

2011/3674 - Protocole partenarial sur l'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Lyon Part-Dieu en lien avec le projet urbain et le développement du Noeud Ferroviaire Lyonnais (NFL) inscrit au projet REAL (Direction Déplacements Urbains) (BMO du 27/06/2011, p. 1500)

Rapporteur : M. TOURAINE Jean-Louis

M. TOURAINE Jean-Louis, rapporteur : Avis favorable de la Commission sur le protocole partenarial au niveau de l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la Part-Dieu.

M. GEURJON Christophe : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, aujourd'hui, il est légitime de qualifier la Part-Dieu de pôle d'échanges multimodal. En effet, le site de Lyon est le premier hub à grande vitesse européenne, la première région TER et pour parler des transports urbains lyonnais, c'est la première DSP européenne en volume.

Nous espérons que la coordination globale confiée au Grand Lyon pour la phase 2 d'aménagement permettra une remise rapide des résultats pour une cohérence d'ensemble entre les différentes plates formes de transport et d'urbanisme du quartier.

La Part-Dieu constitue en effet un pôle d'échanges important bien au-delà de notre communauté urbaine et de la ville centre. Dans ce lieu multimodal, chacun doit trouver sa place au sein d'un ensemble agréable à vivre. J'ajoute qu'il y a aussi un impératif de sécurité. Les capacités de la gare sont très largement dépassées : la Part-Dieu était dimensionnée à l'origine pour 35 000 voyageurs / jour ; or, elle en accueille aujourd'hui 100 000. La situation ne va pas s'améliorer puisqu'on prévoit 160 000 voyageurs / jour d'ici à 2020 (échéance de la phase 2 de réaménagement) et la dynamique du quartier de la Part-Dieu -avec notamment la densification des immeubles tertiaires- va amplifier ce phénomène.

Rapidement, permettez-moi de faire deux remarques sur ce dossier.

La première sur le thème qui m'est cher : la multi modalité. Nous souhaitons effectivement que le projet d'aménagement intègre au cœur de la gare un espace commercial commun à tous les réseaux de transport. Cet espace, véritable lieu d'information et de services sur la mobilité et la multi modalité dans notre agglomération, doit être immédiatement visible et accessible pour chaque voyageur.

Deuxième point, nous souhaitons une accélération de la phase 2 d'aménagement de la Part-Dieu car même si les investissements demandés sont lourds, l'horizon 2020 semble bien éloigné au regard des problèmes quotidiens actuels.

Au-delà de ce rapport, permettez-moi d'évoquer la phase 3 d'aménagement de la gare de la Part-Dieu. En effet, des réunions de travail auxquelles vous participez, Monsieur le Maire, ont lieu très

régulièrement sur ce sujet. Les arbitrages sont en cours. Si mes informations sont exactes, six hypothèses sont actuellement à l'étude, toutes ou presque envisagent la création d'une gare souterraine, soit pour les TER, soit pour les TGV en fonction des différents scénarios. Cinq des six projets envisagent la création d'un ou deux tunnels ferroviaires sous Lyon. Les budgets évoqués sont colossaux puisqu'ils varient entre 6 à 700 millions d'euros et près de 3,5 milliards d'euros.

Cette phase 3 de développement du pôle d'échanges multimodal de la gare de la Part-Dieu est effectivement indispensable. Par contre, nous souhaitons attirer votre attention sur trois points.

Premièrement, si on veut pouvoir développer demain ce pôle d'échanges multimodal, il convient dès maintenant de ne pas réduire les réserves foncières, y compris des voies et ce, même pour développer notre réseau de transports en commun ou pour des opérations d'urbanisme.

Deuxièmement, au niveau financier, je ne doute pas que les Collectivités locales vont être sollicitées. Dans notre esprit, même si la gare souterraine nouvelle sera spécialisée TER a priori, le financement doit reposer majoritairement sur RFF, la SNCF et l'Etat. En effet, déplacer partiellement les TER dans une nouvelle gare va permettre de libérer des sillons pour les trains grandes lignes et TGV. Là, on rejoint complètement les domaines d'intervention RFF, SNCF et Etat.

