l'intérêt général qui doit primer lorsque nous évoquons ensemble l'aménagement de notre territoire à échéance de plusieurs décennies. Les particularismes locaux n'ont pas leur place dans cette délibération et c'est pourquoi nous nous sommes élevés contre toute référence de ce type dans un avis général délivré par le Grand Lyon à l'attention de l'Etat. Nous réclamons néanmoins, pour éviter tout risque de pérennisation d'un demi-contournement particulièrement préjudiciable, une garantie quant à la réalisation de la partie sud pour le fret de transit. Or, pour nous, la seule garantie d'ordre institutionnel ou juridique dont dispose la Communauté urbaine demeure une déclaration d'utilité publique unique. C'est pour cette raison strictement opérationnelle que nous ne voterons pas l'amendement qui est présenté.

En conclusion, nous nous en tiendrons à la décision prise en bureau le 12 septembre dernier, à savoir un vote favorable du texte proposé aujourd'hui sans ajout intempestif ni retrait dommageable pour l'avenir. Merci.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe UMP.

M. PHILIP : Monsieur le président, mesdames et messieurs, chers collègues, d'abord quelques mots sur le Lyon-Turin.

Malgré vos propos, monsieur le président, ce projet est maintenant un projet irréversible et un projet qui le devient grâce à l'engagement de l'Etat. Vous avez cité la lettre adressée par le ministre des Transports français et son homologue italien, en juillet dernier, au vice-président de la Commission européenne en disant : "lettre d'intention et pas lettre d'engagement". Je me permets de vous préciser que cette lettre fait part de l'intention et de la décision des gouvernements de mettre en œuvre, de commencer les travaux en 2010. Et, contrairement à vos propos, monsieur Barrot indiquait que cette lettre répondait à son attente. Quant au budget européen, si malheureusement il est bloqué, je crois que chacun sait que c'est d'abord dû au gouvernement travailliste de Tony Blair.

Le projet est devenu irréversible d'abord parce qu'on en est maintenant, avec 95 M€ qui se sont ajoutés en juillet dernier aux 535 M€ déjà engagés, à plus de 600 M€. Il y a les études mais il y a aussi des travaux, les descenderies. Le chantier du Lyon-Turin est un chantier déjà ouvert et si vous en doutez, monsieur le président, je vous invite à venir le visiter, j'y suis allé...

M. LE PRÉSIDENT : Moi aussi !

M. PHILIP : ...Donc vous ne pouvez pas dire, à partir de là, que ce chantier n'existe pas et que le projet n'avance pas ; il faut reconnaître qu'il avance. Nous sommes d'accord avec les termes de votre délibération mais pas avec le contexte dans lequel vous insérez ces propos.

Maintenant, venons-en au contournement ferroviaire : cela a déjà été dit, je crois qu'il y a un consensus, en effet, sur la nécessité pour notre agglomération de réaliser ce contournement ferroviaire pour toutes les raisons indiquées -je n'y reviendrai pas-. Je crois qu'il y a accord également pour dire que ce contournement doit être appréhendé dans sa totalité, réalisé à terme dans sa totalité.

Mais je crois qu'il faut être réaliste et savoir que l'on ne pourra pas mettre en place le chantier dans sa continuité puisqu'il y a d'abord un besoin, lié au Lyon-Turin en particulier, de

perspectives d'accroissement du trafic au nord. Cette partie nord devient donc une partie dont la mise en œuvre immédiate est urgente. A partir de là, concernant cette partie nord, on est prêt puisqu'on pourra, dès la fin de 2005, approuver les études préliminaires, choisir le fuseau du kilomètre et commander à RFF l'avant-projet sommaire. Pour la section sud, le ministre des Transports a indiqué que les études seront dès maintenant engagées pour assurer la cohérence de l'ensemble du projet et les procédures correspondantes lancées. Mais il faudra le temps de ces études, le temps aussi de la concertation.

Alors, dire que l'on peut mettre ensemble les deux DUP pour faire une DUP commune, monsieur le président, permettez-moi de vous le dire, cela ne tient pas, cela est irréaliste, cela est démagogique. Il y a retard, oui. Mais s'il y a retard, qu'a fait monsieur Gayssot ?... (*Rumeurs dans le public et dans la salle*). ...qu'a fait monsieur Gayssot, ministre communiste des Transports pendant cinq ans ? Qu'a-t-il fait sur le ferroutage ? Qu'a-t-il fait pour notre contournement ? Rien ! Et nous devons gérer cet immobilisme. Vous nous dites vouloir que les travaux du Lyon-Turin s'engagent en 2010 mais adopter la délibération que vous nous proposez, c'est faire prendre du retard au Lyon-Turin. Lui faire prendre du retard, c'est donner des arguments à ceux qui ne veulent pas de cette réalisation.

Aujourd'hui, quel est le calendrier ? Je l'ai dit : détermination du fuseau dès la fin de l'année, APS lancé dès le début 2006, enquête publique en 2008, prononcée en 2009 pour des travaux qui seront commencés en 2012 et terminés en 2015. Si l'on regroupe les deux DUP, contrairement à ce que vous avez dit, on ne peut pas ne pas prendre trois ou quatre ans de retard, sauf à bâcler les études, sauf bien entendu à escamoter la consultation et le débat public. Les procédures sont souvent longues, quelquefois on le regrette mais nous les souhaitons, vous l'avez rappelé. Les procédures de recours d'autres l'ont dit existent.

Donc, en réalité, vouloir regrouper les DUP, c'est prendre une position qui conduit à ne pas réaliser ce contournement. Pour satisfaire tout le monde, vous refusez de choisir, d'où la démagogie. Dans un discours privilégiant encore le verbe à l'action, vous prenez une position d'immobilisme. En disant "DUP commune, donc on a l'engagement qu'on réalisera le tout", vous travestissez la vérité. Vous savez très bien qu'une DUP commune n'oblige pas à réaliser dans la continuité l'ensemble des opérations. C'est notre droit administratif.

Nous avons fait ensemble une DUP commune sur une ligne de tramway et, pour des raisons sur lesquelles vous étiez d'accord, il n'y a pas eu réalisation de ces travaux dans la continuité. Nous venons seulement d'inaugurer la ligne cours Charlemagne, cinq ans plus tard, ce qui prouve bien qu'il n'y a pas d'obligation juridique et tout le monde le sait. Donc faire croire que, parce qu'il y aura une DUP commune, il y aura dans la continuité le tronçon nord et le tronçon sud, ce n'est pas exact.

Pour nous, ce qui compte, c'est la mise en service du tronçon nord dans des délais compatibles avec ceux du Lyon-Turin. La délibération reliant les deux équipements est bonne en soi mais c'est parce que nous voulons les deux équipements que nous devons aujourd'hui -et il faut avoir le courage de le dire- privilégier le tronçon nord. Privilégier le tronçon nord, ce n'est pas, contrairement à ce que vous faites croire, renoncer au tracé sud dont la réalisation sera nécessaire. Nous sommes également d'accord avec vous sur un tracé qui devra éviter les zones urbanisées de l'agglomération ou à fort potentiel d'urbanisation future. Mais je ne vois pas en quoi la démarche de deux DUP ne permettrait pas d'atteindre un objectif auquel nous sommes autant attachés que vous. Vous citez le rapport

de RFF. Mais vous oubliez volontairement des propos récents du ministre des Transports sur ce tracé sud, sur la nécessité de ce tracé sud. Donc votre position n'est pas raisonnable.

On a fait état également, avant mon propos, du souhait qui aurait été en effet une bonne chose d'une position commune de toutes nos collectivités, d'une délibération commune qui nous aurait été proposée. Permettez-moi de rappeler à certains des membres de cette assemblée qu'ils ont voté à la Région un texte qui ne parle pas de la déclaration d'utilité publique commune. Au Conseil général, ils n'ont pas voté le texte présenté par le président ; mais vous pouvez relire le discours de votre représentant, il n'a pas parlé d'une DUP commune. Donc en trois débats, on a trois positions différentes.

Enfin, vous nous avez parlé -et ce n'est pas dans la délibération- de l'autoroute A 89 et de l'autoroute A 45. J'ai noté que vous n'avez pas parlé du contournement ouest de Lyon. Excusez-moi mais c'est toujours le même manque de courage car ce contournement est indispensable au développement de l'agglomération (*applaudissements de monsieur le conseiller Chaffringeon*) ; il aurait pu y être fait allusion dans cette délibération. Là aussi, on renvoie à l'Etat ! Vous nous dites souvent que vous aimeriez que les parlementaires de la majorité défendent les positions de la Communauté urbaine à Paris. Mais, pour pouvoir les défendre, il faudrait avoir une position de la Communauté urbaine, chose qui n'existe pas sur ce dossier du COL comme sur bien d'autres grands dossiers.

Permettez-moi de vous indiquer ou de vous rappeler qu'au groupe de pilotage créé par le préfet et qui s'est réuni en juillet dernier, la Communauté urbaine n'était pas représentée par un élu. Elle n'était pas représentée par un élu mais par un haut fonctionnaire. Ce n'est pas du tout péjoratif pour les hauts fonctionnaires mais c'est un sujet qui mérite la présence d'un élu et j'espère qu'à la réunion de demain en préfecture, cela ne sera plus le cas.

Soyons clairs ! Nous voulons donner un nouvel élan à de grands équipements nécessaires au développement de notre agglomération. Nous voulons le Lyon-Turin, le contournement ferroviaire, le contournement ouest. Vous nous dites que vous êtes pour ces grands équipements mais vous ne prenez aucune initiative pour les accélérer et les délibérations que vous nous présentez ce soir contribueraient, de fait, à retarder le démarrage de ces opérations.

Que notre Communauté prenne position fermement sur la continuité ! Et c'est pour cela, monsieur Barthelémy, que nous n'avons pas demandé la suppression du paragraphe 5 du projet de délibération, parce que, sur le fond, nous avons la même position qui est une position conforme aux intérêts de l'agglomération mais nous nous opposons à la procédure proposée parce que, derrière cette procédure, il y a en fait l'immobilisme et le fait de savoir ou d'espérer qu'il ne se passera rien.

Enfin, monsieur le président, vous faites semblant d'ignorer les décisions déjà prises par le Gouvernement. Nous vous soulignons seulement que, sans vous, nous aurons su engager ces équipements, les rendre irréversibles et que le ministre des Transports, Dominique Perben, a déjà contribué et contribuera encore davantage, au cours des prochains mois, à l'accélération des processus nécessaires à leur réalisation. Dans l'intérêt de l'agglomération lyonnaise, mieux aurait valu le faire ensemble mais, face à votre position, le Gouvernement prendra ses responsabilités et saura avancer.

(*Applaudissements du public*).

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Madame David.

Mme DAVID : Merci, monsieur le président. Chers collègues, vous connaissez mon implication sur les questions relatives aux grandes infrastructures nécessaires au développement maîtrisé de notre agglomération. La question du CFAL s'inscrit dans ce cadre et je mesure tant l'importance majeure que la complexité des enjeux.

J'ouvre ici une parenthèse pour regretter qu'aient été associés dans un même rapport la question de la liaison Lyon-Turin pour laquelle les élus de Saint Priest souscrivent pleinement à l'avis proposé par le Grand Lyon et cette question du contournement ferroviaire qui sera au cœur de mon intervention.

Dans une vision prospective et respectueuse de l'équilibre indispensable en termes d'aménagement du territoire, le précédent Gouvernement avait approuvé, par décision de juillet 2001, la mise en place de services collectifs de transports. Cela se traduisait concrètement par la mise à l'étude d'un contournement autoroutier de l'ouest lyonnais et, dans le même ordre de priorité, par l'initiation d'un projet qui avait pour première bonne intention de désengorger notre région du tout-camion, favorisant le transport des marchandises par le ferroviaire.

En 2003, monsieur Gilles De Robien, ministre de l'Équipement, et Dominique Bussereau, secrétaire d'État, brisaient net cette ambition. La commande de l'État avait radicalement changé puisque seul le tronçon nord du contournement ferroviaire était soumis à l'étude de Réseau Ferré de France. C'est donc ce tracé, maintenu dans sa configuration la plus étriquée et donc la plus inappropriée, qui était soumis à la collectivité territoriale. Ce changement de règle de départ est déjà inacceptable et ce n'est pas le semblant de consultation publique proposé aux élus et aux populations qui aura pu atténuer notre colère.

De véritable débat il n'y a pas eu et d'évolution non plus. Mon intervention la plus récente, datée du 17 juin dernier, adressée en ma qualité de parlementaire au ministre des Transports, n'a reçu qu'un lapidaire accusé de réception. Monsieur Perben s'est contenté, pendant la période estivale, d'un simple communiqué paru dans la presse locale pour évoquer une hypothétique réflexion en cours, sans abandonner l'idée de ne financer que la seule partie nord du périmètre. L'État souhaite aujourd'hui utiliser les infrastructures existantes, avec comme conséquence évidente la concentration des flux de marchandises sur les lignes et sillons se situant à proximité des zones densifiées d'habitation.

Un tel scénario signifie notamment le doublement des voies ferrées traversant les communes, particulièrement pour le Grand Lyon, de Saint Priest, Mions, Vénissieux et Saint Fons. Les élus et les populations de ces communes s'y opposeront catégoriquement ! Et je ne peux laisser dire qu'il s'agit de particularismes locaux quand on connaît la somme de nuisances que nos villes supportent déjà ! (*Cris et applaudissements dans le public*). A Saint Priest, par exemple, cela se traduirait par la construction de nouvelles voies au sein de zones urbanisées telles que la cité Berliet, son école ou encore l'ensemble du quartier de la Gare.

Doit-on ainsi sacrifier sur l'autel d'une stricte rentabilité financière à court terme le cadre de vie de dizaines de milliers d'habitants ? Est-ce cela l'aménagement durable, équilibré du territoire tant vanté par ailleurs ? Pour reprendre une belle formule de l'Agenda 21, fera-t-on ainsi aimer l'avenir à nos concitoyens ? Nous devons toujours garder à l'esprit que nous sommes les garants de la qualité de vie présente et future des habitants. C'est dans cet esprit responsable, au-delà des clivages politiques, que le conseil municipal de Saint Priest a

adopté le 18 juillet dernier une motion, à l'unanimité des élus, demandant expressément à l'actuel Gouvernement de réaliser cet équipement d'un seul tenant nord-sud, sur le territoire le plus éloigné des habitations, dans le cadre d'un plan de financement unique et sur la base d'un calendrier rapproché et réaliste qui devra être rendu public.

