

2010/2871 - Lyon Confluence - Débat sur les orientations du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) dans le cadre de la procédure de révision simplifiée n° 9 du Plan Local d'urbanisme (PLU) de la Communauté urbaine. (Direction de l'Aménagement Urbain) (BMO du 04/10/2010, p. 2003)

Rapporteur : M. CLAISSE Gerard

M. CLAISSE Gérard, rapporteur : Monsieur le Maire, chers Collègues, en l'absence de Gilles Buna, je vais présenter ce rapport. Je dois dire que c'est un réel plaisir et un honneur de présenter ce dossier sur les principales orientations du projet d'aménagement et de développement durable du territoire de la Confluence.

Pourquoi est-ce un véritable plaisir et honneur ? Parce qu'il s'agit là de la poursuite d'un projet urbain emblématique pour la Ville et l'agglomération parce que les orientations qui sont soumises à débat ce soir sont des orientations qui ont été largement concertées et qu'elles sont tout à la fois ambitieuses et très volontaristes. Enfin, parce que le projet de composition urbaine qui a été signé par Herzog et de Meuron et Michel Desvigne, paysagistes, est un projet tout à fait splendide, superbe, qu'il fait preuve d'une véritable intelligence des lieux, de beaucoup de subtilité et qu'il a su traduire dans un schéma de composition urbaine ces ambitions de manière tout à fait remarquable.

Je pensais faire un petit bilan de la réussite de la première phase de la Confluence mais vu l'heure tardive, j'en viens tout de suite à la présentation des principales orientations de cette 2^e phase de Lyon Confluence qui sont encore, comme je le disais, plus ambitieuses et plus volontaristes que celles qui ont prévalu à la réussite de la première phase.

S'il fallait résumer ces orientations en quelques mots, je dirais qu'il s'agit de construire un quartier de centre ville, bien sûr, qui réponde et s'adapte aux changements climatiques. Un quartier de ville qui soit à la fois attractif, ouvert à tous, agréable à vivre et qui participe au rayonnement de notre agglomération.

Car la Confluence de demain sera bien un quartier pour tous, c'est-à-dire un quartier pour toutes les bourses et pour tous les âges. Le programme de logements qui prévoit 50 % de réalisation de logements sociaux et intermédiaires sera donc propice à la mixité sociale, propice au développement du vivre ensemble et du lien social.

Ce quartier sera dense, je crois que c'est une deuxième caractéristique, bien sûr car nous sommes en centre ville mais une densité douce avec une grande hétérogénéité de hauteur, de typologie de bâti, permettant de soigner les vues, permettant un ensoleillement afin de libérer des espaces ouverts au sol.

Ce quartier sera également fortement végétalisé avec un traitement végétal de la future place centrale, dans la conception des rues avec le principe des cours jardinées, tel qu'il a été proposé par le

paysagiste Michel Desvigne dans le futur quartier du marché et qui traduit cette volonté. Et que dire de la conception du futur champ à la pointe de la Confluence qui va marquer la limite de la ville dense avec ses noues et plantations qui composeront un parc d'activités créatives, un parc d'entrée de ville qui s'inscrira dans le grand paysage des balmes et des fleuves.

Ce quartier sera aussi apaisé, la place de la voiture maîtrisée, la priorité donnée aux transports en commun et aux modes doux avec des règles inscrites au PLU très volontaristes en matière de stationnement tant pour les résidents que pour les entreprises et les bureaux.

Ce quartier sera ouvert avec des liaisons Nord-Sud et Est-Ouest de grandes qualités, je pense au futur pont des Girondins, à la réalisation des deux passerelles qui mettront en relation les quatre rives de nos fleuves, des passerelles qui composeront la transversale, le prolongement du tramway à Debourg, son interconnexion avec la ligne B prolongée à Oullins, la future halte ferroviaire et l'expérimentation de futures navettes fluviales.

Ce quartier sera aussi vivant et animé car toutes les fonctions de la ville y seront présentes : logements, bureaux, commerces de proximité, loisirs, culture, éducation, équipements publics tout aussi bien de proximité que d'agglomération. Cette mixité des fonctions sera donc propice au brassage des populations et à l'animation du quartier.

Enfin, ce quartier durable du XXI^e siècle prendra appui sur l'esprit des lieux en valorisant les traces de son histoire, de son patrimoine par la conservation d'une partie des halles du marché gare, à l'instar de ce qui a été fait avec le patrimoine fluvial du port Rambaud au cours de la première phase.

Je veux juste terminer en soulignant que ce projet sur les 27 hectares de l'ancien marché gare s'accompagne également d'une véritable ambition pour le quartier Sainte Blandine qui va être partie prenante de ce développement. La mutation a d'ailleurs été très largement engagée autour de la place des Archives et elle va se poursuivre bien évidemment avec le projet des prisons, la valorisation des entrepôts TCL, le projet des rives de Saône, le projet d'éco-rénovation du quartier Sainte Blandine, sans oublier le projet autour de la gare et du centre d'échange que vous avez présenté à la population, Monsieur le Maire, à l'occasion d'une réunion publique du 23 juin dernier.

Voilà, la Commission Urbanisme a donné un avis favorable pour que ce débat sans vote de notre Assemblée ait lieu sur les orientations du PADD que je viens de rappeler. Je vous remercie.

