

LYON CONFLUENCE

WWW.LYON-CONFLUENCE.FR



COMPTE RENDU

Réf.

Emetteur(s) Thaïs EKEL

Date 05/06/2008

Objet **ATELIER DE CONCERTATION 2**
« Déplacements »

Présents

SPLA Lyon Confluence: Benoît BARDET, Anne-Laure RECARTE, Thaïs EKEL
Pôle 1 : Manuel NARDIN, Lilian BAYLE
Pôle 3 : Guillaume GIRERD
AMO Développement durable : Karine LAPRAY
AMO Appui à la concertation : Laurence MERLAND
Grand Lyon : Gérard CLAISSE, Lise MAITRALLET
Mairie du 2^{ème} : Bruno de CARBONNIERES, Jean-Noël RESSICAUD

Serge THENON (CIL), Marcel BREVI (CIL), Pierre-Yves TESSE (conseil de développement), Fabien BRESSAN (asso. « Robins des villes »), Pierre SCHMUTZ (habitant), Eve RENAUD, Fabien BLANCHON, Colette OLIVERO (asso « REAGIR, l'enfant et la rue »), Noël BLOYON (conseil de quartier), Michel LESSAGE (SNCF), Christèle FIEROBE (Geoprocess), Pierre BESCOND (asso. « la ville à vélo »), Hélène FAUSSAT (conseil de quartier), Grégory-Virgil PEREZ, Patrice CARNAC (La Poste), Anne-Françoise GAY, Olivier LHOPITAL, Marie-Laure BOULOT (asso « transports passions »), Christiane CASIEZ, Louis GUIOT, Maurice BAROU, Bernard GIRARD, Louis LADIGUE (asso. « Lyon Vélo »), Dominique MENVIELLE (journaliste Progrès)

Gérard CLAISSE, vice-président du Grand Lyon chargé des relations avec les citoyens et les usagers, rappelle le calendrier. Un des objectifs est de faire de Lyon Confluence une ville « marchable » fondée sur l'utilisation des modes de transports doux. Il n'y a pas à ce jour de dessin de cette 2^{ème} phase. L'ouverture de la concertation préalable à la création de la ZAC 2^{ème} phase est prévue pour septembre-octobre 2008.

La mairie du 2^{ème} est représentée par messieurs de Carbonnières et Ressicaud.

En tant qu'animateur, **Manuel NARDIN** présente les intervenants (Guillaume GIRERD et Karine LAPRAY) rappelle le sujet ainsi que les règles du jeu. La parole est laissée à la salle pour commencer.

Louis LADIGUE de l'association « Lyon Vélo » relève que l'accessibilité aux personnes handicapées n'a pas été évoquée dans l'introduction et prend exemple sur le projet Berges du Rhône qui ne répond pas correctement à cet objectif.



Louis GUIOT, retraité et habitant du quartier, prend le contre exemple de la piste cyclable du cours Charlemagne qui n'assure pas de continuité au niveau du cours Suchet et qui est sans cesse utilisée par les voitures en double-file.

Manuel NARDIN résume les thèmes abordés :

- l'accessibilité et la ville « marchable »
- quelle place pour le vélo/ piéton ?

Guillaume GIRERD du cabinet ITEM, salue l'intérêt de prévoir la question des déplacements en amont du projet et non en aval comme c'est souvent le cas. En généralisant, chaque individu sera un jour de sa vie une personne à mobilité réduite. La ville de demain doit penser à tous ces aspects pour ne pas réitérer les erreurs du passé. La voirie est un espace pour tous et pas que pour l'automobile. Cadenasser l'automobile est techniquement possible mais est-ce le souhait du projet Lyon Confluence ? Il semblerait que l'on soit plutôt dans une logique de quartier central et multimodal que dans une logique d'éco-quartier.

L'idée développée est plutôt celle du partage et de la cohabitation entre les différents modes de transports.

Pierre-Yve TESSE, habitant de la presqu'île et membre du Conseil de Développement souligne la nécessité d'un réseau de pistes cyclables pour la sécurité des cyclistes.