Pour toutes ces raisons, je le dis avec solennité, conscients de l'importance des enjeux et de la portée des décisions qui doivent être prises, avec mes collègues Bruno Polga et Henri Pacalon, nous n'approuvons pas le dossier de consultation.

Nous ne pouvons pas non plus approuver la délibération qui nous est proposée ce soir car, monsieur le président, en dépit de vos propos introductifs, elle n'exige pas le renoncement au doublement de la ligne ferroviaire Lyon-Grenoble-Chambéry qui constitue pour nous un préalable indiscutable, garant des conditions de vie et de l'avenir des habitants de nos villes. Votre intervention très argumentée nous a laissé espérer une modification du texte. Est-ce le cas, monsieur le président ? Dans cette hypothèse, nous sommes naturellement prêts à tenir compte de vos propositions ; dans le cas contraire, nous voterons contre cette délibération que nous jugeons insuffisante.

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Serres.

M. SERRES : Monsieur le président, mes chers collègues, je ne sais pas si c'est un particularisme local mais ma commune, ainsi qu'une bonne partie de l'est lyonnais, est aujourd'hui menacée par une décision ministérielle qui risque d'être fatale à notre avenir. C'est donc au nom de ces habitants de l'est lyonnais que j'ai choisi ce soir de m'adresser à vous avec beaucoup de solennité, en dehors de toute polémique et dans un indispensable esprit de solidarité collective.

L'évolution de notre agglomération, son développement inéluctable, son rayonnement humain, économique et social, sa vocation à devenir un incontournable pôle européen sont pour nous tous une évidence à laquelle nous sommes très attachés. Mais je souhaite vous faire part de la grande lassitude et du profond désarroi des citoyens de ce secteur de l'agglomération, accablés par le fardeau des nuisances toujours plus nombreuses, toujours plus contraignantes, qui leur sont imposées depuis de longues années.

Je voudrais rappeler tout d'abord que nous ne nous sommes opposés ni au principe du fret ferroviaire ni au développement du transport dans notre région mais que nous sommes extrêmement mobilisés pour la défense de nos populations qui ont déjà consenti de nombreux sacrifices sur l'autel de l'intérêt collectif et qui n'ont aucun besoin de nuisances nouvelles ni de contraintes supplémentaires. Nous avons aujourd'hui le sentiment d'être le jouet d'intérêts qui nous dépassent et nous sommes devenus quelque part les orphelins d'une République à laquelle nous avons toujours cru. Nous sommes les mal aimés d'une société où les intérêts de nos populations, les moins nanties, doivent s'effacer face aux réalismes des intérêts financiers.

Pourquoi le ministre des Transports, Lyonnais de surcroît, veut-il réaliser un projet dans l'urgence, à l'économie et fatalement au détriment des riverains ? Malgré notre intense activité auprès des décideurs, nous n'avons jamais été considérés comme de vrais interlocuteurs dont les positions sont prises en compte et considérées avec justice.

En effet, depuis cette affaire de contournement, il y a visiblement des non-dits et des arrières-pensées. Le débat public qui a eu lieu en 2001 évoquait les contournements routier à l'ouest et ferroviaire à l'est, qu'en est-il aujourd'hui ?

Le COL n'est plus évoqué, il a disparu et plus personne n'en parle malgré la très forte densité du trafic actuel, malgré les bouchons récurrents et malgré la pollution quotidienne que nous endurons sur l'A 46, totalement saturée. Par contre, le contournement ferroviaire, lui, reste d'actualité et le dossier avance à grands pas puisque la décision définitive est imminente. Nous avons l'impression que la mise en commun de ces deux dossiers qui est, ne l'oublions pas, un fait unique dans ce type de débat était destinée à nous faire avaler une pilule un peu amère et plutôt indigeste.

Qu'en est-il aujourd'hui du CFAL ? Il a été partagé en deux zones nord et sud comme s'il s'agissait de diviser pour mieux régner. La partie nord a gardé ses quatre fuseaux qui se rejoignent tous vers Grenay, Saint Laurent de Mure, avec un fort impact sur ces deux communes. Quant à la partie sud, il en est de moins en moins question : horizon 2020, 2040 voire jamais, nous a-t-on laissé entendre.

Par contre, il semble aujourd'hui acquis que le doublement des voies sur la ligne historique Lyon-Grenoble se fera. Ces lignes nouvelles passeront sous les fenêtres de nos habitations. Comme le fret ferroviaire n'a de sens que dans la continuité, il passera fatalement sur les nouvelles voies construites pour aller rejoindre Saint Fons et la rive droite du Rhône. S'il est normal de désimpacter le centre de Lyon, pourquoi le faire en déplaçant les dangers potentiels de quelques kilomètres et en apportant toutes les nuisances aux habitants de la partie sud ? Saint Priest, Vénissieux, Mions et Saint Fons sont entre autres les villes les plus touchées. Plus de 100 000 habitants pris en otages, c'est inadmissible !

Pourquoi le ministre veut-il recommencer les erreurs du passé alors que l'occasion était belle d'éloigner définitivement les risques des zones habitées. Pourquoi monsieur le préfet fait-il preuve d'autant de prudence sur son porter à connaissance avec de vastes zones de protection pour les communes et vouloir ici ne pas écouter nos craintes et nos doutes ? Soulager Lyon, oui, pour de nombreuses raisons que nous avons comprises et acceptées mais venir nous rendre ici la vie impossible, non, car nous sommes des citoyens aussi méritants que les autres ! Dans le document de consultation qui nous a été adressé, il est dit pour chacun des fuseaux -je cite- : "Le raccordement à la ligne existante de Lyon-Grenoble se heurte à une urbanisation dense dans le fuseau et à proximité ainsi qu'à la présence de zones d'activités et de sites Seveso" -il y en a dix qui sont recensés sur ce document édité par RFF-.

Vous comprenez bien que nous ne voulons pas de cela et monsieur le ministre des Transports devrait le comprendre. Nous voulons donc un projet clair, lisible, réfléchi sans précipitation, qui prenne en compte les attentes de cette France d'en bas qui n'en finit plus de subir contraintes et nuisances et qui, aujourd'hui, est à la limite de l'exaspération. Du fret, oui, mais pas sous nos fenêtres ! Des voyageurs, oui, mais en fonction d'un projet précis qui soit séparé du dossier fret ! Prétendre que la mixité fret-voyageurs sur les lignes à venir est une nécessité va à l'encontre même du principe qui a conduit à cette réalisation.

Pour toutes ces raisons, les propositions du ministre des Transports ne nous conviennent pas. Je tiens cependant à vous remercier, monsieur le président, d'avoir tenté, dans la délibération qui nous est proposée, de sauvegarder l'essentiel avec la prise en compte d'une DUP globale pour le nord et le sud et l'éloignement du fret de nos communes. C'est la première fois qu'un partenaire fait une telle avancée. Mais nous refusons malgré tout d'être une fois de plus prisonniers

de quelques calculs machiavéliques orchestrés par le ministère pour minimiser les coûts à nos dépens. Et quand je parle de prisonniers, c'est pour rappeler qu'en prime, nous allons aussi avoir la prison communautaire et toujours -remarquez-le- grâce au même ministre !

Il faut donc, monsieur le président et vous tous, mes chers collègues, que vous considériez que l'est lyonnais a droit autant que le reste de l'agglomération à une réelle qualité de vie. La solidarité collective, notre communauté de destin ne doivent pas rester de simples mots mais doit devenir une réalité tangible.

Le contournement ferroviaire est une chose, la desserte voyageurs dans notre agglomération en est une autre. Imbriquer ces dossiers, c'est ouvrir la porte à tous les risques. Il faut en conséquence que nous exigions leur séparation. Ce sera le prix à payer pour que ce projet puisse se réaliser dans le calme et la sérénité. Avec les associations locales et l'ensemble des habitants de nos communes, nous sommes fermement décidés à mener jusqu'au bout ce combat qui consiste pour nous à ne tolérer que ce qui est tolérable et ne pas supporter ce qui est insupportable.

Compte tenu de la situation que je viens d'évoquer, compte tenu de ce contexte général où les vessies ressemblent souvent à des lanternes, notamment après la position que nos collègues UMP ont prise avec leur amendement, je me prononcerai, en dehors de tout clivage politique et dans un souci d'éthique et de solidarité communautaire, en votant contre ce dossier tel qu'il a été conçu et présenté par le ministère. Je vous remercie.

(Applaudissements dans le public).

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Monsieur Darne.

M. le vice-président DARNE : Monsieur le président, mes chers collègues, il est plus facile de voter une délibération, comme il y a quelques semaines, d'Agenda 21 que de la mettre en œuvre à travers un contournement ferroviaire. Pourtant, l'entrée sociale est oubliée par certains, le développement par d'autres et l'environnemental insuffisamment cité.

Je voudrais aussi revenir à la fois sur le contournement ferroviaire et sur le Lyon-Turin puisque cela a été évoqué par certains. Ces deux dossiers sont complémentaires.

Le premier est moins discuté, il faut pourtant rappeler les enjeux. Le Lyon-Turin est un formidable enjeu pour nous, il est la condition du développement des échanges avec l'Italie, il est ultérieurement la porte ouverte sur la Slovénie et l'Ukraine. Ce Lyon-Turin ce sont, dans les chiffres qui nous sont donnés, deux millions de camions de moins sur nos autoroutes et dans les Alpes. Pour le réaliser, il convient principalement de réunir les financements nécessaires et je voudrais rappeler quelques dates : l'accord entre le gouvernement français et le gouvernement italien sur le Lyon-Turin date du 29 janvier 2001. L'Union européenne a repris très rapidement ce projet en le classant sixième sur une liste de trente. Le CIAT s'est réuni en décembre 2003 pour valider ce Lyon-Turin. Or, cela vient d'être rappelé dans l'assistance ici, c'est seulement il y a quelques semaines que le ministre des Transports a indiqué à la commission européenne l'engagement financier. J'aimerais savoir où est la lenteur !

Pourquoi, sur ce dossier, il a fallu aussi longtemps alors que le gouvernement italien était prêt pour qu'il y ait les engagements financiers de la France ? En ce qui nous concerne, nous prenons ici une délibération particulièrement sage puisque nous

disons que le tracé n'est pas un grand enjeu pour le Grand Lyon, que c'est la réalisation et le point de jonction entre le contournement et le Lyon-Turin qui est indispensable, que nous souhaitons simplement que la solution retenue soit celle qui limite le plus possible les nuisances pour les populations, et ce n'est évidemment pas rien !

Après ce rappel chronologique et cette nécessité environnementale pour notre réalisation, le contournement ferroviaire, monsieur Philip remettait en cause le ministre des Transports, monsieur Gayssot. J'aimerais rappeler que la naissance de ce dossier, c'est dans un projet intitulé "Magistral Ecofret" qui est d'ailleurs cité dans le rapport que nous avons des études préliminaires, qui a été arrêté en 2000, et donc les responsables ont, je crois, pris leurs responsabilités à ce moment-là.

L'enjeu est évident, il est très bien décrit dans les cartes de la page 5 du rapport : il montre que le transit qui passe ici vient de l'Europe du nord, de la région parisienne, pour aller vers l'Europe du sud, qu'il est indispensable car le train a perdu une telle part de marché dans les vingt dernières années qu'il convient de le reconquérir. J'aimerais donner deux chiffres sur ces parts de marché : de 1985 à 2005, le fret ferroviaire a été divisé par deux en poids dans les transports d'autres pays ; il est passé de 40 % à 20 %. En volume, si l'on prend le transport routier, il est passé de 125 milliards de kilomètres-tonnes à 250 milliards. Les raisons, c'est bien sûr que le coût du transport routier n'est pas à son juste prix et qu'il y a là un problème évident. Mais sur ce **go end**, qui figure dans tous les rapports, sur la diminution de la compétitivité du fret, c'est que les conditions de transport, la fréquence, la régularité, la desserte ne sont pas suffisants.

C'est pourquoi il est indispensable aujourd'hui de faire ce contournement et, évidemment, il est tout aussi indispensable pour que les conditions de pollution, aussi bien le plan climat que l'engagement de Kyoto, soient respectées. Ceci est dit d'ailleurs tout le temps par le Grand Lyon, dans le PDU ou dans tous les autres documents de planification urbaine ; il n'y a donc jamais eu de négligence de notre côté. Mais c'est pourquoi nous ne comprenons pas ceux qui disent, devant la gravité de cette situation, devant la nécessité de promouvoir le ferroviaire, que l'on peut se contenter d'une réponse qui ne soit que la moitié du problème : "Faisons le nord et attendons pour le sud, il n'y a pas urgence". C'est évidemment incompréhensible ! Comment peut-on penser qu'il y aurait une solution durable dans ce cas-là alors que même le rapport le dit, le titre de la page 172 : "Pour une vision d'ensemble du contournement". Le texte lui-même dit que les services techniques ont travaillé sur cela et quand monsieur Philip dit : "Il y a un engagement du ministre des Transports pour engager des études", l'encadré de la page 172 est : "Réseau Ferré de France a engagé une concertation autour des hypothèses de liaison sur le sud puisqu'il y est évoqué Vienne, Condrieu, le sud de Vienne ou Valence autour de ces hypothèses et présentera au comité de pilotage les résultats des premières approches techniques, environnementales et économiques sur la partie sud". On ne peut pas dire que rien n'a été fait, cela a été pensé.

Je crois, par contre, que le financement du sud pose un réel problème et que l'on se défait en évoquant des questions de délais pour ne pas mobiliser les financements qui sont nécessaires. Parce qu'en effet et le reste de la page 172 le dit, il faut un investissement significativement supérieur. Mais, sur cette question du financement, je m'adresse au ministre des Transports dans un contexte qui est aujourd'hui celui de la privatisation des autoroutes ; les rapports parlementaires

montrent que la privatisation des autoroutes va procurer de 11 à 13 milliards d'euros. Or, aujourd'hui, selon les déclarations de l'Agence de financement des infrastructures de transport, créée il y a peu, et pour lesquelles il avait été envisagé un financement sur les dividendes d'autoroutes avec un plan financier que j'ai ici et qui permettait de faire face aux besoins, sur ces 13 milliards de privatisation d'autoroutes, l'institut sera privé de financement puisqu'il a été envisagé seulement un milliard sur le total. Je fais le pari que si les sommes nécessaires étaient données pour assurer le financement des infrastructures, on pourrait dans le même temps que l'on réalise le nord réaliser le sud.