Mme BOUZERDA Fouziya : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, dans le cadre de cette 2^e phase de Lyon Confluence, vous nous soumettez aujourd'hui les orientations du Projet d'Aménagement et

de Développement Durable, longuement détaillé par M. Claisse et qui s'articule autour de trois axes principaux :

- la poursuite de la densification dans l'hyper centre ;
- la création d'un quartier diversifié desservi par l'ensemble des réseaux de l'agglomération ;
- le développement d'un quartier à faible empreinte écologique.

Depuis quelques mois, la phase 1 de Confluence prend forme. La réalité n'est pas pour le moment à la hauteur en matière de desserte de ce nouveau quartier. Pour suivre le développement de l'hyper centre, cela suppose, par définition, une grande accessibilité depuis l'agglomération entière et pas seulement sur des courtes distances.

La continuité avec le centre actuel est fortement compromise par l'insuffisance des mesures de désenclavement, notamment sur la barrière Perrache, sur l' 'autoroute A 7 non déclassée et sur la Saône.

Le développement durable de ce quartier présente ainsi de réelles lacunes pour l'accessibilité et les transports publics. Comme nous l'avions déjà indiqué au début de l'année dans cette même assemblée, nous regrettons votre décision de ne pas avoir prolongé le métro jusqu'à Confluence. Cette décision lourde de conséquences sera malheureusement subie par les Lyonnais durant les vingt prochaines années.

Vous avez donc décidé de prolonger la ligne T1 du tramway jusqu'à Confluence, reconnaissez quand même Monsieur le Maire et avec nous, que la fréquence et la capacité n'y sont pas. Même le prolongement du T1 jusqu'à Gerland devrait légèrement améliorer la situation, nous vous demandons à nouveau de programmer rapidement le prolongement de la ligne T2 jusqu'à Confluence. Les travaux nécessaires, ainsi que les budgets à mobiliser, sont relativement faibles au regard du gain qui pouvait en être espéré. Cette prolongation constituerait donc une priorité et un pis-aller en vue d'améliorer le désenclavement à court terme de ce nouveau quartier.

La halte ferroviaire envisagée au Sud de la presqu'île aurait pu compenser en partie cette insuffisance de desserte lourde, mais où en est ce projet ? Avez-vous pu avancer là-dessus et en accélérer l'échéance ?

De même, il nous paraît important que la réalisation du nouveau pont des Girondins soit également accélérée. Ce nouveau pont sur le Rhône a le double avantage de désenclaver la Confluence mais aussi de renforcer l'intégration du quartier de Gerland au cœur de Lyon.

Enfin, Monsieur le Maire, pour être brève et dans l'actualité, la Ville et la Communauté urbaine semblent particulièrement absentes des projets et du débat ouvert par l'Etat sur l'avenir des prisons Saint-Paul et

Saint-Joseph, justement dans ce quartier. Pouvez-vous nous rassurer sur ce point ?

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2^e arrondissement :
Monsieur le Maire, chers collègues, autant dire que ce débat sur les orientations du projet d'aménagement et de développement durable préalable à l'élaboration du PLU, aussi barbare que soit le nom, est fondateur de ce que sera la Confluence de demain. Je vous invite donc ce soir, Monsieur le Maire, à écouter, à entendre, et pourquoi pas à tenir compte des idées qui vont être émises.

Pour ce qui nous concerne, nous, membres du groupe Lyon Divers Droite, deux sujets nous préoccupent particulièrement.

Le premier, vous le connaissez bien, il vient d'être évoqué par Mme Bouzerda, il s'agit de la question des accès, du déplacement et du stationnement à la Confluence. En matière d'accès, la priorité de toutes les priorités est de travailler, à notre avis, sur le déclassement de l'autoroute. Nous sommes en train de dessiner la Confluence pour les 100 ans, et peut-être plus, à venir. Il n'est donc pas question de penser à court terme.

Le déclassement de l'autoroute en boulevard urbain est une nécessité absolue. Le Préfet se dit aujourd'hui favorable à avancer avec les collectivités locales sur les infrastructures routières de notre agglomération. Il faut saisir la balle au bond pour le quai Perrache, c'est une nécessité qui conditionne l'aménagement de toute la façade Est de la ZAC le long du Rhône, mais c'est surtout une nécessité pour que le futur pont des Girondins ne défigure pas le Confluent en débouchant en plein cœur de ville, après avoir enjambé l'autoroute et le quai Perrache. Le pont des Girondins constitue l'élément le plus structurant mais aussi le plus complexe à encre dans la ville. Nous le reconnaissons bien volontiers.

Sur le secteur de Perrache, le trafic autoroutier, vous en conviendrez, est à 80 % à usage local d'agglomération. Pourquoi, dès lors, ne pas étudier un boulevard urbain modulable, selon les horaires, avec une voie dévolue exclusivement aux transports en commun et aux taxis. Des expérimentations sont en cours avec succès en France et à l'étranger, je pense notamment à l'exemple de Grenoble, Lyon pourrait aussi faire partie des pionniers en la matière. Le pont des Girondins pourrait ainsi déboucher directement sur le boulevard via un système de feux, comme c'est déjà le cas à la Cité internationale.

Nous savons que plusieurs voies de circulation transversales Est-Ouest sont prévues dès que le contournement fret SNCF sera réalisé. Il n'en demeure pas moins que le Sud de Confluence côté Docks constitue déjà un véritable cul-de-sac. Il n'est qu'à voir les difficultés de circulation actuelles, alors même que le pôle de loisirs n'est pas installé et que la moitié des bâtiments prévus sur ce secteur ne sont pas encore réalisés. Il est donc nécessaire également de trouver une solution pour déboucher au niveau du pont Pasteur.