Hélène FAUSSAT, membre du conseil de quartier et habitante du quai Perrache, pose la question de la place du vélo sur le quai Perrache qui est actuellement encombré par la circulation des camions, bus et automobiles.

Anne-Françoise GAY, future habitante du quartier propose de travailler sur l'innovation plutôt que de penser quelque chose sur la notion de continuité évoquée précédemment.

Pierre SCHMUTZ, membre du Comité d'Intérêt Local (CIL), pose la question de l'accessibilité du quartier par les modes de transports doux. Le pont Kitchener est interdit aux vélos et dangereux. Le CIL est favorable à la restriction de l'usage de la voiture et au renforcement de l'usage des transports collectifs aussi mais s'oppose fermement au trafic de transit sur l'A7.

Manuel NARDIN synthétise les thèmes abordés lors des précédents échanges :

- le partage de la voirie en faveur des modes de transports doux
- l'accessibilité du quartier par les modes de transports doux
- le trafic existant (transit et place de la voiture)

En réponse à Anne-Françoise GAY, **Guillaume GIRERD** corrige que l'innovation est une donnée prise en compte dans cette phase d'étude, mais qu'assurer la continuité fait référence à la possibilité d'accéder au quartier depuis l'extérieur et d'en sortir. Pour exemple, il n'y a pas aujourd'hui de ligne de bus entre Gerland et la Confluence.

Les transports en commun et les transports routiers constituent un réseau à part entière. Il faut également un réseau de pistes de cyclables ce qui n'est pas le cas actuellement. Les difficultés des cycles sont les carrefours et la vitesse. Sur le site de Lyon Confluence il faut d'abord hiérarchiser les axes de circulation (axes principaux, axes inter-quartiers et axes de desserte du quartier) pour prévoir où aménager des pistes cyclables.

Le Grand Lyon mène une politique générale prospective en termes de transports en commun et de pistes cyclables. Cependant, il faut intégrer en amont la problématique des livraisons de marchandises d'autant plus si Lyon Confluence est un quartier hyper-central, commercial, ce

LYON CONFLUENCE

WWW.LYON-CONFLUENCE.FR



qui signifie plus de véhicules. Le transport fluvial est également en vogue. Innover c'est aussi penser au développement d'un mode de transport.

Les modes de vies changent, l'envoi de colis à domicile est de plus en plus fréquent alors qu'il n'y a plus de concierges en ville. 30% des déplacements en ville sont des livraisons ce qui génère des kilomètres parcourus, des stationnements illicites.

Lyon Confluence doit s'inscrire au sein de plusieurs échelles. Il faut être prudent sur les effets de « bords ». L'innovation c'est aussi le développement de nouveaux aspects qui pourront être pris en compte par le Grand Lyon par la suite. C'est avant tout la conception d'une ville multimodale.

Karine LAPRAY (Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Développement durable, bureau d'études TRIBU) introduit l'objectif d'une ville durable qui est de limiter l'émission de gaz à effet de serre (les déplacements = 30% des gaz à effet de serre). Pour cela, il convient de favoriser la mobilité durable. La question est posée directement aux participants de l'atelier : Que vous manque-t-il et qu'attendez-vous pour aider à cette mobilité durable ? Quelle(s) réponse(s) donner à l'échelle du quartier ?

Hélène FAUSSAT souligne que les habitants doivent aussi se déplacer en dehors du quartier et que le passage vers le nord de la presqu'île se fait actuellement par les voutes sales et mal éclairées.

Grégory-Virgil PEREZ, habitant du cours de Verdun alerte que beaucoup de personnes traversent la circulation automobile du cours de Verdun à pied pour éviter de passer sous le souterrain partant du Cours de Verdun-Perrache et menant jusqu'au Cours de Verdun-Récamier au niveau de la rue de la Charité. Ce souterrain est l'unique passage sous les trémies de l'autoroute à l'exception des voutes de la gare.