Et s'il est vrai, monsieur Philip, qu'il n'est pas obligatoire de réaliser les travaux quand on a fait une DUP unique, c'est néanmoins une condition nécessaire. S'il n'y a pas de DUP unique, on est sûr que les travaux ne sont pas réalisés dans la foulée. Donc, je crois que votre argumentaire ne tient pas. Il me semble qu'au contraire, notre délibération conjugue parfaitement les trois objectifs du développement durable que j'ai évoqués tout à l'heure :

- elle est un engagement de la reconquête du rail sur la route, avec toutes les conséquences bénéfiques que cela a ;

- elle est un engagement pour le développement de notre agglomération puisque l'on fait la part du fret de transit et du fret qui est nécessaire à notre développement économique et les trains, évidemment, doivent donc être présents mais pas le transit ;

- elle prend en compte les besoins des habitants de l'agglomération et en particulier de ceux de l'est. Ils supportent aujourd'hui toutes les infrastructures (avions, routes, fer) et toutes les nuisances alors que les populations de l'est lyonnais contribuent -Etienne Tête posait la question tout à l'heure- plus que proportionnellement à notre richesse collective.

Notre délibération, je crois, les respecte. Alors, que dire ? On est pour des études pour le sud mais surtout on ne s'engage pas. Alors, c'est une certaine forme de mépris.

Notre groupe repoussera naturellement l'amendement et votera le rapport qui nous est présenté, compte tenu bien sûr de ce que nous avons entendu de Martine David et de Paul Serres.

M. LE PRÉSIDENT : Mes chers collègues, je pense que tout le monde l'a compris, ce débat est un débat important pour l'agglomération lyonnaise.

Je voudrais dire, monsieur Christian Philip, que si je voulais faire de la démagogie et de la politique politicienne, j'aurais pu "emboucher les trompettes" qui allaient sur un désaccord global sur le dossier qui nous est présenté. Vous entendez un certain nombre de nos collègues, ceux évidemment qui sont le plus concernés et qui vous disent ce que cela peut représenter pour eux. C'est parce que, justement, j'essaie toujours, dans cette agglomération, d'avoir une position responsable que j'ai présenté le dossier de ce soir en disant que nous ne voulons pas bloquer les choses, qu'il faut un contournement de Lyon mais que ce contournement de Lyon doit être pensé dans sa cohérence et dans sa globalité.

Monsieur Philip, pouvez-vous vous engager si on fait le contournement nord de Lyon ? Etes-vous sûr que le contournement sud sera fait ? Non, et vous le savez bien !

Alors, vous me dites : "RFF, d'accord, ont indiqué, en toutes lettres, qu'ils ne voulaient pas le faire mais il y a la parole du

ministre". Alors, si j'étais un peu léger, je vous rappellerais quelques-unes des paroles du ministre : en juillet, pour indiquer qu'il fallait supprimer les radars ; le lendemain, le ministre était un tout petit peu démenti ! Ensuite, pour dire qu'il fallait limiter à 115 kilomètres/heure sur les autoroutes ; le surlendemain, le ministre était un peu démenti. Je me souviens que le ministre, dans une autre fonction, s'était engagé à nous amener à Lyon un grand tribunal de l'environnement, grand tribunal international que l'on ferait venir à Lyon ; même un certain nombre de gens y ont cru et se sont engagés mais aujourd'hui on n'en parle plus. Encore, le ministre déciderait-il ?

A mon avis, les ministres peuvent être désavoués, ils peuvent changer... et les débats récents en font foi. Le débat sur la privatisation des autoroutes, en un an et demi de différence : premier arbitrage fait sous monsieur De Robien, pas de privatisation des autoroutes parce qu'effectivement, on sanctuarise de l'argent pour les transports, en particulier pour le développement ferré, et c'est un arbitrage -on va dire- ministère des Transports contre ministère du Budget. Et, un an et demi après, parce que nous savons que le Gouvernement est pris à la gorge, arbitrage exactement contraire avec le ministre de l'Economie qui dit : "Une partie servira à désendetter l'Etat, une autre partie à réaliser un peu les contrats de plan Etat-Région pour lesquels on a X années de retard" et comme il faut faire un peu de cosmétique, au moins pour les deux années qui viennent "pour le reste, cela servira au ferroviaire".

Le Figaro qui n'est pas spécialement, je pense, totalement influencé par les socialistes titre aujourd'hui : "Voies ferrées, le rapport qui dénonce les carences françaises". Un spécialiste, à qui on a demandé une étude, explique que l'on n'a plus d'argent pour entretenir déjà les voies ferrées qui existent. Alors, quand on nous dit que de toute façon le dossier est engagé et que le sud suivra si effectivement on engage le nord, moi je dis : "Qui peut s'engager aujourd'hui, là, dans l'assemblée, la tête sur le billot, pour assurer que ce sera fait ? En tout cas, pas moi !"

Ensuite, sur le reste, monsieur Christian Philip, vous nous dites : "Vous ne tranchez pas sur les dossiers." Si ! Vous n'avez aucun lobby qui ne m'a jamais impressionné dans la gestion que je fais de la ville et de l'agglomération ! Je hais le phénomène "pas dans mon jardin". Je peux vous dire sur tous les dossiers qu'elle est notre position.

Lyon-Turin, vous venez de le voir, on en reparlera.

Le contournement ferroviaire de Lyon, une petite précision tout de même : vous nous dites : "Mais on est très en avance, on a déjà fait les descendries du côté français". Excusez du peu, le temps que nous fassions les descendries, eux, ils avaient fait la liaison entre Milan et Turin ! C'est tout de même un autre début de commencement que du côté français. Ils avaient même, à Turin, enterré la voie ferrée de manière à pouvoir libérer la ville. Ce sont effectivement d'autres engagements. Si l'on veut faire référence au Lyon-Turin, nous pouvons en parler. Sur le contournement ferré de Lyon, je viens de répondre.

Sur l'A 89, sur l'A 45 je vous en ai aussi parlé tout à l'heure, savoir où il fallait faire arriver très exactement ces autoroutes.

Vous me dites : "Mais le contournement ouest ?". Sur le contournement ouest, cela doit faire une dizaine d'années que je défends la même position et ma position, vous la connaissez, je l'ai répétée souvent. Aujourd'hui, nous avons un véritable problème dans la vallée du Rhône et, dans un rapport de la Datar rendu public, on s'interroge sur la nécessité d'élargir

encore l'autoroute, sur la nécessité d'en faire une seconde de l'autre côté de la vallée du Rhône.

Avec un certain nombre de gens, nous défendons depuis des années l'idée qu'entre Digoïn et Paray le Monial, on pourrait faire effectivement une liaison qui permettrait de faire que les gens qui vont directement sur l'Espagne puissent éviter la vallée du Rhône et l'arc Languedocien qui est particulièrement embouteillé. Et l'ouverture du viaduc de Millau donne aujourd'hui encore plus de pertinence à cette proposition. Si jamais ceci était fait, le contournement ouest de Lyon prendrait une toute autre résonance parce que les gens, nos collègues élus, savent bien qu'il faut des dessertes locales, des dessertes régionales. Ce qu'ils ne veulent pas, c'est que les flux de circulation ferrés ou bien routiers qui desservent le nord de l'Europe avec le sud de l'Europe passent à l'intérieur de l'agglomération. Plus aucune ville européenne ne fait ce genre de chose et nous allons rester l'exception si nous continuons de cette manière.

Alors, je crois que, s'il le veut, le groupe UMP peut avoir raison contre tous. Si, dans cette assemblée, tous les groupes ont exprimé la même position sur la nécessité d'un contournement qui soit un projet unique, si, dans le fond des délibérations, même si, sur la forme, je suis d'accord avec monsieur Barthélemy, on aurait pu faire mieux et se mettre d'accord avant -et il faudra y penser pour de prochaines délibérations ou de prochaines réflexions-, je retiens effectivement la leçon, sur le fond, dans toutes les assemblées, on a dit la même chose, il faut effectivement un projet unique. Alors, ensuite, vous faites ce que vous voulez. Le ministre prendra les décisions qui relèvent de sa responsabilité mais vous ne nous direz pas dans deux, trois ans, que l'on ne vous avait pas prévenu. Vous serez effectivement prévenu.

J'ai donc un amendement du groupe UMP qui vise à supprimer la DUP, qui évidemment enlève toute cohérence à la délibération que je soumets. Je vais donc le mettre aux voix :

- abstentions : groupe Union pour la Communauté, M. Joly (Le Grand Lyon d'abord),
- pour : groupe Union pour un mouvement populaire (sauf M. Calvel),
- contre : groupes Socialiste et apparentés, Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Synergies - UDF et apparentés - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - M. Desseigne (Le Grand Lyon d'abord), M. Calvel (Union pour un mouvement populaire), M. Chaffringeon, Mme Palleja.

(L'amendement est rejeté).

M. LE PRÉSIDENT : Ensuite, je vais mettre aux voix ma délibération telle que je vous l'ai présentée. Je la mets en deux parties, de manière à ce qu'il n'y ait pas de confusion.

Je fais un premier vote sur le Lyon-Turin, donc vote des articles 1, 2 et 3 :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

(Les articles 1, 2 et 3 sont adoptés à l'unanimité).

M. LE PRÉSIDENT : Deuxième partie sur le contournement ferré, donc vote des articles 4, 5 et 6 :

- abstentions : groupe Communiste et intervention citoyenne (sauf MM. Gerin, Mme Peytavin, MM. Plazzi et Thivillier) - M. Philipps (Socialiste et apparentés),

- pour : groupes Socialiste et apparentés (sauf Mme David, MM. Serres, Bonnard, Pacalon, Guetaz, Polga, Perret, Philipps) - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Calvel (Union pour un mouvement populaire),

- contre : groupe Union pour un mouvement populaire (sauf M. Calvel) - MM. Gerin, Mme Peytavin, MM. Plazzi et Thivillier (Communiste et intervention citoyenne) - Mme David, MM. Serres, Bonnard, Pacalon, Guetaz, Polga, Perret (Socialiste et apparentés), M. Chaffringeon, Mme Palleja.

(Les articles 4, 5 et 6 sont adoptés).

Adopté.

Rapporteur : M. le président COLLOMB.

N° 2005-2886 - déplacements et urbanisme - Plan de déplacement d'entreprise - Première phase expérimentale - Adaptation tarifaire du réseau TCL pour les agents de la Communauté urbaine travaillant dans le 3^e arrondissement de Lyon - Délégation générale aux ressources - Direction des ressources humaines - Service communication interne et documentation -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Benarbia a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2886. Monsieur Benarbia, vous avez la parole.

M. BENARBIA, rapporteur : Cette délibération vise à mettre en œuvre un plan de déplacement d'entreprise pour les sites du Grand Lyon du troisième arrondissement. Ses objectifs sont d'inciter le personnel de la Communauté urbaine à l'usage des transports en commun et de réduire l'utilisation de la voiture particulière. Je crois que la coïncidence du vote de cette délibération en dépit du relâchement de l'assemblée a quelque chose de symbolique dans sa coïncidence...

M. LE PRÉSIDENT : L'assemblée a voté, une centaine !

M. BENARBIA : ...avec la semaine du transport public. Ceci est symbolique de la volonté de notre collectivité en matière de politique de déplacements. La commission a rendu un avis favorable à cette délibération.

M. LE PRÉSIDENT : Nous avons le groupe GAEC qui s'est inscrit.

Mme la vice-présidente RABATEL : Monsieur le président, chers collègues, le groupe GAEC se félicite du lancement du PDE du Grand Lyon au terme de deux années de travaux de préparation, de diagnostic et de concertation. Nous tenons à remercier tous ceux qui se sont investis dans cette tâche, Laure-Anne De Biasi, responsable technique du projet, mais aussi les syndicats, l'encadrement et les agents, les élus concernés dont Michèle Vullien, responsable politique.

Le Grand Lyon renforce ainsi la cohérence de ses politiques : le PDU, l'Agenda 21, l'utilisation du Vélo'V et le respect, à terme, des normes de places de stationnement fixées dans le PLU. Notre développement durable s'en trouve d'ores et déjà conforté puisque 10 % des nouveaux abonnés TCL, parmi nos agents, prenaient auparavant leur voiture.

Ce PDE représente un effort financier de notre collectivité, un effort financier du Sytral qui prend à sa charge une partie de la réduction des abonnements TCL et un effort des salariés de tous rangs hiérarchiques qui sont conduits à changer leur mode de déplacement.

Je remercie les salariés du Grand Lyon pour cet engagement en faveur du développement durable mais je sais, par la connaissance d'autres PDE, que ce peut être un effort positif pour eux. L'abonnement TCL à coût réduit est une amélioration du pouvoir d'achat du personnel : cela représente plus de 200 € par an d'économie par rapport à un abonnement plein tarif. Le dispositif PDE favorise la transparence et l'équité entre les salariés car une remise à plat de pratiques anciennes et pas toujours égalitaires ou justifiées a été effectuée. Et l'usage des transports en commun permet de gagner en temps et en tranquillité d'esprit plus qu'on ne l'imagine quand on ne pratique pas les modes doux. D'ailleurs, les élus qui pratiquent les modes doux le savent et essaient d'en convaincre aussi leurs collègues.

Le groupe GAEC présente trois souhaits :

- que la mise en place du PDE favorise l'utilisation de véhicules de service mieux entretenus et moins polluants qu'actuellement ;

- que le PDE soit suivi par un conseiller en mobilité qui assure l'accompagnement du changement sur la durée ;

- et que le PDE puisse s'étendre d'ici fin 2006 à tous les salariés du Grand Lyon qui en feront la demande, et pas seulement du troisième arrondissement après cette première période d'essai que nous engageons ce soir.

Je vous remercie.

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

Mme la vice-présidente VESSILLER : A notre tour de nous féliciter de la mise en place de cette première action du PDE au sein de la Communauté urbaine.

En effet, en tant que collectivité mettant en œuvre une politique volontariste de déplacements en faveur des modes alternatifs à la voiture non polluants, nous avons, en ce sens, un rôle d'exemplarité indéniable : inciter nos collaborateurs à la pratique de déplacements plus durables s'inscrit dans cet objectif d'exemplarité. Nous-mêmes, élus, sommes également concernés par cette nécessaire évolution. En tant qu'employeur également, nous nous devons de proposer à nos personnels des dispositifs qui permettent à chacun de s'y retrouver, à la fois notre collectivité et les personnels quels que soient leurs grades, dans un souci de transparence et d'équité.