Pour ce qui concerne le stationnement, je rappelle que la règle retenue dans le futur PLU de la ZAC 2 est de 0,6 véhicule par foyer, c'est-à-dire 0,6 place de stationnement par foyer. Or, sur la ZAC 1, nous sommes dans les faits à moins d'un véhicule par foyer, et les difficultés se font déjà sentir. Tout le monde reconnaît aujourd'hui ce qu'on prédit depuis des années, c'est pour éviter cela qu'il faut savoir anticiper. Les habitudes évoluent, tant mieux ! Les gens prennent davantage les transports en commun dès lors qu'ils offrent une alternative efficace et fiable, tant mieux ! Mais ce n'est malheureusement pas le cas à la Confluence, le tramway n'offrira jamais, sur le long terme, une alternative suffisante à la voiture. Le métro aurait été un vrai choix dans le sens de la ville marchable, mais vous ne l'avez pas fait, dont acte.

Vous vous targuez sans cesse, il y a quelques jours encore dans un discours public à la Confluence, d'être un maire qui avance. Etant au pouvoir, c'est à notre avis le moins que vous puissiez faire. Nous espérons vivement que les orientations prises pour la ZAC 2 permettront non pas seulement d'avancer, mais aussi de bâtir une ville saine, fonctionnelle et durable.

Deuxième sujet, qui nous préoccupe, celui du logement. Nous partageons pleinement le choix de la mixité sociale affichée dans le programme de la ZAC 2 mais, en l'espèce, vous imposez près de 50 % de logements sociaux si l'on cumule location et accession à la priorité. Je vous rappelle que Perrache compte déjà plus de 60 % des logements sociaux au total, et même 80 % sur le secteur Sud entre Bayard et Casimir Périer. Il faut, à notre avis, casser cette logique de concentration pour favoriser une véritable mixité sociale sur l'ensemble du territoire, c'est ce que nous nous employons à faire, avec vous d'ailleurs, sur l'ensemble de l'arrondissement.

Nous voyons bien tous les avantages que vous souhaitez tirer d'une implantation en masse de logements sociaux à la Confluence mais je crois, et je tenais à le dire particulièrement ce soir, que c'est une grave erreur pour l'équilibre social du quartier et pour son fonctionnement futur.

J'ai bien conscience de tenir ainsi un discours qui peut paraître iconoclaste, mais comme pour la ZAC 1 il y a des années, nous sommes dans notre rôle d'élus, un rôle d'anticipation et non de séduction immédiate car tôt ou tard, la réalité nous rattrape. C'est le cas pour la ZAC 1 aujourd'hui. Faisons en sorte de l'éviter pour la ZAC 2 demain.

M. HAVARD Michel : Monsieur le Maire, à l'occasion de ce dossier qui nous est présenté, je voudrais porter en premier lieu une appréciation globale sur le projet d'aménagement. La question est souvent posée sur celle des formes urbaines, à titre personnel je trouve que la ZAC 1 est plutôt réussie et que la ZAC 2 devrait aller dans le même sens.

Au niveau de la densité, il y a effectivement à la fois une volonté de densifier l'hyper-centre sans aller trop loin et je pense que l'équilibre devrait être trouvé. Enfin sur l'aménagement global du projet, pas de remarque particulière, elle respecte bien sûr les questions d'aménagement et d'aménagement durable. Je vous invite d'ailleurs à prendre connaissance de la procédure qu'a lancée l'association HQE sur l'aménagement de quartier durable.

Ceci étant dit, quelques remarques plus critiques sur la question des transports. J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer à plusieurs reprises comme l'ont fait d'ailleurs mes autres collègues. Je continue de persister à dire et à croire que l'absence de métro sur ce secteur-là est une erreur historique et que malheureusement, dans les années qui viennent, nous nous en rendrons compte et peut-être beaucoup plus rapidement que ce que nous imaginons. Le métro aurait permis à la fois de casser la barrière du centre d'échanges de Perrache et dans le même temps, il aurait permis un mode de transport rapide et lourd pour une population qui va venir vivre et travailler à Confluent et qui sera extrêmement importante.

Deuxième critique : l'accessibilité par voirie. Là également, si la ZAC2 va amener un certain nombre d'améliorations puisqu'elle prévoit un grand nombre de voiries, je crois que sur la ZAC1, il faut avoir une réflexion sur la possibilité de désenclaver un peu plus ce secteur. Je sais que l'arrivée sur le carrefour du Pont Pasteur est une arrivée difficile, mais nous l'avons vu lorsque des événements même exceptionnels se produisent, la possibilité d'accessibilité au site de Confluence est problématique.

Troisième élément concernant les équipements publics : bien sûr, il en est prévu un certain nombre dans la ZAC2. Je crois qu'il serait bon d'avoir peut-être quelques précisions sur le nombre d'équipements. Nous vous avons reproché, à plusieurs reprises, au cours de ce Conseil, l'absence d'anticipation sur un certain nombre de sujets comme les écoles, les crèches ou les cantines.

Je pense qu'il serait bien que nous ayons sur la ZAC2, une perspective qui nous soit donnée sur l'ensemble de ces questions-là, même si elles existent en partie. Il me paraît important, avant de se lancer et de donner les différents terrains aux différents constructeurs, que nous ayons une lisibilité, peut-être un peu plus fine.