Noël BLOYON membre du conseil de quartier revient sur plusieurs points :

- la difficulté de connexion entre le tram et le métro à Perrache qui aurait pu se résoudre par l'enfouissement du métro à Perrache
- une halte ferroviaire sur le site comme c'est bientôt le cas à Jean Macé
- la présence d'une autoroute en ville n'est plus possible

Il pose la question du transport de marchandises par tramway en dehors des heures réservées aux voyageurs.

Guillaume GIRERD répond que cette solution s'expérimentera à Paris d'ici peu.

Fabien BRESSAN de l'association Robins des Villes pose la question de la temporalité. Les espaces conçus vont être occupés jour et nuit. Comment trouver des moyens de transports en commun assurant un service la nuit ?

Pierre SCHMUTZ craint que le site soit saturé de véhicules du fait de l'unique voie de circulation que constitue le cours Charlemagne et prend pour exemple les 1400 employés du Conseil Régional qui arriveront sur le site d'ici 2010.

Il souligne également que le pont des Girondins est une priorité pour la presqu'île.

Manuel NARDIN reformule les thèmes abordés lors des échanges :

- l'accessibilité à Lyon Confluence en voiture à toute heure du jour et de la nuit
- trouver des alternatives tout aussi confortables que la voiture pour les transports en commun
- la place de l'autoroute dans le projet



Guillaume GIRERD répond tout d'abord sur la question de l'autoroute.

La difficulté de l'A7 c'est son transit important (100 000 véhicules/jour, 180 000 véhicules/jour au cours des week-ends de pointe correspondant au flux des vacanciers). Le déclassement désorganiserait le système de transit routier sur la région par un report sur la rocade Est qui n'est pas en capacité d'accueillir le trafic. L'autoroute doit être déclassée pour faire de Lyon Confluence un quartier hyper-central et réunifier le quartier avec le Rhône (exemple de Nantes qui n'a plus d'autoroute dans son centre ville). Le déclassement ne pourra pas être fait tout de suite mais doit être pris en compte par les concepteurs. Le quai Perrache sera un axe fort du projet de même que le cours Charlemagne.

Au niveau de Perrache plusieurs études ont déjà été menées comme l'enfouissement du métro. L'hyper-centre lyonnais ne pourra s'étendre qu'en travaillant au niveau de cette rupture. C'est une question complexe liée au budget, à la volonté politique et au phasage.

La marche à pied représente aujourd'hui dans le Grand Lyon 1 déplacement sur 3. L'objectif est d'en faire 1 déplacement sur 2. Les déplacements courts doivent être réalisés à pied et pas en voiture. Cela demande un travail sur l'éclairage des espaces piétons.

La temporalité des transports en commun n'est plus basée sur le rythme métro-boulot-dodo du fait du changement des modes de vie. Or, les transports en commun n'ont pas réagi. Cette adaptation pose la question du coût. Tous les trajets ne pourront pas fonctionner la nuit comme la journée. Pour ce qui est du confort dans les transports en commun, on parle du confort d'attente comme du confort de conduite. Il faut avoir l'impression de gagner du temps. Le bus est utile mais très dépendant de la circulation.

Le pont des Girondins serait une solution acceptable pour résoudre le problème du manque de liaison sur 2km entre Gerland et la Confluence. Il s'agirait d'un pont multimodal (auto, piéton, vélo...). Au-delà de cette solution on peut imaginer d'autres ponts seulement piétons. On estime que la marche à pied quotidienne intervient dans un rayon de 15 min maximum. Or, en 15min on est à Gerland.

Quant à la question des parkings, il est tout autant aberrant de prévoir une place pour un salarié que zéro place par salarié. Il y aura toujours des déplacements qui ne pourront se faire qu'en voiture. Les normes sont à fixer en fonction du type d'activité.

Un participant intervient sur l'augmentation du prix de l'essence qui pourrait aussi modifier nos comportements face à l'utilisation de la voiture.

Guillaume GIRERD indique qu'à ce jour nous ne savons pas comment cela va évoluer mais qu'il convient de ne pas réitérer les erreurs faites dans les années 60.