Ces objectifs ont guidé l'élaboration du PDE. Je le rappelle d'autant plus volontiers que je fais également partie, comme ma collègue, du comité de pilotage, avec plusieurs autres vice-présidents, avec les directeurs et j'en profite pour remercier à la fois la direction des ressources humaines, la direction générale et la communication interne qui s'est beaucoup engagée dans la démarche. Je remercie également les agents des services qui ont participé au groupe de travail et les syndicats.

Le rapport qui nous est proposé porte sur la participation du Grand Lyon à l'abonnement City Pass du Sytral et les premières informations sur les personnels intéressés par cette formule en première phase expérimentale nous laissent augurer un bon

début qui devrait être confirmé au vu du suivi que nous mettrons en place, à la fois pour cette action et pour l'ensemble du PDE.

Mais voter ce rapport pendant la semaine européenne de la mobilité durable et la semaine du transport public -comme l'a indiqué notre collègue Fawzi Benarbia- est d'autant plus important qu'il montre que notre collectivité agit et ne fait pas, elle, que communiquer, contrairement à ce que disent certains ministres. Ainsi, le ministre de l'Ecologie nous invite à "Bougez autrement" le 22 septembre puisqu'il n'a plus le courage de dire "En ville, sans ma voiture !", pour cette journée qui se veut exemplaire.

Nous, pendant cette semaine, nous mettons en place des actions concrètes qui contribueront, à notre échelle, à répondre à la nécessité de réduire la pollution urbaine due aux transports et à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Ces objectifs constituent "accessoirement" quelque enjeu dans le contexte actuel de la crise du pétrole, puisque nous sommes entrés durablement dans l'aire de la fin du pétrole bon marché. Donc toutes les politiques locales qui réduiront l'usage de ce carburant sont non seulement nécessaires mais indispensables et je crois que notre gouvernement ne semble en avoir pris encore toute la dimension puisque, au-delà des discours, les actes ne sont pas là, comme viennent de le rappeler plusieurs d'entre nous, que ce soit à travers la privatisation des autoroutes ou le plan Climat national, largement insuffisant. Nous n'avons pas des politiques nationales à la hauteur des enjeux.

Pour revenir sur ce rapport concernant le PDE, bien sûr, les Verts voteront cette délibération. Merci.

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

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté.

Rapporteur : M. BERNARBIA.

N° 2005-2887 - déplacements et urbanisme - Lyon 3° - Meyzieu - Projet modes doux Lea - Opération n° 917 - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Direction générale - Direction des grands projets -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le vice-président Vesco a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2887. Monsieur Vesco étant absent, monsieur Benarbia, vous avez la parole.

M. BENARBIA, rapporteur en remplacement de M. le vice-président VESCO, absent : En l'absence de monsieur Vesco, je vais le suppléer. Avis favorable de la commission, monsieur le président, sur les modes doux, Lea.

M. LE PRÉSIDENT : Deux minutes pour le groupe UMP.

M. FORISSIER : Il s'agit de deux remarques concernant le projet de mode doux sur Lea.

Concernant la réalisation de la piste cyclable sur la commune de Meyzieu, la jonction Jean Jaurès et le terminus zone industrielle,

en empruntant le boulevard Monge, ne peut être qu'une situation provisoire. En effet, il convient de lancer parallèlement les acquisitions nécessaires pour une réalisation le long de la voie du tramway, conformément à l'emplacement réservé sur le plan local d'urbanisme, emplacement pris au profit de la Communauté urbaine.

Je vous informe également du souhait de la ville de Meyzieu d'accueillir un certain nombre de stations Vélo'V, dans le cadre de la réalisation de la nouvelle ligne de tramway Lea. Compte tenu de l'étendue de cette ville et du nombre limité d'arrêts prévus, la réalisation de stations Vélo'V permettrait de renforcer, à moindre coût, l'efficacité de cette nouvelle ligne de tramway. En tant que membre du conseil du Sytral, je rappelle l'importance de toute action qui favorisera la réussite de ce projet sur notre commune.

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

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté.

Rapporteur : M. BENARBIA en remplacement de M. le vice-président VESCO, absent.

N° 2005-2888 - déplacements et urbanisme - Subvention à l'association Périgrinalyon - Cabinet du président - Direction de l'information et de la communication -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Flaconnèche a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2888. Monsieur Flaconnèche étant absent pour l'instant, monsieur Benarbia, vous avez la parole.

M. BENARBIA, rapporteur en remplacement de M. FLACONNÈCHE absent momentanément : Avis favorable de la commission.

M. LE PRÉSIDENT : Le groupe Union pour la Communauté

M. NARDONE : Monsieur le président, il s'agit du plus petit rapport de notre assemblée de ce soir. C'est un rapport, pour tout dire, tout à fait charmant puisqu'il s'agit du financement d'un cycle de conférences -je cite- "qui va contribuer à développer une véritable culture du fleuve et de son environnement, nécessaire au respect et à la pérennité du lieu réaménagé" ; il s'agit des berges du Rhône.

Outre le fait que les activités de ce type d'association sont habituellement réalisées de façon bénévole, monsieur le président, il nous semble que les collectivités territoriales vont devoir, dans les années à venir, apprendre à réduire leurs dépenses. Voilà typiquement un dossier qui ne sert à rien, c'est pourquoi notre groupe votera contre.

J'ajoute, puisque nous évoquons des dépenses superflues, que je voudrais signaler à nos collègues mais également aux habitants du Grand Lyon que notre collectivité a financé, en catimini et indirectement, la fête de l'Humanité qui s'est tenue à La Courneuve il y a une semaine. Et oui, monsieur le président !

M. LE PRÉSIDENT : C'était les fabiusiens du PS !

M. NARDONE : Comme notre collègue du conseil municipal de Lyon, présidente du groupe Communiste, nous a obligeamment envoyé cette plaquette dans laquelle on voit que le Grand Lyon a pris une double page de publicité, on peut d'ailleurs y noter la présence prémonitrice des villes de Givors et de Grigny. Cela rejoint notre ordre du jour.

Plus sérieusement, je ne m'étendrai pas sur l'édito hallucinant de cette plaquette qui met sur le même plan l'holocauste nazi et l'anéantissement d'Hiroshima mais notre groupe souhaite s'élever vigoureusement contre le financement par des deniers publics de cette manifestation organisée par un parti politique.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Donc on veillera à ceci de près. Monsieur Buna, vous êtes pour la fête de l'Huma ?

M. le vice-président BUNA : Je croyais que vous interveniez sur Pérégrinalyon ! Je voulais donc dire tout le bien que je pensais de cette initiative qui sera gratuite pour les Lyonnais, qui aura lieu tous les premiers jeudis pendant dix mois, avec des urbanistes, des architectes, des écrivains, en gros sur la vie du fleuve, son histoire, sa géographie, etc. Cela n'a rien à voir avec des dépenses inconsidérées qui auraient pu être faites, par exemple, par un président de Région lors de son mandat, soit en termes d'habitation, soit en termes de domesticité.

M. LE PRÉSIDENT : Je mets le dossier aux voix. Fermons les parenthèses diverses !

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : groupe Union pour la Communauté,
- abstention : Mme Desbazeille (Union pour un mouvement populaire).

Adopté.

Rapporteur : M. BENARBIA.

N° 2005-2889 - déplacements et urbanisme - Lyon - Marché de mobilier urbain et vélos passé avec la société J.C. Decaux - Tarification du système Vélo'V pour les abonnés de Lyon Parc Auto (LPA) - Direction générale - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Benarbia, toujours en l'absence de monsieur Vesco, rapporte le dossier 2005-2889.

M. BENARBIA, rapporteur en remplacement de M. le vice-président VESCO absent : Chers collègues, je vous propose de terminer cette série de quatre délibérations qui sont toutes relatives à une alternative à l'utilisation de la voiture. Il s'agit d'harmoniser la tarification du système Vélo'V pour les abonnés de Lyon Parc Auto. Bien évidemment, la délibération a reçu un avis favorable de la commission déplacements et urbanisme.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe Radical.

M. BRAILLARD : D'aucuns pensent que nous vivons des temps sans mémoire et c'est vrai que cette superbe opération Vélo'V a fait l'objet de beaucoup d'attention, sachant que tout le monde voulait un peu en retirer la paternité. Comme tout à l'heure j'ai

fait un peu d'histoire, je voulais simplement, par un petit clin d'œil, rappeler que, dans les années 80, la ville de La Rochelle s'était distinguée en mettant à la disposition de ses habitants des vélos pour circuler librement en ville. Cette initiative, prise par Michel Crépeau qui était maire radical de gauche, était novatrice et moderne. Cette expérience resta isolée jusqu'à ce que vous décidiez, monsieur le président, avec la société J.C. Decaux, de cette opération Vélo'V qui aujourd'hui est extrêmement appréciée et reconnue, bien au-delà de l'agglomération lyonnaise.

Je voulais signaler ce fait, dire que ce rapport de ce soir est important car il transforme une expérimentation en réalisation et que, surtout, il intègre dans la réalité quotidienne un mode de déplacement, une évolution culturelle d'importance. Avec des déplacements doux au cœur de la ville centre, nous proposons ce soir un usage de Vélo'V à travers des parkings-relais et tout cela est une très bonne chose.

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

M. le vice-président BUNA : Trente secondes pour souligner que ce soir ce ne sont pas moins de sept rapports qui sont consacrés aux déplacements doux. On a vu celui de la piste cyclable le long de Lea, on ne commentera pas celui sur la passerelle piétonne entre Caluire et Cuire et la Cité internationale mais, globalement, c'est à chaque séance que nous développons je dirai l'alternative et le partage de la voirie. Si le succès incontestable et incontesté de Vélo'V nous aide à accélérer encore ce projet, le programme ambitieux que nous avons dans ce mandat, tant mieux !

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe UMP.

M. JEANNOT : Merci, monsieur le président. Je profite de ce rapport pour saluer non seulement l'appellation Vélo'V, dont nous voterons le contrat de licence de marque, mais aussi le principe même de cette mise à disposition de vélos pour nos concitoyens respectueux de leur environnement.

Si cette opération connaît un succès grandissant dans les quartiers lyonnais, même si quelques éléments d'organisation sont semble-t-il à revoir, il n'en reste pas moins que les autres communes de la Communauté urbaine, et particulièrement les communes limitrophes de la ville centre, sont elles aussi très intéressées par ce produit résolument tourné vers l'avenir. Ces communes appartiennent au Grand Lyon et revendiquent à ce titre que l'on étudie la possibilité d'étendre le principe de Vélo'V sur leur territoire.

Je sais que je trouverai -enfin, je m'interroge vu son absence- le soutien du vice-président en charge de ce dossier qui, au-delà d'être élu dans une de ces communes périphériques, se déplace avec un Vélo'V dans les rues de ladite commune. Sachez, monsieur le vice-président absent, que vous avez provoqué des vocations et que nombre de mes administrés -je n'ai pas nommé la commune- réclament désormais l'installation du système Vélo'V. Je vous remercie par avance, monsieur le président, d'étudier cette requête avec considération, au nom de l'équité. Merci.

M. LE PRÉSIDENT : Merci, monsieur le maire. On essaiera de vous entraîner dans l'immobilisme lyonnais.

Donc, je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté à l'unanimité.

Rapporteur : M. BENARBIA, en remplacement de M. le vice-président VESCO absent.

N° 2005-2892 - déplacements et urbanisme - Ecully - Secteur du Trouillat - Institution d'un périmètre d'études - Délégation générale au développement urbain - Direction du développement territorial - Urbanisme territorial ouest -

M. LE PRÉSIDENT : Madame Frieih a été désignée comme rapporteur du dossier numéro 2005-2892. Madame Frieih, vous avez la parole.

Mme FRIEH, rapporteur : Monsieur le président, il s'agit d'instituer un périmètre d'études dans le secteur du Trouillat sur la commune d'Ecully, un périmètre qui sera annexé au PLU. Avis favorable de la commission sur ce dossier, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe UDF.

M. UHLRICH : Monsieur le président, chers collègues, la commune d'Ecully bénéficie encore de la présence de quelques rares, trop rares, châteaux et maisons bourgeoises construits au cours de la période 1850-1914.

Témoignages d'un passé récent avec leurs parcs et jardins plantés d'arbres venus de divers pays du monde (tulipiers d'Amérique, cèdres du Liban, magnolias du Japon...), ils rappellent et constituent tout à la fois le caractère patrimonial et paysager de la commune.

Depuis de nombreuses années, Ecully s'attache à préserver... Je vais trop vite ?

M. LE PRÉSIDENT : Non, non !

(Rires dans l'Assemblée).

M. UHLRICH : ...le cadre de vie de ses habitants en maîtrisant... -je peux aller encore plus vite !- ses développements résidentiel et économique, en entretenant attentivement son patrimoine arboré, en végétalisant et aménageant ses espaces publics, au premier rang desquels les voiries -le tiers est passé, rassurez-vous !-.

Aujourd'hui, Ecully est confrontée à la double nécessité de préserver et de valoriser un secteur de 21,5 hectares, situé à proximité immédiate de son centre-ville, protégé par un indice P inscrit dans le plan local d'urbanisme -je passe, je donnerai pour la rédaction écrite du Grand Lyon-, indice appuyé sur l'article L 123-1-7 du code de l'urbanisme précisant que "toute extension ou construction nouvelle doit être implantée de façon à préserver l'ordonnancement architectural du bâti existant ainsi que les espaces végétalisés organisant l'unité foncière".

Bien que morcelé dans les années 60-70 pour permettre la réalisation de résidences d'habitations collectives, le secteur du Trouillat, objet de la délibération de ce soir, qui intègre la villa Les Bruyères et le château du Vivier, bien connu, édifié

en 1883, porte les caractéristiques de l'identité éculloise et doit, à ce titre, être traité avec attention.

J'insiste maintenant : "Préserver et valoriser" ne peut être synonyme de "figer et abandonner" ; c'est pour cela que ma demande d'institution d'un périmètre d'étude a pour finalité de définir, sur la base d'une identification objective de ses caractéristiques paysagères et patrimoniales, une orientation d'aménagement propre à valoriser le patrimoine bâti et non bâti de ce secteur. Cette décision, qui engage le droit de surseoir aux demandes d'autorisations de travaux, constructions ou installations, permettra ainsi aux diverses parties de travailler en toute sérénité et de définir une orientation pérenne, sans risque de la voir compromise avant même qu'elle ne soit élaborée.