Sur la question du stationnement, là également, même si le pôle de commerce et de loisirs, va amener pour un temps réduit, une certaine souplesse aux problématiques du stationnement, j'ai bien compris que le quartier Confluence devait répondre à la nouvelle approche du développement durable et que la place de la voiture devait y être réduite. Mais, entre la réduction et l'impossibilité, ou le bouchon permanent, je crois qu'il faut faire attention à ne pas pousser le curseur trop loin.

Enfin, dernier élément critique, sur les services urbains. Ce n'est pas une critique d'ailleurs, c'est plus un regret ! Je pense que sur la question des ordures ménagères, comme j'ai eu l'occasion de le voir dans d'autres quartiers d'aménagement durable, on aurait été bien inspiré, ou en tout cas au moins aurions-nous pu lancer une étude un peu complète pour regarder la possibilité d'évacuer les ordures ménagères par voie souterraine : d'autres villes l'ont fait. C'est vrai que c'est un investissement lourd, mais qui permet de dégager la voirie et du coup de limiter considérablement les camions qui viennent ramasser les poubelles.

Voilà ce que je voulais dire à l'occasion de ce dossier.

En conclusion, la réalisation d'un nouveau quartier est toujours, bien sûr, plus positive que la friche industrielle que nous connaissions tous à la Confluence, mais sa réalisation aurait pu faire preuve d'un peu plus d'ambition : cela n'a pas été votre choix et je le regrette !

M. FOURNEL Yves, Adjoint : Intervention retirée, Louis Lévêque va intervenir au nom de nos deux Groupes.

M. VESCO Gilles, Conseiller municipal délégué : Merci Monsieur le Maire. Je ne sais pas si on attrapera les électeurs avec le métro, plutôt que le tramway, mais je pense que les Lyonnais ne sont pas des gogos et qu'ils ne mordront pas à cette fausse bonne idée, simple et simpliste !

De quoi parle-t-on aujourd'hui ? On parle de la possibilité de vivre ensemble dans les villes et, à l'heure où les villes représenteront bientôt 80 % de la population, de vivre ensemble tout court.

Alors, ce Confluent préfigure à nos yeux, la ville dans laquelle nous vivrons demain, c'est-à-dire celle où l'on peut tout faire au même endroit. Celle où l'on peut vivre tous les jours, sans forcément aller ailleurs. C'est-à-dire celle où la mixité fonctionnelle permet le logement, le travail et le loisir.

Alors, on parle de l'accessibilité : les faits, rien que les faits ! Les chiffres, rien que les chiffres ! D'abord –Gérard Claisse l'a rappelé- il y a quand même pas mal de choses qui arrivent en matière de desserte. Le pont des Girondins : effectivement, je vous rappelle que le pont des Girondins sera fléché, via Jaurès, sur, à terme, les Tchécoslovaques et la Part-Dieu. Donc, il y aura quand même un axe direct d'accès vers le deuxième centre de Lyon.

Puis, il y aura l'extension du tramway T1 jusqu'à Debourg pour 100 M€ : excusez du peu ! D'ailleurs, on fera les comparaisons de prix avec le métro. Il y aura également l'axe mode doux, de la rue du Commandant Ayasse jusqu'au parc Agniel de la Mulatière, avec deux passerelles. Evidemment quatre à cinq stations Vélo'v, dont on est en train

de regarder le positionnement et que l'on fera en concertation avec l'arrondissement. La halte ferroviaire TER, où il y aura aussi des vélos. Et puis le doublement d'un barreau sous la rue Montrochet et l'élargissement de l'accès entre Montrochet et les docks. Et puis évidemment, les PDIE, les mutualisations de flottes entre les entreprises, autolib, le co-voiturage et la marche à pied, puisqu'il s'agit d'une ville marchable et que là, on reboucle sur l'aspect du site. Evidemment, la géographie s'impose et la presqu'île, sa contrainte, c'est sa qualité, c'est-à-dire que rien ne sera loin : on est entre 12 et 15 minutes à pied entre Perrache et le siège de la Région.

On a tous d'autres moyens de rester en forme au quotidien, mais une demi-heure de gym douce au quotidien, c'est absolument ce qu'il faut pour rester en forme. Donc, c'est un choix ! Effectivement les parkings, sur la phase 2, seront plutôt sur le quai Perrache, mais il faudra, sans enlever l'accessibilité au logement, marcher. C'est bien la question !

Alors, sur le métro, on dit erreur historique entre tram et métro ! Je suis désolé : pour aller de Perrache à Debourg, il faut passer d'abord sous Perrache. Il faut partir de la place Bellecour, puisqu'évidemment cela plonge assez profond. Cela veut dire que la rue Victor Hugo est condamnée pendant au moins deux ans. Quant au coût -je suis au bureau du Sytral- on a regardé : c'est 400 M€ !

M. HAVARD Michel : Non !

M. VESCO Gilles : Attendez, parce que je vais vous faire l'addition, Monsieur Havard ! Les gens vont se demander si finalement ils vont vous élire à ce tarif !

Donc, 400 M€ pour arriver jusqu'à Debourg, pour transporter 220.000 passagers/jour ? C'est une bombe atomique pour déloger une mouche ! Alors qu'avec le tramway, on a 70.000 passagers/jour. Cela peut monter à 100.000. La ligne 1 de Montpellier fait 110.000 et, s'il y a des problèmes de saturation, on peut commander -ce que vient de faire le Sytral- dix rames de tramway à 43 mètres, pour 40 M€, puisque c'est 4 M€ la rame. C'est-à-dire qu'on augmente de 50 % la capacité, puisque l'on passe de 200 à 290 personnes par rame. Et puis, il y a la fréquence que l'on peut augmenter avant le prolonger T2.