Manuel NARDIN réintroduit les notions d'auto-partage et de covoiturage.

Pierre BESCOND, de l'association « la ville à vélo » se dit choqué par l'utilisation de la voiture individuelle puisque 96% du temps elle est stationnée.

Christèle FIEROBE, future habitante du quartier, souligne que le parc des voitures de fonction du Conseil Régional est une source d'auto-partage pour des habitants désireux d'emprunter une voiture le week-end.



Un participant évoque les incitations fiscales pour les entreprises mettant en place des PDE.

Les PDE sont demandés pour toutes les entreprises souligne **Karine LAPRAY**.

Dans le même registre, **Bernard GIRARD** propose les incitations fiscales (modulation de la taxe foncière) pour les gens qui s'engagent à ne pas avoir de voiture.

Noël BLOYON revient sur la question de l'autoroute. Si 80% du trafic sur l'autoroute provient de déplacements d'agglomération, il est possible d'inciter au report.

Guillaume GIRERD rappelle que c'est une réorganisation à mettre en place. La difficulté consiste à trouver un moyen de laisser cette autoroute mutable. Il n'y a pas besoin de terminer le contournement pour aménager l'autoroute.

Marie-Laure BOULOT (asso « transports passions »), demande si le transport fluvial est aussi envisagé pour les personnes.

Guillaume GIRERD répond dans l'affirmative même si ce type de transport s'apparente davantage à un transport de loisir. Il évoque aussi la question de l'enlèvement des ordures ménagères qui génère des nuisances.

Fabien BRESSAN précise que l'arrivée des salariés du conseil régional va amener des déplacements pendulaires depuis l'Ouest de l'agglomération vers la gare de Saint Paul en TER. Une navette fluviale depuis Saint Paul vers la place nautique serait intéressante.

Maurice BAROU, habite le quartier et travaille au conseil régional.
1/3 des salariés habitent l'Ouest lyonnais, 1/3 habitent Lyon et 1/3 ailleurs. L'Ouest est mal desservi et les salariés concernés sont préoccupés par l'accès au futur siège. Le conseil régional se penche sur le projet tram-train.

Pierre SCHMUTZ regrette que le développement du trafic autoroutier soit présenté comme une fatalité par Guillaume Girerd alors que des solutions ont déjà été évoquées.

Louis GUIOT demande si la couverture de l'A7 est toujours envisagée.

Guillaume GIRERD répond que la couverture est un moyen d'entériner l'A7 alors que l'objectif à terme est le déclassement. Si on met un péage urbain aux portes de Lyon, on aura toujours les 80 000 véhicules/jour issus des déplacements inter-agglomération. Le péage urbain ne changera pas la donne tant que l'offre en transports en commun n'est pas finie (la halte ferroviaire par exemple).

Pierre-Yve TESSE, souligne que quai Gailleton le trafic est de 80 000 véhicules/jour ce qui signifie qu'on est bien en boulevard urbain. Pourquoi ne pas dire que c'est un choix technique possible pour le quai Perrache? Il faut raisonner à une échelle plus large. Ceux qui habitent au Nord (quai Gailleton), trouvent que l'axe Nord/Sud est vivable.

Bruno de Carbonnières, adjoint à la mairie du 2^{ème} arrondissement, remarque que l'incidence du Tronçon Ouest Périphérique (TOP) n'a pas été évoquée. Quelle serait la capacité du TOP à absorber une part du trafic de l'A7 ?



Guillaume GIRERD répond que le TOP pourrait accueillir 40 000 à 50 000 véhicules/jour puisqu'il implique le déclassement. Tous les scénarios sont étudiés : Contournement Ouest Lyon (COL)/TOP/COL+TOP/rien. Cependant, créer des infrastructures n'a jamais résolu les problèmes automobiles.

Le déclassement implique une décision de l'Etat et s'inscrit dans le long terme. Dans un premier temps ITEM pense qu'il est possible de travailler sur le quai Perrache pour le pacifier en introduisant des circulations douces.