Je vous remercie, monsieur le président, d'avoir répondu favorablement à ma sollicitation en proposant au vote l'institution d'un périmètre d'étude pour le secteur du Trouillat. Nous associons à nos remerciements les services du Grand Lyon pour leur écoute attentive.

C'est, je pense, en utilisant avec efficacité les divers outils réglementaires, en faisant preuve de créativité et en considérant l'identité de nos communes et de leurs espaces constitutifs que nous construirons un cadre de vie agréable pour nos concitoyens.

M. LE PRÉSIDENT : Je vous remercie, monsieur le maire, de montrer que l'on peut aller vite tout en étant entendu.

Je mets donc le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté.

Rapporteur : Mme FRIEH.

N° 2005-2900 - déplacements et urbanisme - Lyon 3° - Lyon 6° - Lyon 7° - Berges de la rive gauche du Rhône - Autorisation de signer la convention avec la ville de Lyon et de solliciter les subventions de la Région - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Espaces publics -

N° 2005-2901 - déplacements et urbanisme - Lyon 3° - Lyon 6° - Lyon 7° - Aménagement des berges de la rive gauche du Rhône - Déclaration de projet après enquête publique - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Espaces publics -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Flaconnèche est revenu en pleine forme et rapporte deux dossiers.

M. FLACONNÈCHE, rapporteur : D'autant plus qu'il s'est absenté très peu de temps. Donc avis favorable de la commission pour les deux dossiers, monsieur le président.

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

M. GIORDANO : Monsieur le président, chers collègues et monsieur le maire du septième, je ne reviendrai pas sur le projet

des Berges qui est un magnifique projet que nous avons traité mais, en ce qui concerne la procédure légale de concertation et d'enquête publique qui est l'objet de cette délibération, je voulais dire que, si ce projet est réussi et approprié par les habitants, c'est parce que justement il a dépassé le minimum légal de concertation obligatoire prévu, c'est-à-dire l'enquête publique. Pendant plus d'une année, les habitants de la Communauté urbaine ont pu donner leur avis et améliorer ce projet.

Je voulais remercier particulièrement Gilles Buna, en charge du projet, d'avoir laissé et organisé cet espace de concertation et bien sûr Gérard Claisse pour être venu de nombreuses fois également à la rencontre des habitants, des associations, des conseils de quartiers. Ce n'est pas monsieur le maire du septième qui me contredira sur cet élément.

Ainsi, le projet a évolué à la demande des futurs utilisateurs. Il est prolongé jusqu'à Gerland maintenant et il est beaucoup plus végétalisé. C'était une des demandes puisque les habitants le jugeaient trop minéral.

Je voulais terminer dans les remerciements en remerciant tous les élus, les techniciens, les habitants et les vice-présidents qui ont accompagné ce projet dans son idée principale qui est d'habituer les habitants de l'agglomération à d'autres modes de déplacements.

Les berges ne seraient pas telle réussite sans ces deux extrémités renforcées que sont la plaine africaine et la deuxième tranche du parc de Gerland, sans les nouveaux parcs-relais pour laisser sa voiture à l'entrée de l'agglomération, sans les trams, trajets courts comme trajet Confluence ou longs comme Lea, et pour terminer Vélo'V -on en a déjà parlé tout à l'heure-. Tous ces projets se complètent et, grâce à la participation de tous, font que les représentants des plus grandes métropoles suivent ces réalisations.

Ainsi se dessinent de nouveaux paysages et un meilleur cadre de vie et, si vous le permettez, monsieur le président, pour terminer par une de vos expressions, "une incitation en douceur à modérer l'usage de la voiture en ville. Merci.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le désir, il n'y a que cela de vrai ! Je mets ces deux dossiers aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adoptés.

Rapporteur : M. FLACONNÈCHE.

N° 2005-2911 -déplacements et urbanisme -Lyon 8° -ZAC Berthelot-Epargne - Approbation du programme d'équipements publics (PEP) - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Urbanisme opérationnel -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Durieux a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2911. Monsieur Durieux, vous avez la parole.

M. DURIEUX, rapporteur : Merci, monsieur le président. C'est un rapport sur le huitième arrondissement, la ZAC Berthelot-

Epargne sur laquelle la commission a émis un avis favorable et demandé à ce que l'on modifie la rédaction du rapport en enlevant une incertitude sur une station de tramway dont la réalisation est assurée. Donc, cette modification qui en porte l'écriture pour donner l'accord de principe.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. J'ai deux minutes pour le groupe GAEC.

M. FURNEL : Retirée, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Une minute pour le groupe UMP.

Mme DESBAZEILLE : Monsieur le président, notre groupe votera contre ce rapport, ne partageant pas votre vision de l'aménagement urbain de ce secteur du huitième arrondissement, pour les années à venir, comme nous l'avions déclaré lors de la séance publique de la communauté urbaine de Lyon le 10 octobre 2004.

M. LE PRÉSIDENT : Je vais bientôt inaugurer un appartement témoin et je peux vous le montrer ; ainsi, vous vous rendez compte de ce que cela va devenir et il sera peut-être encore temps de modifier votre vote pour venir avec moi à l'inauguration finale.

Mme DESBAZEILLE : Je viendrai volontiers avec vous, je suis très intéressée et curieuse de connaître l'aménagement de cet appartement témoin qui est certainement très réussi mais il n'en demeure pas moins que je ne partage pas votre vision d'aménagement urbain, notamment en matière de trame viaire et de déplacements d'îlots.

M. LE PRÉSIDENT : Alors nous nous verrons ! Nous nous verrons quand tout ceci sera réalisé. Il est toujours temps ensuite de faire amende honorable en disant : "Je m'étais trompé !".

Donc, je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : groupe Union pour un mouvement populaire,
- abstention : néant.

Adopté.

Rapporteur : M. DURIEUX.

N° 2005-2912 - déplacements et urbanisme - Lyon 9° - ZAC de la Duchère - Approbation du programme des équipements publics (PEP) - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Urbanisme opérationnel -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le vice-président David a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2912. Monsieur David, vous avez la parole.

M. le vice-président DAVID, rapporteur : Concernant la ZAC de la Duchère, il s'agit d'approuver le programme des équipements publics qui, signalons-le, ne fait l'objet d'aucune remarque dans le cadre de l'enquête publique.

M. LE PRÉSIDENT : Je le mets aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté.

Rapporteur : M. le vice-président DAVID.

N° 2005-2921 - déplacements et urbanisme - Lyon 3° - Caluire et Cuire - Lyon 6° - Demande d'individualisation d'autorisation de programme complémentaire sur l'opération 789 pour le surcoût qualitatif lié aux travaux de la ligne de trolleybus C1-C2 - Convention relative à la participation financière de la Communauté urbaine au Sytral pour le surcoût qualitatif et à la désignation du Sytral en qualité de maître d'ouvrage - Direction générale - Direction des grands projets -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le vice-président Vesco a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2921. Monsieur Benarbia, vous continuez, vous avez la parole.

M. BENARBIA, rapporteur en remplacement de M. le vice-président VESCO absent : Avis favorable de la commission sur ce dossier qui concerne les individualisations d'autorisations de programme relatives à la création des lignes de trolley C1 et C2.

M. LE PRÉSIDENT : Donc qui, en particulier, permettront de desservir Caluire et Cuire, commune qui ne manque pas d'attention.

Donc je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté.

Rapporteur : M. BENARBIA.

N° 2005-2923 - déplacements et urbanisme - Lyon 7° - Place Jean Macé - Création d'une halte ferroviaire - Etudes d'avant-projet de la halte - Avenant à la convention relative au financement des études d'avant-projet entre Réseau Ferré de France, la SNCF, la région Rhône-Alpes et la Communauté urbaine - Etudes de voirie et d'espaces publics, travaux préparatoires sous maîtrise d'ouvrage communautaire - Individualisation d'autorisation de programme partielle - Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Flaconnèche a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2923. Monsieur Flaconnèche, vous avez la parole.

M. FLACONNÈCHE, rapporteur : Monsieur le président, il s'agit de la création de la halte ferroviaire Jean Macé, un dossier donc particulièrement important et qui a reçu un avis favorable de la commission.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. J'ai deux minutes pour le groupe UPC, intervention retirée ; deux minutes pour le groupe Synergies.

Mme la vice-présidente VULLIEN : Je vais abrégé les deux minutes. Nous voulons simplement dire que ce projet devra être contrôlé. C'est un projet qui est effectivement très important mais il devra être contrôlé, chacun des partenaires ayant intérêt de prendre sa part de responsabilité : la Communauté urbaine pour la liaison avec les équipements urbains, la Région pour conforter le développement des TER mais aussi la SNCF et RFF qui ont un intérêt commercial certain, puisque entre 3 500 et 5 000 clients sont attendus par jour dont 40 % de nouveaux usagers.

Comme vous l'aviez dit d'ailleurs, lors du projet REAL, il faudra bien observer le financement de l'ensemble des partenaires parce que, si ce projet est très important pour notre agglomération, il n'y a pas que notre agglomération qui est impactée et chacun devra tout de même mettre un peu des "billes" dans l'affaire.

M. LE PRÉSIDENT : Madame Vullien, je partage totalement votre analyse et ce n'est pas parce que l'agglomération est le cœur du futur réseau RER REAL qu'elle doit tout payer. Donc il faut que tous ceux qui y ont intérêt puissent participer. C'est cela ou un jour, autour de l'agglomération lyonnaise, un péage pour financer les investissements ferrés. Cela ne peut pas être d'autre alternative.

Donc je mets aux voix le dossier :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté.

Rapporteur : M. FLACONNÈCHE.

N° 2005-2928 - déplacements et urbanisme - Lyon 5° - Parc de stationnement Saint Georges - Tunnel Lavarenne - Avenant au mandat de travaux avec la société Lyon ParcAuto - Jalonnement - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Flaconnèche a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2928. Monsieur Flaconnèche, vous avez la parole.

M. FLACONNÈCHE, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe Synergies. Il s'agit du parc de stationnement Saint Georges.

M. le vice-président ABADIE : Monsieur le président, je serai très rapide puisque je rappellerai simplement que, lors du premier avenant qui avait été proposé de 1,4 million d'euros, nous avons voté contre. Dans la logique, le groupe votera aussi contre.

M. LE PRÉSIDENT : Je ne suis pas d'accord avec vous mais je comprends. Tout ceci doit nous amener tout de même à être

vigilants. La concertation, cela ne signifie par que l'on multiplie les prix par trois grosso modo ! Donc je comprends votre point de vue.

Donc je mets aux voix le dossier :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : groupe Synergies,
- abstention : néant.

Adopté.

Rapporteur : M. FLACONNÈCHE.

N° 2005-2926 - déplacements et urbanisme - Travaux de réfection définitive de tranchées par les intervenants - Convention - Modification du règlement de voirie - Direction générale - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le vice-président David a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2926. Monsieur David, vous avez la parole.

M. le vice-président DAVID, rapporteur : Il s'agit d'une convention qui permet d'adapter le règlement de voirie pour les entreprises qui interviennent en réfection finale. Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Le groupe Les Verts.

M. DURIEUX : Merci, monsieur le président. Comme le disait Gilles Buna, ce rapport pourrait être le huitième concernant l'intérêt sur les modes de déplacements doux, au cours de cette séance.

Le terme de ce rapport n'est pas une formalité technique que certains d'entre nous, en légèreté, pourraient traduire comme une formalité ou une lapalissade. Notre groupe intervient régulièrement pour rappeler que tout projet de voirie mériterait d'être analysé par une prime approche et conscience de tous modes de déplacements autres que ceux individuels motorisés. Une voirie devrait dorénavant être appréciée comme un lien de cheminement, sous une option plus riche et plus qualitative, au dessein de chacun, qu'une seule bande de roulement. L'entretien d'une voirie est important pour les modes de déplacements dits doux ou alternatifs.

Cette délibération est ainsi très importante. Elle montre les efforts que les services du Grand Lyon prennent pour satisfaire les dispositions, les vœux et les sensibilités de notre mandat.

M. LE PRÉSIDENT : Je le mets aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté.

Rapporteur : M. le vice-président DAVID.

N° 2005-2930 - déplacements et urbanisme - Lyon - Tunnel sous la Croix-Rousse - Travaux d'urgence de réparation et de sécurisation - Avenants aux marchés de travaux et de maîtrise d'œuvre - Opération n° 0419 - Direction générale - Direction de la voirie -

N° 2005-2931 - déplacements et urbanisme - Lyon - Tunnel sous la Croix-Rousse - Individualisation d'autorisation de programme - Opération n° 0419 - Travaux d'urgence de réparation et de sécurisation - Opération n° 0651 rénovation lourde - Direction générale - Direction de la voirie -

N° 2005-2932 - déplacements et urbanisme - Lyon - Tunnel sous Fourvière - Individualisation d'autorisation de programme - Opération n° 0013 - Rénovation du tunnel - Direction générale - Direction de la voirie -

N° 2005-2933 - déplacements et urbanisme - Lyon 3° - Lyon 4° - Lyon 5° - Interventions de sécurité et de viabilité dans le tunnel sous Fourvière - Mise en place de balisages et de déviations, nettoyage des chaussées et des ouvrages annexes pour tous les tunnels gérés en régie - Approbation d'un dossier de consultation des entrepreneurs - Direction générale - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Benarbia a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2930 et 2005-2931. Monsieur Benarbia, vous avez la parole.

M. BENARBIA, rapporteur : La commission a rendu un avis favorable sur ces délibérations qui concernent des travaux d'urgence dont le montant est important ; je ne le préciserai pas car il figure dans la délibération. Je reviendrai sur ces questions sur un certain point tout à l'heure.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe GAEC. Non, pardon ! Madame Besnard est rapporteur de deux autres dossiers.

Mme BESNARD, rapporteur : Le rapport numéro 2005-2932 concerne le tunnel sous Fourvière pour une individualisation d'autorisation de programme sur lequel la commission a émis un avis favorable.

Le rapport numéro 2005-2933 concerne des interventions de sécurité et de viabilité dans le tunnel sous Fourvière. Il s'agit d'organiser la reprise par la Communauté urbaine des missions auparavant dévolues à la DDEN et qui concernent les interventions de sécurité et de viabilité ainsi que de déviations pour fermeture d'urgence dans le tunnel sous Fourvière lors des événements de trafic.