En regard de cela, il faut 100 M€ pour amener le tramway de Perrache jusqu'à Debourg, en comptant le doublement du pont Pasteur pour 64 M€, le tramway existant étant déjà à 35 M€. Donc 100 M€, cela n'a rien à voir avec 400 M€.

Je sais que la DREAL dit : « Il faut du lourd pour s'en sortir ! » Le tramway c'est du lourd, c'est du rail et cela dépote ! Voilà ! Y compris aux heures de pointe, puisqu'on a des solutions pour augmenter les cadences ou la capacité des rames.

Sur le stationnement : 650 places aux Archives, 1.500 places au Pôle Loisirs, 1.000 places à l'îlot ABC, 420 places à la Région, 3.000 places phase 2, avec deux parkings sur le quai Perrache. Port Rambaud : 250 places. Là, il y aurait même la possibilité, d'après ce que j'ai compris sur les voies désaffectées, de rajouter à peu près autant à terme. Il y aura probablement, si le Musée se monte, un parking sur les boucheries André. Et puis évidemment, Cardinal, Espace Group, toutes les entreprises ont leur parking.

Voilà donc 220.000 passagers/jour, pour une population qui montera à 17.000 habitants et des emplois à 25.000, sachant que les deux chiffres se recoupent évidemment : cela me paraît beaucoup et cela me paraît hors de proportion !

Voilà ce que je voulais dire, comme dans le même temps il faut aller à Oullins pour 222 M€. Parce qu'en plus, le prochain mandat sera très métro d'ailleurs, et vous allez tomber un peu à plat.

En effet, il faudra passer la ligne B en automatique, et puis mettre les voitures de la ligne B sur la ligne A pour la renforcer. Il faudra rajouter deux wagons par rame aux heures de pointe sur la ligne D. Tout cela, coûtera entre 200 à 300 M€. Et puis après, il faut aller aux hôpitaux Lyon Sud, puisqu'évidemment une fois qu'on est à Oullins, on justifie Oullins par les hôpitaux, qui seront connectés probablement avec un parc-relais, au tronçon Ouest du périphérique que vous attendez. Puisque les hôpitaux ce sont 10.000 personnes par jour et que l'on ne va pas emmener si peu de gens avec le métro. Donc, c'est 250 M€ en plus pour les hôpitaux !

Et, comme dans le même temps, vous voulez passer de Saint-Paul à la Part-Dieu sous Lyon : alors là, c'est le milliard ! Vous comprenez bien que sur un plan de mandat où il y a un milliard d'euros d'investissement, dont 400 récurrents, puisque pour le nouveau on a 600 M€, cela va être très, très vite saturé.

Donc, sauf si vous avez des solutions, ce n'est pas en claquant des doigts, qu'on va dire le métro, le métro... en sautant comme un cabri sur son siège !

Voilà, donc : Vive le tramway ! Et je continuerai sur le « Plan Climat » à vanter les mérites du tramway. Merci Monsieur le Maire.

M. LEVEQUE Louis, Adjoint : Monsieur le Maire, chers Collègues, j'interviens au nom des Groupes GAEC et Communiste, Républicain et Intervention citoyenne.

Ce débat sur les orientations du PADD de la deuxième phase du projet Lyon Confluence est d'abord pour nous l'occasion de mesurer le chemin parcouru depuis l'engagement de la réflexion au milieu des années 90 à sa mise en œuvre, aujourd'hui.

D'un projet pour dans trente ans tel que l'envisageait votre prédécesseur vous en avez fait un projet opérationnel à la hauteur des ambitions d'une centralité de la seconde agglomération de France, d'une agglomération qui s'affirme à l'échelle européenne.

Un projet qui se développe par la mise en valeur du patrimoine naturel et historique du site : les fleuves et les bords avec la réalisation d'une première partie du parc de Saône et la mise en valeur des quais, la réhabilitation des docks.

Un projet qui s'attache à prendre en compte de façon équilibrée les dimensions sociales, économiques et environnementales, avec le développement d'une mixité sociale et fonctionnelle conjuguant activité économique et commerciale, équipements et espaces publics, loisirs, fonction résidentielle dans la recherche de la mixité sociale qui se traduit aujourd'hui par 20 % de logement social PLUS/PLAI et 15 % de logements intermédiaires (accession sociale à la propriété et PLS) dans les programmes livrés ou en chantier aujourd'hui de la ZAC1. Et pour tous les équipements et programmes immobiliers l'exigence d'une haute qualité environnementale traduit dans le programme concerto.

Un projet engagé dès son origine dans une large concertation conduite par notre Collègue Gérard Claisse qui s'est traduite par de grandes expositions publiques, des ateliers de discussions thématiques, des réunions publiques avec les élus, des réunions de présentation du projet et de ses étapes d'avancement.

Aujourd'hui, ce sont près de 300 000 m² de SHON qui ont été livrés ou sont en cours de livraison.

De l'arrivée du tramway, aux premiers programmes de logements livrés en passant par les pôles commerciaux et tertiaires, ce sont autant d'éléments décisifs qui forgent l'attractivité et la crédibilité du projet Lyon Confluence ;

C'est bien dans ce contexte que s'engage la seconde phase du projet et notre débat sur le projet d'aménagement et de développement durable.