Benoît BARDET, responsable de la communication à la SPLA Lyon Confluence, précise pourquoi on ne va pas directement au TOP. Il s'agit d'un problème de phasage. Le TOP va prendre un certain temps. L'aménageur doit apporter des réponses pendant ce laps de temps. Sans TOP peut-on faire fonctionner le quai Perrache différemment ?

Guillaume GIRERD répond que c'est techniquement possible mais que des lieux de saturation vont être créés ailleurs notamment sur la rocade Est.

Anne-Françoise GAY demande à Karine Lapray quels sont les objectifs en matière de développement durable.

Karine LAPRAY insiste sur les modes de vie et de déplacement qu'il va falloir modifier. Il faut créer une étape qui oblige à aller vers autre chose.

- limiter le déplacement ou le partager
- faire en sorte qu'on ait moins besoin de sa voiture : se déplacer à pied n'est pas utopique lorsqu'on habite en ville
- travailler sur la mixité des fonctions à l'échelle de l'îlot : logements + bureaux permet de mutualiser les stationnements
- travailler sur l'inter-modalité pour pouvoir passer facilement d'un mode de transport à un autre

En tant qu'habitant, futur habitant, mais aussi usager, qu'est ce qui vous manquerait pour vous passer de la voiture ?

Colette OLIVERO, de l'association « REAGIR-L'enfant et la Rue », précise qu'elle ne circule qu'en transports en commun même quand elle est chargée.

Dans les transports en commun on doit monter à l'avant du fait de la fraude ce qui n'est pas pratique lorsque l'on est chargé précisément. Les déchargements de certains véhicules se font par un stationnement sur le trottoir ce qui génère des accidents piétons.

Le problème principal de la marche c'est la longueur des déplacements et le temps qu'il faut pour les faire. Dans un quartier neuf, il faudrait pouvoir rapprocher le domicile du travail et avoir des commerces de proximité. Des livraisons à domicile peuvent être organisées à prix raisonnable. Des espaces pour faire ces livraisons sans gêne pour les autres usagers de la voirie, doivent être pris en compte.

Hélène FAUSSAT s'interroge sur l'interdiction des vélos dans le tramway à Lyon ce qui n'est pas le cas de Bordeaux.

Guillaume GIRERD souligne que les aspects pratiques en matière de transports en commun sont essentiels. Les capacités sont actuellement fixées en heure de pointe pour transporter des personnes mais sans leur vélo ou leur poussette. Augmenter la capacité c'est mettre de l'offre en plus.



Par exemple à Grenoble, les vélos sont autorisés dans la 3^{ème} rame de tramway. A Paris c'est autorisé hors heures de pointe. A Londres, les aménagements aux carrefours qui permettent d'augmenter la vitesse commerciale sont amortis à 72% en un an. La principale difficulté réside dans les habitudes de chacun.

Lilian BAYLE, Sémaphores, synthétise les échanges.

Jean-Noël RESSICAUD, adjoint à la mairie du 2^{ème} arrondissement, rappelle le shunt, un tunnel entre l'échangeur d'Ecully et la Mulatière, évoqué il y a 10 ans.

Gérard CLAISSE souligne l'intérêt du débat qui a abordé toutes les questions et précise que l'A7 est une question politique.

Il rappelle qu'en 2001 lors de la première phase de concertation, on disait que le projet n'était pas viable tant qu'il y aurait Perrache et l'A7. Pourtant la phase 1 a démarré avec l'arrivée de nouveaux acheteurs et d'investisseurs. Il convient désormais de ne pas repartir 8 ans en arrière avec le même débat.

Le projet Lyon Confluence est pensé avec le déclassement mais le calendrier n'est pas maîtrisé. L'A7 ne doit pas empêcher la réflexion sur la conception du projet.

Le TOP est soumis au retour du préfet quant aux périmètres SEVESO concernés par le tracé. Les riverains de la rocade Est vivent les mêmes contraintes que ceux de l'A7. Il n'est pas acceptable pour eux de recevoir encore tout le trafic de l'A7. La question de l'équilibre du trafic dans l'agglomération est importante.