Le projet de service de la direction de la voirie pour les cinq ans à venir a retenu la solution de généraliser à l'ensemble des tunnels en régie la réalisation de ces missions soit en régie, pour les tunnels de la Croix-Rousse, de Vivier-Merle et de Brotteaux-Servient, soit de façon externalisée pour le tunnel sous Fourvière afin de favoriser les conditions d'une bonne reprise en termes de mise à niveau et d'opérationnalité.

Avis favorable de la commission.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe GAEC.

M. BENARBIA : Monsieur le président, chers collègues, je veux rappeler à l'occasion de ces délibérations que nous sommes attachés à l'avancée de ces nécessaires travaux de rénovation de nos tunnels. Des progrès substantiels ont été accomplis. Différents incidents dont deux incendies ces derniers mois nous ont indiqué que les procédures développées par les services étaient efficaces.

Cependant, il nous reste encore beaucoup à faire pour achever la mise à niveau technique de ces ouvrages. Les opérations de rénovation que nous approuvons maintenant en sont une étape. Je veux insister sur le point qui fait qu'elles ne sont précisément qu'une étape, en particulier pour le tunnel de la Croix-Rousse. Les travaux prévus permettent -si je puis m'exprimer ainsi et toutes proportions gardées- de parer au plus pressé mais non pas de remédier définitivement aux carences de l'ouvrage dont les plus grosses réparations sont encore devant nous.

La délibération numéro 2005-2933 prévoit de créer une nouvelle fonction d'intervention sur le terrain intitulée "sécurité-viabilité". Il est proposé de la réaliser en régie avec nos services pour la Croix-Rousse, Vivier-Merle et Brotteaux-Servient ; pour Fourvière, il est prévu de confier cette mission à un opérateur privé.

Nous sommes attentifs aux projets que nous avons dessinés pour les tunnels, ici, au sein de cette assemblée et avec le projet de service. Notre objectif, au terme de la phase de mise à niveau que nous réalisons, est de parvenir à unifier la gestion de l'ensemble des ouvrages souterrains lyonnais dans un service public cohérent et efficace et intégré dans son ensemble à la direction de la voirie. Ainsi, la gestion privée de la fonction sécurité-viabilité ne peut être, à mon sens, que provisoire dans l'attente de voir réaliser toutes les conditions de l'intégration de la gestion des tunnels telle qu'elle se trouve décrite dans nos engagements par le projet de service.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe UPC.

Mme DECIEUX : Monsieur le président, mes chers collègues, "ce qui fait peur, c'est moins l'ampleur du risque que l'incertitude sur l'existence d'un risque invisible et indétectable pour tout un chacun" ; cette citation me paraît parfaitement adaptée ce soir.

Le rapport que vous nous présentez touche un point très sensible de la circulation urbaine lyonnaise : les tunnels. Quelques effroyables exemples récents ont fait prendre à tous conscience de la nécessité d'une sécurisation maximale de ces ouvrages, tant sur le plan de la circulation que sur les risques engendrés par celle-ci.

Le tunnel de la Croix-Rousse a été mis en service en 1952 pour faire face à l'époque à une circulation automobile journalière inférieure à 20 000 véhicules. A l'heure actuelle, plus de 70 000 Grand Lyonnais empruntent quotidiennement cet axe et je pense que tout le monde ici est convaincu de l'urgence des travaux à réaliser. Je vous cite : "La vétusté du tunnel rend prévisible la survenance de nouveaux besoins".

Quand on parle du tunnel et des risques, il faut bien sûr évoquer les problèmes de ventilation : l'air vicié qui y circule et qui est dégagé par 70 000 pots d'échappement est aspiré en partie haute par des bouches dans le plafond et cinq cheminées les rejettent dans l'atmosphère du plateau de la Croix-Rousse. Qui sait que ces bâtiments anodins aux ouvertures imitant parfaitement des fenêtres sont des cheminées de rejet ? Ces bâtiments sont tous situés dans des zones denses d'habitation : la place Colbert, la rue Crimée, le Clos Jouve qui voit tous les jours arriver des milliers de scolaires, la parc de la congrégation des Trinitaires qui abrite une école primaire et jouxte le parc de la Cerisaie à l'air si pur.

De plus, on sait très bien qu'en hiver, le phénomène météorologique dit "phénomène de couvercle", c'est-à-dire

l'inversion de température par temps calme, provoque une stagnation de l'air caractérisée par des brouillards chargés de particules fines. Or, le plateau de la Croix-Rousse est particulièrement touché par ce phénomène auquel viennent s'ajouter les rejets des cinq cheminées du tunnel.

Coparly, qui s'occupe de mesurer la qualité de l'air sur Lyon et la région, ne semble avoir aucun capteur sur le plateau puisque le seul situé en hauteur est celui de Saint Just dont les résultats sont assez éloquentes quant aux concentrations en oxyde de soufre et d'azote. Aucune mesure n'a été faite à la Croix-Rousse. Or, Coparly possède un lidar, c'est-à-dire une station mobile qui lui donne donc cette possibilité. Encore faut-il le vouloir !

Monsieur le président, mon propos s'appuie sur deux textes officiels : d'une part, la circulaire interministérielle du 27 février 2005 relative à la prise en compte, dans des études d'impact, des effets sur la santé de la pollution de l'air sur la population et qui envisage la création d'un indice IPP, c'est-à-dire impact de la pollution sur les populations ; d'autre part, l'arrêté du ministère de l'Ecologie et du Développement durable de juillet 2003, cité dans votre Agenda 21, rendant obligatoire un plan de surveillance de la qualité de l'air.

Nous vous demandons donc -ce qui aurait du être fait malheureusement depuis bien longtemps- de procéder rapidement à la réalisation des mesures de rejets des cinq cheminées d'air vicié de l'ouvrage et de leur impact dans la zone d'implantation comme il était signalé dans le rapport de ce soir, de rendre publics les résultats et d'en tirer les conséquences sur les travaux à réaliser en urgence. Nous pensons que la rénovation du bâti prévue dans le rapport annuel du Grand Lyon ne sera pas suffisante mais qu'il faudra probablement trouver des techniques de filtration et d'absorption des déchets toxiques en raison de la concentration prévisible très élevée de ces déchets dans les rejets.

Nous voterons ce rapport.

M. LE PRÉSIDENT : Madame Isaac-Sibille, pour la beauté du geste !

Mme ISAAC-SIBILLE : Je voudrais seulement attirer votre attention pour appuyer ce qu'a dit ma chère collègue sur le problème important de la tour qui aspire les gaz du tunnel sous Fourvière. Elle rejette toutes ses fumées nauséabondes exactement sur la place Abbé Larue à Saint Just où se trouvent deux grands lycées, une résidence de personnes âgées, un groupe scolaire et une école maternelle ; en bas, sur la maternelle, tombent tous les gaz lourds. Donc, monsieur le maire, je vous demande de veiller à ce que, dans ces travaux prévus, on ait pris en compte de bons filtres pour l'air sortant. Merci, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Mesdames, nous nous occupons des filtres avec ardeur. Nous avons d'ailleurs mis 70 M€ pour les deux tunnels. Mais je vais vous donner un scoop : ce n'est pas moi qui ait construit le tunnel de Fourvière et donc les capteurs qui permettent de désenfumer ; quant au tunnel de la Croix-Rousse, lors des débuts, je ne devais pas être né. Mais je veille sur vous, je veille sur Lyon.

Non, non ! Et vous ne me demandez pas de les fermer tout de suite. Bon très bien, on va se comprendre.

Donc je mets aux voix ces quatre dossiers :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adoptés.

Rapporteurs : M. BENARBIA (n° 2005-2930, 2005-2931),
Mme BESNARD (N° 2005-2932, 2005-2933).

N° 2005-2943 - finances et institutions - Contrat de licence de marque Vélo'V passé avec la société J.C. Decaux - Délégation générale aux ressources - Direction des affaires juridiques et de la commande publique - Service des marchés et de la commande publique - Unité marchés publics -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le vice-président Duport a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2943. Monsieur Duport, vous avez la parole.

M. le vice-président DUPORT, rapporteur : Chers collègues, il vous est demandé ce soir d'approuver un contrat de licence de marque Vélo'V et de le concéder gracieusement à la société Decaux pour la durée du marché passé avec la communauté urbaine de Lyon. Avis favorable de la commission, monsieur le président.

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

Mme BESNARD : Intervention retirée, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Donc je le mets aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté.

Rapporteur : M. le vice-président DUPORT.

N° 2005-2951 - finances et institutions - Exonération de taxe professionnelle des jeunes entreprises innovantes - Délégation générale aux ressources - Direction des finances -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le vice-président Darne a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2951. Monsieur Darne, vous avez la parole.

M. le vice-président DARNE, rapporteur : C'est un rapport qui a été soutenu par la commission qui a simplement précisé que, compte tenu de l'effort significatif que cela représente, nous examinerons au bout d'un an s'il y a lieu de poursuivre ce type d'exonération parce qu'en même temps... Pardon ! j'ai oublié de dire le titre : il s'agit de l'exonération des entreprises innovantes au titre de la TP pour un coût estimé de 60 000 € par an pour la Communauté urbaine. Nous pensons qu'il faut évidemment soutenir les jeunes chercheurs et les jeunes entreprises innovantes. En même temps, on souhaite faire une évaluation au bout d'un an. Donc la délibération sera examinée dans ses résultats au bout d'une année. Voilà ce qui a été dit en commission et que je répète fidèlement.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Le groupe UPC.

M. NARDONE : Monsieur le président, chers collègues, le code général des impôts autorise notre collectivité à exonérer de taxe professionnelle les jeunes entreprises innovantes et c'est ce que vous nous proposez ici. Dans un bel oecuménisme, nous nous réjouissons de cette délibération qui ne manquera pas de placer notre territoire dans de bonnes conditions de concurrence fiscale, élément déterminant aujourd'hui pour le choix d'une implantation économique et, bien entendu, nous voterons ce rapport.

Cependant, notre groupe souhaite souligner que ce régime spécial crée tout de même une rupture, qu'il faut bien qualifier d'un peu arbitraire, d'égalité entre les jeunes entreprises. Le code général des impôts définit, en effet, l'entreprise innovante comme étant une entreprise réalisant des dépenses dans le domaine de la recherche représentant au moins 15 % des charges.

En ce qui nous concerne, nous considérons qu'il s'agit-là, d'une vision évidemment étriquée des choses. Si l'on peut comprendre ce soutien indirect à la recherche, tous ceux qui connaissent bien le monde de l'entreprise vous diront qu'une jeune entreprise est forcément innovante, sans quoi elle ne devient jamais une vieille entreprise. L'innovation qu'elle met en œuvre pour réussir ne passe pas forcément par des frais de recherche. Pour gagner des parts de marchés, les jeunes entreprises proposent de meilleurs produits, de meilleurs services dans de meilleures conditions que leurs concurrents et cela passe rarement par des dépenses dites de recherche au sens du plan comptable général. S'il fallait illustrer un exemple, je crois que la Success Story d'Olivier Ginon, lequel a commencé par rendre différents menus services avec quelques amis sans engager évidemment la moindre dépense de recherche, pour devenir aujourd'hui un leader mondial, est à cet égard exemplaire.

Monsieur le président, nous soulignons que ce sont toutes les jeunes entreprises qui ont besoin d'allègements fiscaux, pas seulement certaines d'entre elles au gré des modes. Nos collectivités ont le devoir de toutes les aider car elles sont la seule source de prospérité de nos concitoyens. Pour cela, il faudra baisser les impôts nationaux et les impôts locaux et, pour cela, il faudra baisser les dépenses. Voilà un véritable enjeu pour les années prochaines.

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Nardone, vous me donnez l'occasion de souligner -je ne sais pas si vous avez vu- qu'un récent rapport sur l'augmentation de la fiscalité dans les collectivités locales qui était de plus 3,1 %, de manière générale et je tiens à rappeler que la hausse des taux à Lyon comme au Grand Lyon est encore une fois de 0 %. Merci de me donner l'occasion de le souligner pour l'ensemble des habitants de notre agglomération.

Donc je mets le dossier aux voix :

- pour : groupes Socialiste et apparentés - Communiste et intervention citoyenne - Gauche alternative, écologique, citoyenne - Les Verts - Radical - Union pour un mouvement populaire - Synergies - UDF et apparentés - Union pour la Communauté - Alliance pour le Grand Lyon opérationnel - Le Grand Lyon d'abord - M. Chaffringeon, Mme Palleja,
- contre : néant,
- abstention : néant.

Adopté.

Rapporteur : M. le vice-président DARNE.

DEUXIÈME PARTIE

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

I - COMMISSION DÉPLACEMENTS ET URBANISME

N° 2005-2890 - Bron - Quartier du Terrailon - Portage de la vacance des logements dans les copropriétés acquises par la SA Axiade Rhône-Alpes - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Politique de la ville et renouvellement urbain -

N° 2005-2902 - Lyon 9° - Grande rue de Vaise - Phase travaux - Individualisation d'autorisation de programme complémentaire - Direction générale - Missions territoriales - Vaise -

N° 2005-2924 - Lyon 9° - Voie nouvelle Saint Cyr-place de Paris dite rue du 24 mars 1852 - Troisième phase de travaux - Individualisation d'autorisation de programme - Direction générale - Missions territoriales - Vaise -

N° 2005-2925 - Lyon 9° - Voie nouvelle des Deux Joannès - Phase de travaux et d'acquisitions foncières - Individualisation d'autorisation de programme - Direction générale - Missions territoriales - Vaise -

N° 2005-2929 - Etudes de circulation sur le territoire de la communauté urbaine de Lyon pour l'année 2006, éventuellement renouvelable en 2007, 2008 et 2009 par reconduction expresse - Marché annuel à bons de commande - Approbation d'un dossier de consultation des entrepreneurs - Lancement de la procédure d'appel d'offres ouvert - Direction générale - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : La commission déplacements et urbanisme a désigné monsieur le vice-président David comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2890, 2005-2902, 2005-2924, 2005-2925 et 2005-2929. Monsieur David, vous avez la parole.