Donc, une première réflexion sur le 1^{er} axe proposé :

C'est la question de l'accroche, de la couture urbaine entre le nouveau quartier et le quartier ancien de Sainte Blandine ; c'est, à nos yeux, un enjeu majeur tant pour la qualité du projet urbain lui-même en termes de continuité urbaine, architecturale, viaire, du rapport entre le Nord et le Sud de la gare, que pour la qualité du vivre ensemble à l'échelle du quartier du Confluent en lien avec à la fois la diversité des habitants qui résident et qui résideront dans ce quartier, mais aussi en lien avec les

multiples usages et fonctions de cette centralité (salariés, résidents, chalands, touristes).

Si sur les questions urbaines avec l'Assistance à Maitrise d'Ouvrage d'urbaniste et architecte (Ruelle) et le groupement d'experts éco-rénovation, cette question est fortement prise en compte, le second enjeu du vivre ensemble me semble un axe à travailler tant sur la question des équipements que de l'ingénierie sociale pour définir un projet social et culturel à la hauteur du projet urbain de l'ensemble du Confluent. C'est un enjeu, me semble-t-il, pour bien vivre la ville au 21^e siècle.

Une seconde réflexion sur le second axe concernant la diversité des fonctions urbaines engagées sur la première phase, cette diversité des fonctions urbaines imprime une dynamique qui se déclinera assez naturellement dans la seconde phase. Ces éléments que j'ai rappelés - diversité des fonctions urbaines- contribuent à renforcer l'image et l'attractivité de la Confluence, mais parfois, et fréquemment, la presse s'en fait l'écho, à en faire un quartier privilégié, donnant le sentiment qu'il serait réservé à une catégorie de population malgré la réalité de la mixité sociale de la ZAC 1 que j'ai rappelée.

Aussi, un des enjeux de cette seconde phase sera bien d'affirmer l'ambition d'un quartier d'excellence en matière d'urbanisme, de transport mode doux, architectural, d'environnement, mais une excellence accessible à tous en renforçant une volonté de mixité par une programmation de logement social et intermédiaire ambitieuse : 30 % de logements PLUS/PLAI, 20 % de logements intermédiaires PLS/accession sociale à la propriété, avec une vigilance pour que les programmes immobiliers initiaux soient tenu, notamment en termes de typologie et de qualité de réalisation.

Voilà les quelques réflexions que nos Groupes souhaitaient partager à l'occasion de ce débat.

M. HEMON Pierre, Adjoint : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, vous prenez la présentation faite par M. Claisse, vous y ajoutez l'intervention faite par M. Vesco, puis celle de M. Lévêque, tout cela fait un petit condensé et vous avez l'intervention d'Europe Ecologie, Les Verts et apparentés. Donc, je ne vais pas vous ennuyer longtemps.

(Applaudissements.)

Je voudrais juste rappeler, parce que personne n'a répondu à Mme Bouzerda sur la question du déclassement de l'A 7, que si l'on avait attendu que l'A7 soit déclassée pour commencer à faire les travaux, on n'y serait toujours pas. Donc, je me réjouis que cela ait été fait. Le déclassement de l'A7 reste un souci, mais nous souhaitons et nous espérons que l'on y arrivera, c'est quelque chose, effectivement, d'extrêmement nécessaire. Mais sur ce qui est fait aujourd'hui, je vous promets qu'il n'y a pas de problème.

Pour le reste accessibilité, bagnoles, on veut toujours mettre de la voiture, c'est toujours le même discours et c'est bien dommage, car je crois que, fondamentalement, vous n'avez pas compris la ville du 21^e siècle. Je ne m'adresse pas directement à vous, mais à l'ensemble des groupes de droite. Merci.

M. TOURAINE Jean-Louis, Premier Adjoint : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, un mot à nouveau sur l'accessibilité de la Confluence en termes de déplacements et de stationnement, en confortant ce que vient de présenter M Vesco.

Mais, juste avant, je voudrais indiquer à Monsieur Broliquier et à Monsieur Havard, qu'il ne faut pas sous-estimer les changements des pratiques auxquelles on assiste déjà maintenant, entre – 10 et – 20 % de part de la voiture individuelle, notamment en centre ville. Et cela va s'amplifier naturellement. Donc, il ne faut pas sous-estimer ce mouvement.

Je voudrais vous donner deux exemples :

Pour les Berges du Rhône, vous nous disiez : « les deux parkings que vous faites place Maréchal Lyautey et à la « Fosse aux Ours » ne seront pas suffisants pour compenser les places supprimées sur les Berges. Et bien en fait, c'est beaucoup trop, parce que ces parkings ne sont même pas à moitié remplis et il y a des modifications d'habitudes.

De la même façon, l'autopont Mermoz : on nous annonçait une catastrophe. Toute la ville allait être paralysée parce qu'à cet endroit là, on détruisait l'autopont et qu'il allait y avoir des travaux, les voitures ne pourraient plus circuler. Et bien il n'y a eu aucune catastrophe, tout s'est passé presque tranquillement, autant pour les Lyonnais que pour les habitants du quartier, à la frontière entre Lyon et Bron.

Donc, je crois qu'il faut avoir un tout petit peu de confiance dans nos concitoyens qui savent très bien s'adapter, peut-être davantage que vous-même, et ils savent évoluer.

D'ailleurs, sur les transports en commun, bien sûr, on a entendu répéter inlassablement, l'histoire du métro. Mais là encore, adaptez-vous. Le choix est fait. Maintenant, il faut évoluer.

Le métro est apparu à toutes les équipes municipales qui étaient en situation de gérer la ville comme financièrement inaccessible, pour des raisons techniques. Je ne veux pas les reprendre. Mais cela a été vrai sous le mandat de M. Barre, c'est toujours vrai sous le mandat de M. Gérard Collomb, cela restera vrai dans le futur. Ce n'est pas une réalisation accessible sur le plan financier et pourtant il faut avancer. C'est ce que nous avons fait avec le tramway qui donne toute satisfaction.

Là encore, n'oublions pas que le tramway d'aujourd'hui n'est pas celui que l'on aura demain quand l'ensemble du quartier sera habité et en fonctionnement, puisqu'il y aura le prolongement de la ligne T1 jusqu'à la station de métro Debourg, une connexion avec le métro de la ligne B, qui ira d'Oullins à la Part Dieu. Naturellement il y aura aussi le doublement de la ligne T1 au niveau du cours Charlemagne, et évidemment, une augmentation du cadencement, voire des rames si nécessaire.

Les bus : Atobus, ce sera une augmentation du cadencement de la navette et bien évidemment la ligne 8 qui elle aussi augmentera. Pour le stationnement que vous avez évoqué, dès maintenant et vous le savez bien pour y avoir contribué, 1.800 places ont été mises en stationnement payant offrant une rotation importante et cela s'étendra naturellement au fur et à mesure du chantier du déploiement des nouvelles constructions.

Pour les parcs publics : le parc des Archives avec 800 places, le futur parc du Pôle des Loisirs, 1.500 places et éventuellement un parc provisoire de 300 places sur le Marché gare. Si on faisait plus, dès maintenant, cela représenterait un appel supplémentaire de voitures, d'où un blocage de la circulation et vous auriez l'effet inverse de celui que vous souhaitez, puisqu'il n'y aurait plus de fluidité dans les trafics.

Pour les modes doux : continuité des pistes cyclables sur le cours Charlemagne, le pont du tram T1 qui sera également dédié aux modes doux –piétons et vélos- et bien évidemment une étude qui va être lancée tout prochainement –Monsieur Broliquier, écoutez s'il vous plait, car vous serez l'objet de la concertation- sur une zone 30 dans le Sud de Perrache. A terme pourquoi pas une réflexion sur une zone de rencontre, sur la zone de la future station de tram au Sud de l'Hôtel de la Région en liaison avec une possible halte ferroviaire pour REAL ? Il y aura donc le tramway, la voie ferrée avec les trains, les modes doux, les voitures, les piétons. En définitive, une desserte assez complète, interactive, et non pas effectivement limitée à la seule voiture mais offrant sa place à la voiture.

Pour l'accessibilité globale des voitures : il existe le pont sur le Rhône que j'évoquais pour le tram, les vélos et les piétons. A plus long terme, le pont des Girondins qui a déjà été évoqué mais évidemment nous souhaiterions tous, nous ne demanderions pas mieux que d'avoir la transformation de l'autoroute en boulevard urbain, vous savez bien que cela ne dépend pas de nous et tant que l'Etat ne s'est pas prononcé, il serait peut-être dommageable de conditionner notre attitude, notre évolution à cette seule décision de l'Etat et donc nous l'appelons de nos vœux, mais ne conditionnons pas l'avancée de la Confluence à cette seule décision.

Voilà en définitif de quoi voir, avec un peu plus d'optimisme, l'avenir. Il n'y aura guère plus de difficultés qu'il n'y en a eu le long des Berges du Rhône ou dans le 8^e au niveau de l'autopont Mermoz. Les

choses se prévoient en séquence, au fur et à mesure des besoins croissants.

M. LE MAIRE : Merci Monsieur Touraine, quelques mots sur l'ensemble de ces dossiers puisque nous sommes un peu loin du dossier initial pour la deuxième zone.

Tout d'abord pour répondre à Mme Bouzerda, et M. Hémon avait raison. Elle débute, qu'elle croie que le Préfet est en train d'évoluer, que les contournements Ouest de Lyon sont pour bientôt, que le déclassement est pour demain, je suis d'accord mais quant à notre Collègue Broliquier ce n'est pas pensable ! Demain, nous avons une réunion à la Préfecture sur le COL. Je vous propose d'être membre de la délégation et vous irez demain, demander au Préfet qu'il déclasse l'autoroute et vous pourrez lui dire que vous parlez en mon nom et vous lui demanderez ce qu'il en pense.

Mes chers Collègues, nous ne sommes pas en train de prendre la voie du déclassement de l'autoroute, mais en train de construire, aujourd'hui sur l'A 89, des petites voiries qui nous amèneront jusqu'au Nord de Dardilly. Tous ceux qui veulent aller dans le Sud, vont passer par le tunnel de Fourvière. Vous pensez comme on va déclasser ! C'est pire, on en rajoute dans le « tube » ! Encore une couche ! L'A 45, même chose, on veut nous en rajouter une couche, cette fois-ci sur le Sud ! Chers Collègues, si j'avais attendu que tout cela soit réglé pour lancer Lyon Confluence, cela fait 30 ans que l'on parle de Lyon Confluence, pourquoi ne le fait-on pas ? Parce qu'à un moment donné, il fallait dire « on y va et le mouvement fera bouger les choses ».