M. le vice-président DAVID, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. le vice-président DAVID.

N° 2005-2891 - Charbonnières les Bains - Aménagement des espaces publics aux abords du groupe scolaire - Ouverture de la concertation préalable - Délégation générale au développement urbain - Direction du développement territorial - Urbanisme territorial ouest -

N° 2005-2893 - Neuville sur Saône - Résidence L'Aventurière - Première tranche - Plan de financement des travaux d'aménagement des espaces extérieurs - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Politique de la ville et renouvellement urbain -

N° 2005-2894 - Saint Didier au Mont d'Or - Centre-bourg - Restructuration - Bilan de la concertation - Délégation générale au développement urbain - Direction du développement territorial - Urbanisme territorial ouest -

M. LE PRÉSIDENT : Madame Friehe a été désignée comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2891, 2005-2893 et 2005-2894. Madame Friehe, vous avez la parole.

Mme FRIEH, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : Mme FRIEH.

N° 2005-2895 - Saint Fons - Quartier des Clochettes - Place des Palabres - Requalification - Individualisation d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Politique de la ville et renouvellement urbain -

N° 2005-2913 - Albigny sur Saône - Rue Germain - Individualisation de l'autorisation de programme - Direction générale - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Bouju a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2895 et 2005-2913. Monsieur Bouju, vous avez la parole.

M. BOUJU, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. BOUJU.

N° 2005-2896 - Vaulx en Velin - Ilot Boissier sud - Individualisation d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction du développement territorial - Urbanisme territorial "est" -

N° 2005-2897 - Vaulx en Velin - Aménagement du centre nord - Objectifs poursuivis, modalités et ouverture de la concertation préalable - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Urbanisme opérationnel -

N° 2005-2905 - Vaulx en Velin - L'Ecoin sous la Combe - Aménagement d'un lieu de vie et d'animation - Fonds de concours à l'Opac de Villeurbanne - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Politique de la ville et renouvellement urbain -

N° 2005-2906 - Vénissieux - Les Minguettes - Max Barel - Aménagement des abords du gymnase Paul Eluard - Convention de désignation de la commune de Vénissieux en qualité de maître d'ouvrage unique - Individualisation d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Politique de la ville et renouvellement urbain -

N° 2005-2908 - Vénissieux - Les Minguettes Max Barel - Grand projet de ville (GPV) - Rue Monmousseau - Aménagement des abords des résidences de la société ICF Sud-Est Méditerranée - Versement d'un fonds de concours - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Politique de la ville et renouvellement urbain -

N° 2005-2909 - Vaulx en Velin - Villeurbanne - Carré de Soie - Nouveau périmètre d'études - Délégation générale au développement urbain - Direction du développement territorial - Urbanisme territorial "est" -

N° 2005-2910 - Vénissieux - ZAC de Venissy - Grand projet de ville (GPV) - Engagement des études de maîtrise d'oeuvre - Individualisation d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Urbanisme opérationnel -

N° 2005-2917 - Vaulx en Velin - Villeurbanne - Pôle de loisirs du Carré de Soie - Aménagement des voiries - Autorisation du département du Rhône - Direction générale - Missions territoriales -

N° 2005-2918 - Mions - Quartier Joliot-Curie - Hameau la Fontaine - Propriété SA Gabriel Rosset - Remise en état de la voirie interne - Individualisation d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Politique de la ville et renouvellement urbain -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Beauverie a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2896, 2005-2897, 2005-2905, 2005-2906, 2005-2908 à 2005-2910, 2005-2917 et 2005-2918. Monsieur Beauverie, vous avez la parole.

M. BEAUVERIE, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. BEAUVERIE.

N° 2005-2898 - Vernaison - Ilot mairie - Aménagement du centre - Individualisation d'une autorisation de programme partielle - Délégation générale au développement urbain - Direction du développement territorial - Urbanisme territorial sud -

M. LE PRÉSIDENT : Madame Palleja a été désigné e comme rapporteur du dossier numéro 2005-2898. Madame Palleja, vous avez la parole.

Mme PALLEJA, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : Mme PALLEJA.

N° 2005-2899 - Saint Priest - Quartier Bel Air - Espace central - Politique de la ville et renouvellement urbain - Objectifs poursuivis et modalités de concertation - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Urbanisme opérationnel -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Benarbia a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2899. Monsieur Benarbia, vous avez la parole.

M. BENARBIA, rapporteur : Il s'agit d'un rapport relatif à une procédure de concertation pour l'aménagement de l'espace central du quartier Bel Air à Saint Priest. Il convient de préciser le périmètre de concertation : ***“La concertation est ouverte à l'ensemble des habitants du quartier Bel Air dans lequel est situé le site de l'espace central (celui-ci étant délimité, au nord, par la rue de la Cordière, à l'ouest, par la rue du 8 mai 1945, à l'est, par la rue Guy de Maupassant et au sud, par l'alignement est-ouest de la façade sud de la MJC”.*** Cette précision étant donnée, la commission a donné un avis favorable.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : M. BENARBIA.

N° 2005-2903 - Aires d'accueil des gens du voyage - Programme 2005 - Autorisation de programme globalisée pour les travaux de compétence communautaire - Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission habitat -

N° 2005-2904 - Quartiers du contrat de ville - Gestion sociale et urbaine de proximité (GSUP) - Participations aux actions présence et tranquillité mises en oeuvre par l'association régionale Rhône-Alpes pour le développement pour des emplois de proximité dans le logement social (Arradep) - Convention de participation financière - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Politique de la ville et renouvellement urbain -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Durieux a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2903 et 2005-2904. Monsieur Durieux, vous avez la parole.

M. DURIEUX, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. DURIEUX.

N° 2005-2907 - Décines Charpieu - Gestion sociale et urbaine de proximité (GSUP) - Programmation 2005 - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Politique de la ville et renouvellement urbain -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Buronfosse a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2907. Monsieur Buronfosse, vous avez la parole.

M. BURONFOSSE, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : M. BURONFOSSE.

N° 2005-2914 - Bron - Avenue Roger Salengro - Modification du projet d'aménagement et du plan de financement - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Politique de la ville et renouvellement urbain -

M. LE PRÉSIDENT : Le rapport numéro 2005-2914 est retiré de l'ordre du jour.

(Retiré).

N° 2005-2915 - La Mulatière - Place du Général Leclerc - Réaménagement - Individualisation d'autorisation de programme - Attribution d'un mandat de maîtrise d'ouvrage - Autorisation de signer le marché - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Espaces publics -

N° 2005-2920 - Lyon 3° - Part-Dieu - Entrée "est" de la bibliothèque - Reprise du trottoir du boulevard Vivier-Merle - Individualisation d'autorisation de programme - Délégation générale au développement urbain - Direction du développement territorial - Urbanisme territorial centre -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Flaconnèche a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2915 et 2005-2920. Monsieur Flaconnèche, vous avez la parole.

M. FLACONNÈCHE, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. FLACONNÈCHE.

N° 2005-2916 - Tassin la Demi Lune - Le Bourg - Aménagement de la place - Ouverture de la concertation préalable - Délégation générale au développement urbain - Direction du développement territorial - Urbanisme territorial ouest -

N° 2005-2922 - Lyon 6° - Caluire et Cuire - Projet de passerelle sur le Rhône, entre la Cité internationale et le quartier Saint Clair - Bilan de la concertation préalable - Direction générale - Direction des grands projets -

M. LE PRÉSIDENT : Madame Spiteri a été désignée comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2916 et 2005-2922. Madame Spiteri, vous avez la parole.

Mme SPITERI, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : Mme SPITERI.

N° 2005-2919 - Lyon 1^{er} - Montée de la Grande Côte - Aménagement - Autorisation de signer l'avenant n° 2 au marché de maîtrise d'oeuvre - Délégation générale au développement urbain - Direction des opérations - Espaces publics -

M. LE PRÉSIDENT : Madame Besnard a été désignée comme rapporteur du dossier numéro 2005-2919. Madame Besnard, vous avez la parole.

Mme BESNARD, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : Mme BESNARD.

N° 2005-2927 - Fourniture de produits de voirie pour l'année 2006, éventuellement renouvelable en 2007, 2008 et 2009 par reconduction expresse - Lancement de la procédure - Marché annuel à bons de commande - Appel d'offres ouvert - Direction générale - Direction de la voirie -

M. LE PRÉSIDENT : Le dossier numéro 2005-2927 est retiré de l'ordre du jour.

(Retiré).

II - COMMISSION DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

N° 2005-2934 - Convention avec la confédération générale des petites et moyennes entreprises (CGPME) pour développer les coopérations interentreprises - Subvention - Délégation générale au développement économique et international - Direction des affaires économiques et internationales -

M. LE PRÉSIDENT : La commission développement économique a désigné madame la vice-présidente Gelas comme rapporteur du dossier numéro 2005-2934. Madame Gelas, vous avez la parole.

Mme la vice-présidente GELAS, rapporteur : Il y a une note au rapporteur sur ce dossier, monsieur le président :

* dans le paragraphe "Le bilan de l'année 2004" point n° 1, il convient d'ajouter :

"Une conférence (70 participants) a été organisée le 1er avril 2004 sur le thème de la sensibilisation à la coopération interentreprises."

Un guide des bonnes pratiques sur la coopération (ainsi que des plaquettes) a été édité en 2004. Ce guide est disponible sur le site Internet de la CGPME et il est téléchargé par de nombreuses entreprises."

Participation de la CGPME au salon Alliance en 2004. Rencontre avec des entreprises pour les sensibiliser sur le thème des coopérations" ;

* dans le paragraphe "Le programme de travail 2005-2006", avant "il est proposé à la Communauté urbaine de participer à la réalisation de cette action", il convient d'ajouter :

"Les actions de la CGPME s'inscriront dans la stratégie du Grand Lyon et une meilleure connexion avec les actions d'animation locale se fera sur le terrain. Le travail de la CGPME devra permettre l'aboutissement d'un projet opérationnel sur un territoire des conférences des maires".

Avis favorable de la commission sur ce dossier, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Donc, évidemment, la CGPME s'associe à la Griffes lyonnaise, madame Gelas.

Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : Mme la vice-présidente GELAS.

N° 2005-2935 - Villeurbanne - 11-13, avenue Albert Einstein - Centre scientifique et technique d'entreprises de la Doua - Convention conclue avec la SERL - Adaptation du programme immobilier Einstein à vocation de pépinière - Avenant n° 4 - Délégation générale au développement économique et international - Direction des affaires économiques et internationales - Pôle implantation -

N° 2005-2936 - Lyon 7° - 8, rue Herman Frankel - Centre scientifique et technique d'entreprises et pépinière Tony Garnier - Convention conclue avec la SERL - Adaptation du programme immobilier et vocation de pépinière - Avenant n° 3 - Délégation générale au développement économique et international - Direction des affaires économiques et internationales - Pôle implantation -

N° 2005-2942 - Requalification des parcs et zones industriels - Contrat de cession non exclusif du droit de reproduction, de représentation et d'adaptation de la gamme de mobilier de signalétique mise en oeuvre par la société Integral Ruedi Baur et associés dans les zones d'activités de la communauté urbaine de Lyon - Délégation générale au développement économique et international - Direction des affaires économiques et internationales - Pôle développement local -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Sauzay a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2935, 2005-2936 et 2005-2942. Monsieur Sauzay, vous avez la parole.

M. SAUZAY, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. SAUZAY.

N° 2005-2937 - Lyon 8° - 160, avenue Rockefeller - Convention publique d'aménagement du site de la Buire-Rockefeller Bioparc Lyon - Avenant n° 2 à la convention conclue avec la SERL - Précision des missions confiées à l'aménageur, adaptation du programme Laënnec et ajustement du bilan général de l'opération d'aménagement - Délégation générale au développement économique et international - Direction des affaires économiques et internationales - Pôle implantation -

M. LE PRÉSIDENT : Le rapport numéro 2005-2937 est retiré de l'ordre du jour.

(Retiré).

N° 2005-2938 - Convention de coopération décentralisée entre la Communauté urbaine et la ville de Rabat (Maroc) - Direction générale - Direction prospective et stratégie d'agglomération - Coopération décentralisée -

N° 2005-2939 - Subvention de fonctionnement à l'association Réseau d'appui aux actions de formation pour le développement (Rafod) - Direction générale - Direction prospective et stratégie d'agglomération - Coopération décentralisée -

N° 2005-2940 - Attribution d'une subvention au comité de jumelage de Rillieux la Pape-Natitingou (Bénin) - Direction générale - Direction prospective et stratégie d'agglomération - Coopération décentralisée -

N° 2005-2941 - Attribution de subventions à trois associations de solidarité internationale de l'agglomération lyonnaise - Direction générale - Direction prospective et stratégie d'agglomération - Coopération décentralisée -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Jean-Christophe Darne a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2938 à 2005-2941. Monsieur Jean-Christophe Darne, vous avez la parole.

M. J.C. DARNE, rapporteur : Une modification est à apporter au dossier numéro 2005-2939 : dans le "*DELIBERE*", il convient de préciser l'adresse de l'association Rafod et de remplacer "*BP 2306 - 69216 Lyon cedex 02*" par "*30, rue Sainte Hélène - 69002 Lyon*". Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. J.C. DARNE.

III - COMMISSION FINANCES ET INSTITUTIONS

N° 2005-2944 - Acquisition pour le compte de tiers - Opération n° 1202 - Individualisation de programme complémentaire - Délégation générale au développement économique et international - Direction de l'administration générale -

N° 2005-2945 - Individualisation d'autorisation de programme opération globalisée - Hôtel de Communauté - Délégation générale aux ressources - Direction de la logistique et des bâtiments - Service bâtiments -

N° 2005-2946 - Lyon 2° - Centre d'échanges de Lyon-Perrache - Individualisation d'autorisation de programme - Opération à créer - Programme de renouvellement des équipements, installations et travaux : renouvellement d'ascenseurs et d'un monte charge - API partielle - Délégation générale aux ressources - Direction de la logistique et des bâtiments - Centre d'échanges de Lyon-Perrache -

N° 2005-2953 - Fourniture d'articles et d'appareillages électriques pour les services de la Communauté urbaine - Lancement de la procédure d'appel d'offres ouvert - Délégation générale aux ressources - Direction de la logistique et des bâtiments - Service de la gestion administrative et financière -

M. LE PRÉSIDENT : La commission finances et institutions a désigné monsieur le vice-président Duport comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2944 à 2005-2946 et 2005-2953. Monsieur Duport, vous avez la parole.

M. le vice-président DUPORT, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président. Des modifications sont à apporter au dossier numéro 20052945. Il convient :

* de supprimer, dans le tableau, la ligne "*l'acquisition de matériels audio/vidéo et techniques : 30 000 € TTC*" et de modifier le total qui s'élèvera donc à "*270 000 € TTC*".

* de remplacer, dans le "*DELIBERE*" :

"1° - *Approuve le programme de maintenance.... pour un montant de 300 000 € TTC.*

2° - *Autorise l'individualisation d'autorisation.... pour un montant de 300 000 € TTC*".

par :

"1° - *Approuve le programme de maintenance... pour un montant de 270 000 € TTC.*

2° - *Autorise l'individualisation d'autorisation.... pour un montant de 270 000 € TTC*".»

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. le vice-président DUPORT.

N° 2005-2947 - Cessions foncières par annuités - Opération n° 0092 - Individualisation d'autorisation de programme complémentaire - Délégation générale au développement économique et international - Direction de l'administration générale -

M. LE PRÉSIDENT : En l'absence de monsieur Darne, je vous transmets l'avis favorable de la commission sur le rapport numéro 2005-2947. Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : M. le président COLLOMB en remplacement de M. le vice-président DARNE absent momentanément.

N° 2005-2948 - Station-service aménagée à l'intérieur du parc de stationnement de la place Bellecour - Convention d'occupation temporaire du domaine public communautaire - Abrogation de la délibération n° 2004-2129 en date du 20 septembre 2004 - Direction générale - Mission d'audit et de contrôle de gestion - Contrôle des gestions externes -

N° 2005-2949 - Convention d'ouverture de crédit de trésorerie pour l'année 2006 - Délégation générale aux ressources - Direction des finances - Service réalisation comptable -

N° 2005-2950 - Emprunts à court et long termes de l'exercice 2005 - Budget principal - Délégation générale aux ressources - Direction des finances - Service réalisation comptable -

N° 2005-2954 - Vaulx en Velin - SERL - Participation dans une société de portage des copropriétés du quartier Sauveteurs-Cervelières - Accord de la Communauté urbaine, actionnaire de la SERL - Direction générale - Mission d'audit et de contrôle de gestion - Contrôle des gestions externes -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le vice-président Bertrand a été désigné comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2948 à 2005-2950 et 2005-2954. Monsieur Bertrand, vous avez la parole.

M. le vice-président BERTRAND, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. le vice-président BERTRAND.

N° 2005-2952 - Lyon - Convention, avec la Ville, pour la mise à disposition de fibres optiques - Avenant n° 2 - Délégation générale aux ressources - Direction des systèmes d'information et des télécommunications -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Terracher a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2952. Monsieur Terracher, vous avez la parole.

M. TERRACHER, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : M. TERRACHER.

IV - COMMISSION PROXIMITÉ, RESSOURCES HUMAINES ET ENVIRONNEMENT

N° 2005-2955 - Vaulx en Velin - Villeurbanne - Restructuration du réseau d'assainissement du nord de la commune de Vaulx en Velin et du quartier Saint Jean à Villeurbanne - Opération 0135 - Collecteur de Vaulx en Velin - Réévaluation de l'autorisation de programme individualisée en dépenses et en recettes - Direction générale - Direction de l'eau -

N° 2005-2957 - Saint Genis les Ollières - Projet nature des vallons du Ribeset et de ses affluents - Programme d'actions 2005 et participation financière - Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission écologie urbaine -

M. LE PRÉSIDENT : La commission proximité, ressources humaines et environnement a désigné monsieur Bourgogne comme rapporteur des dossiers numéros 2005-2955 et 2005-2957. Monsieur Bourgogne, vous avez la parole.

M. BOURGOGNE, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adoptés.

Rapporteur : M. BOURGOGNE.

N° 2005-2959 - Participation financière au projet européen Equal action 3 : articuler les temps pour développer les compétences - Direction générale - Direction prospective et stratégie d'agglomération -

M. LE PRÉSIDENT : Madame la vice-présidente Rabatel a été désignée comme rapporteur du dossier numéro 2005-2959. Madame Rabatel, vous avez la parole.

Mme la vice-présidente RABATEL, rapporteuse : Une demi-minute, monsieur le président. Avis favorable de la commission pour une subvention de 20 000 € pour 2005-2006 à Agefos-PME pour assurer l'action 3 du projet européen Equal sur l'articulation des temps des salariés, des entreprises et des territoires.

En tant que vice-présidente chargée de ce projet, je me permets de rappeler que nous avons terminé le projet Equal action 2 avec un certain succès puisque, par exemple, nous avons créé l'association Interactif Gerland qui rend des services variés de vie quotidienne aux salariés des PME adhérentes et nous sommes en train de réaliser un partenariat original pour une crèche interentreprises appelée "les Bébés de Gerland", crèche qui devrait ouvrir à la fin de l'année.

Nous passons, par la présente délibération, en action 3 du projet européen Equal qui a pour but de démultiplier les travaux de l'action 2 sur les territoires volontaires du Grand Lyon. C'est l'intérêt d'avoir un Bureau des temps à l'échelle communautaire. L'Espace des temps du Grand Lyon et Agefos-PME animent ou participent déjà à des comités de pilotage sur la zone de Champ du pont et sur la zone de Périca.

Je me permets de redire combien la collaboration avec Agefos-PME a été de qualité pendant ces trois années de travaux communs et je remercie les collaborateurs d'Agefos pour leur engagement intensif et je vous remercie de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : Mme la vice-présidente RABATEL.

N° 2005-2961 - Application d'un produit antiverglas sur les ponts et passerelles situés sur le territoire de la Communauté urbaine - Autorisation de signer un marché - Direction générale - Direction de la propreté -

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur le vice-président Claisse a été désigné comme rapporteur du dossier numéro 2005-2961. Monsieur Claisse, vous avez la parole.

M. le vice-président CLAISSE, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : M. le vice-président CLAISSE.

N° 2005-2962 - Centre de valorisation thermique des déchets urbains de Lyon sud - Entretien des chaudières de 28 MW soumis à la réglementation des appareils sous pression - Lancement de la procédure d'appel d'offres ouvert - Direction générale - Direction de la propreté

M. LE PRÉSIDENT : Madame la vice-présidente Vessiller a été désignée comme rapporteur du dossier numéro 2005-2962. Madame Vessiller, vous avez la parole.

Mme la vice-présidente VESSILLER, rapporteur : Avis favorable de la commission, monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT : Pas d'opposition ?

Adopté.

Rapporteur : Mme la vice-présidente VESSILLER.

Question orale du groupe UMP

Intervention de monsieur Gaël Petit relative à l'entretien des voiries communautaires

M. LE PRÉSIDENT : Nous avons une question orale du groupe UMP.

M. PETIT : Merci, monsieur le président. Monsieur le président, mes chers collègues, nous constatons tous dans certaines de nos communes une dégradation progressive de l'état des voiries communautaires : les tapis ne sont pas changés assez souvent, les trottoirs deviennent dangereux pour les piétons et les usagers commencent à se plaindre d'un tel état.

Les moyens alloués à l'entretien courant des chaussées sont de toute évidence en complet décalage avec les besoins. Je ne parle donc pas, monsieur le président, des projets plus ciblés du type passerelle ou les lignes C1, C2 qui sont des bons projets.

Nous nous interrogeons de plus sur les différences de traitement entre les communes du Grand Lyon, puisqu'il est aisé de constater à l'œil nu, pour les gens qui se promènent un peu, dont je fais partie, le niveau d'entretien de tel ou tel bitume. De fait, certaines communes prennent un retard considérable dans l'entretien courant de leur voirie...

M. LE PRÉSIDENT : Et non !

M. PETIT : : ...ce qui entraînera des problèmes plus importants dans les années à venir.

Nous avons rencontré à plusieurs reprises monsieur le vice-président chargé de ce dossier, ainsi que vos services, afin de les alerter sur les conséquences induites par un entretien insuffisant : risques d'accident (aussi bien piétons que voitures), accélération de l'usure des revêtements, dégâts matériels sur les véhicules cela n'est pas très grave encore !. Bref, on pourrait vous reprocher d'encourager les citoyens à opter pour le 4 x 4, solution la plus confortable pour éviter les nids de poules mais aussi la plus polluante.

Plus sérieusement, nous aimerions savoir de quelle façon vous comptez résoudre ce problème qui touche au quotidien des habitants du Grand Lyon. Peut-on espérer, avant la fin de ce mandat, la mise en place d'une vraie politique d'entretien des voiries, programmée dans le temps, en fonction de la durée de vie des matériaux posés et de leur utilisation ?

Enfin, pourrait-on obtenir des services un état des lieux précis et par commune des dépenses réelles de voirie depuis le début du mandat ? En effet, il est indispensable de maintenir un rapport logique entre les dépenses engagées par commune au titre de la voirie et le nombre d'habitants correspondant. Il y a certainement beaucoup à revoir sur les budgets d'entretien des voiries, au regard des besoins immenses en la matière.

Nous vous remercions, monsieur le président, des réponses que vous voudrez bien nous apporter.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Je crois d'ailleurs que, jusqu'à votre intervention, il n'y avait aucun processus décisionnel. Donc je vous remercie de l'avoir posé. Mais tout de même monsieur Pillonel pourrait peut-être dire deux mots pour expliquer que nous ne faisons pas exactement les choses "au doigt mouillé".

M. le vice-président PILLONEL : D'abord, merci. Monsieur Petit, nous nous sommes rencontrés une fois mais vous n'étiez pas encore élu, donc je n'ai pas dû vous rencontrer très fréquemment.

Toutefois, nous gérons 2 300 kilomètres de voiries, huit tunnels et quelques centaines de kilomètres de couloirs de bus et de pistes cyclables. Bien entendu, nous sommes conscients qu'il nous faut agir préventivement. C'est pourquoi nous avons mis en place un état des lieux par relevé systématique, qui s'appelle Viabase, depuis quatre ans et qui nous permet, au lieu de juger simplement de visu, de juger techniquement de l'état des chaussées. Il est évident qu'à ce moment-là, nous aurons un investissement plus léger puisque nous n'attendrons pas une dégradation trop importante des chaussées pour réagir. Il est évident qu'actuellement, nous pouvons avoir quelques zones non entretenues. Dans ce cas-là, on vous a demandé des noms et il faudrait véritablement nous les dire parce que nos services sont capables d'agir et de réagir.

Par contre, nous ne pouvons pas accepter qu'il y ait un choix en fonction de la commune pour faire telle ou telle intervention au profit d'une commune par rapport à une autre.

Au niveau des budgets, le budget annuel est de 60 M€ en investissement et de 54M € en fonctionnement. Sur ce budget de fonctionnement, 35 M€ sont consacrés exclusivement aux travaux d'entretien dont 3 M€ pour les dégâts du gel. En ce qui concerne l'investissement, autre que le FIQ qui est passé de 2,5 à 3,5 M€ et qui devrait évoluer dans les années qui approchent, les crédits dédiés aux travaux de grosses réparations sont de 12,7 M€ alors qu'ils étaient de 7,5 M€ en 2003 ; c'est une progression assez sensible.

D'autre part, nous intégrons d'autres missions : nous ferons la mise à niveau, selon les normes nouvelles, de 63 carrefours à feux pour les malvoyants et, l'année prochaine, nous prendrons les 85 derniers qui sont déjà prévus à ce niveau-là.

Si nous voulons parler des dépenses réalisées sur Caluire et Cuire, les investissements représentent plus de 12 M€ avec notamment la réalisation du quai Bellevue, du chemin Wette-Faÿs et dans les proches avenir, le quai Aristide Briand et la Grande rue de Saint-Clair. Vous avez vu qu'il y avait des progrès très sensibles à ce niveau-là. Dans ces 12 M€, je ne compte pas la passerelle, puisque le président vous en a parlé fréquemment.

En ce qui me concerne, si je suis d'accord sur le rapport des dépenses engagées au titre de la voirie et le nombre d'habitants, cela ne peut s'établir qu'à l'échelle d'un mandat et vous serez surpris, d'autant que vous paraissez vous asseoir sur la philosophie de la solidarité que devrait appliquer une communauté urbaine, d'autant qu'il faudrait élargir votre demande aux investissements propreté, eaux, urbanisme et aménagements en général. Voilà, monsieur Gaël Petit.

M. LE PRÉSIDENT : Monsieur Petit, vous n'étiez pas sur le bon sujet mais ce n'est pas un problème, il faut toujours commencer une fois.

Je vous explique cependant que, si vous voulez avoir une visions très précise des chaussées comme monsieur Pillonel vous l'a indiqué, nous avons mis au point un organisme automatique qui gère tout cela et nous avons 230 000 images. Si vous avez quelque temps, vous pouvez les comparer pour voir si nous avons fait les bons choix et nous en reparlerons ensuite.

Merci beaucoup à tout le monde.

(La séance est levée 21 heures 30).

Annexe
Amendement présenté par le groupe UMP
(dossier n° 2005-2964)

Consultation sur la liaison ferroviaire Lyon/Turin–Itinéraire fret Bas-Dauphiné et sur le CFAL

Amendement présenté par les élus du groupe UMP sur le projet d'avis communautaire

Dans les attendus

Dans la partie concernant le CFAL :

- Paragraphe 3 :

Remplacer :

Elle souhaite que le contournement soit réalisé d'un seul tenant.

Elle demande, par conséquent, que les études des parties Nord et Sud soient poursuivies simultanément de manière à assurer la cohérence d'ensemble du projet, avec l'objectif de réaliser une enquête publique unique et une déclaration d'utilité publique conjointe pour les parties Nord et Sud.

Par :

Elle demande que les procédures et études de la partie Nord soient poursuivies et que simultanément, celles de la partie Sud soient lancées, de manière à assurer la cohérence d'ensemble du projet.

- Paragraphe 4 :

A supprimer complètement

- Paragraphe 5 :

Supprimer : Sous réserve de cette dernière condition...

Dans le Délibère :

- Paragraphe 6 :

Remplacer :

Demande que les études des parties Nord et Sud soient poursuivies simultanément de manière à assurer la cohérence d'ensemble du projet avec l'objectif de réaliser une enquête publique unique et une déclaration d'utilité publique conjointe pour les parties Nord et Sud.

Par :

Elle demande que les procédures et études de la partie Nord soient poursuivies et que simultanément, celles de la partie Sud soient lancées, de manière à assurer la cohérence d'ensemble du projet.

- Paragraphe 7 :

Supprimer :

Sous réserve de cette dernière condition.