Aujourd'hui, cela a peut-être une chance de bouger car de plus en plus de pétitions circulent, mais si on avait eu une friche industrielle, cela n'aurait pas bougé du tout.

Le deuxième point : le métro. Chers Collègues, la vraie décision du métro, Bernard Rivalta l'a répété de nombreuses fois, je vais le redire aujourd'hui et j'espère que ce sera la dernière, la vraie décision s'est faite au moment où Michel Noir a décidé de prolonger le métro de la Part-Dieu sur Gerland pour aller ensuite sur le Sud-Ouest. Pourquoi l'a-t-il fait ? Pour deux raisons.

La première était financière : sur l'avenue Jean-Jaurès, il est facile de faire un métro car c'est tout droit, on ouvre un peu, on peut passer de l'autre côté surtout qu'il n'y avait encore personne à l'époque. Le métro au cœur de Lyon : il faudrait commencer à Bellecour. Comment ferait-on ? En tranchées ouvertes ? C'est cela votre proposition ? On fait une tranchée ouverte allant de Bellecour jusqu'au Sud du Confluent, en passant par la rue Victor Hugo ? Nous en avons pour 6-7 ans !

M. HAVARD Michel : On le fait revenir par un tunnelier !

M. LE MAIRE : Ah ! vous faites le tunnelier ! Très bien ! Mais le tunnelier, Monsieur Havard -il faut aller voir les travaux du tunnelier à Gerland- vous le mettez où le tunnelier ? Place Bellecour, en démolissant d'abord le parking, ensuite l'ensemble de la place ? On le fait ressortir où exactement ? Car je ne comprends pas où vous mettez les choses !

M. HAVARD Michel : On le fait revenir de l'autre côté !

M. LE MAIRE : Vous le faites retourner dans l'autre sens ! Etonnante technique Monsieur Havard, vous êtes excellent !

Lorsque nous avons chiffré les coûts, cela représente 650 M€. Une paille donc ! C'était de l'ordre de 400 M€, si on le mettait en tranches ouvertes, et 650 M€ avec le tunnelier. Comme vous l'a dit M. Vesco, pour vous les milliards c'est la même chose que pour d'autres des dizaines d'euros ! Un milliard par ci, 600 millions par là, 800 millions ailleurs, c'est vrai que c'est peu ! Un jour votre Collègue M. Meunier a dit dans un journal qu'il fallait que le métro aille de Lyon jusqu'au parc d'Eurexpo. On ne compte pas là, on y va ! Je comprends pourquoi la France est en déficit ! Franchement, je m'étonnais mais lorsque je vois la façon dont vous gèreriez les budgets, c'est extraordinaire !

Troisième point : le stationnement. D'abord, tout ce que nous allons faire, je ne vous dis pas qu'il y ait besoin d'accessibilité, mais on parle de quoi sur le stationnement ? On parle de toute la Confluence ou des Docks ? Si on parle des Docks, les soirs de fête, il est clair que c'est embouteillé. Mais je signale, que quelque soit les parkings que l'on mette sous les Docks, si vous voulez que 5.000 personnes viennent se garer sous les Docks, excusez-moi il n'y a aucun accès possible pour mettre autant de voitures qui arrivent jusqu'aux Docks. Cela veut dire que tous ceux qui disent « il faut rajouter des parkings » je dois leur rappeler que Confluence veut dire que les points de passage sont assez réduits et sauf à faire des tunnels partout -mais on pourrait en financer deux ou trois- je ne vois pas comment on pourrait faire.

Alors, on essaie de penser à ces problèmes et que nous disons-nous ? Et bien que le mieux ce serait de faire comme sur la Cité Internationale, c'est-à-dire d'avoir un boulevard et aujourd'hui même avec le déclassement de l'autoroute on a un accès par le quai et essayer de mettre des nappes de stationnement et avoir du stationnement au bord du quai. A la Confluence, quand on est Nord-Sud, il y a le tramway, quand on est Est-Ouest -ce n'est pas si grand que cela- on peut y aller à pieds. On va y mettre des vélos, demain même quelques véhicules électriques. Nous venons de signer un accord de protocole ce matin au bureau de la Communauté urbaine avec les Japonais du Nébo qui nous proposent un système pour la Confluence que j'aurais l'occasion de vous présenter bientôt. Je vous le dis simplement en guise de « teasing » comme on le dit en anglais.

Quatrièmement, le logement social. Excusez-moi mais les bras m'en tombent, Monsieur Broliquier. Vous nous dites « *vous allez faire 50 % de logement social* ». On va faire 20 % de logements intermédiaires. Mais pour M. Broliquier, dès que ça devient intermédiaire, c'est social. Il y a le luxe et après, c'est social. Et bien, c'est pour que les pauvres comme nous puissent se loger dans du logement intermédiaire. Evidemment, on est un peu « sociaux » par rapport peut-être à ce que vous imaginez vous, comme social !

Vous avez le papier sous les yeux : 30 % de logement social, 20 % de logements intermédiaires et le reste en accession à la propriété. C'est pour que les couches moyennes puissent rester à Lyon. Voilà, vous voyez pourquoi on fait ça.

Voilà, mes chers Collègues, je m'attendais à un grand débat, on me disait que l'Opposition était forte sur les dossiers ce soir, qu'ils sont préparés depuis longtemps, que ça va être sanglant, avec tous les détails qu'ils auront préparés à la borne près... Finalement, ça n'a pas été si sanglant. On verra peut-être sur le prochain dossier.

(Adopté.)