Dernier point concernant cette fois le développement durable. Du fait de l'encombrement du sous-sol de Lyon, les tunnels envisagés seraient à grande profondeur (30 à 40 mètres). A cette profondeur, nous sommes dans la nappe phréatique profonde, la nappe patrimoniale. Comme son nom l'indique, c'est une nappe qui doit être préservée. Vous imaginez sans difficulté qu'un tunnel de 9 à 10 km traversant Lyon dans l'axe Sud-Nord peut avoir un impact écologique très fort. Nous vous demandons donc, Monsieur le Maire, d'inclure cette contrainte dans les études afin de trouver les solutions techniques réduisant l'impact hydrologique. Ceci nous paraît d'autant plus important que la nappe dite de « surface » est déjà très fortement dégradée. Depuis une vingtaine d'années, on constate une augmentation régulière, je dirais même une augmentation inquiétante en termes de santé, de la température de cette richesse hydraulique.

En conclusion, nous voterons bien évidemment ce rapport qui doit permettre d'accélérer le réaménagement du pôle d'échanges multimodal de la Part-Dieu.

Je vous remercie.

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2^e arrondissement :
Monsieur le Maire, depuis plus de 10 ans, on sait que la Part-Dieu pose

problèmes. Nous sommes satisfaits qu'aujourd'hui, une vraie démarche partenariale s'engage pour faire avancer le dossier.

Ce protocole est une étape fondamentale dans le réaménagement de l'agglomération. Les perspectives, les choix programmatiques et opératoires doivent être appréhendés dans un projet global car les enjeux sont multidimensionnels et complexes.

Clairement, quel est l'objectif : il s'agit de redonner du souffle à la Part-Dieu. C'est crucial pour le développement de l'agglomération tant en termes d'image, d'essor et d'attractivité économique, que de cohésion urbaine et de développement durable.

Ce quartier emblématique doit résolument entrer dans le XXI^e siècle. Il est grand temps car d'autres grandes villes en France et en Europe ont déjà lancé ou réalisé la mutation de leur quartier gare.

A la Part-Dieu, comme chacun sait, le projet originel, porté par Charles Delfante, a été dénaturé. Il voulait faire un quartier avec de grands espaces, avec un équilibre entre la place réservée aux habitants, aux commerces, aux bureaux, aux espaces culturels et aux services. Un quartier dynamique le jour comme la nuit.

Ce quartier qui devait être, au départ, un projet urbanistique est devenu essentiellement une zone commerciale et d'affaires. Un quartier « courant d'air » où l'on ne fait que passer et où la gare n'a pas l'emprise urbaine qu'elle devrait avoir.

Aujourd'hui, à la Part-Dieu, les dysfonctionnements urbains sont nombreux.

En premier lieu, avec une gare qui vit « sous pression » (le flux de voyageurs a été multiplié par trois depuis 1983 !). Elle est dans une situation de quasi saturation permanente et de saturation complète aux heures de pointe. Et ça ne devrait pas s'arranger avec, à l'horizon 2020, les nouveaux trafics qui vont converger vers le nœud ferroviaire générant un flux de voyageurs et de fret encore plus important qui va solliciter un secteur déjà très contraint. L'hypothèse d'une gare souterraine doit être anticipée.

De plus, la gare n'est plus seulement fréquentée par les voyageurs mais aussi par les usagers des TCL. Elle est un lieu de passage pour tous ceux qui veulent prendre tram, métro ou se rendre au centre commercial (environ 20 000 piétons traversent le hall d'Est en Ouest chaque jour). C'est un problème qui avait été soulevé déjà en 2004, au moment du projet T3 et l'installation du terminus de cette ligne.

Conclusion, la gare, mal conçue au départ et aujourd'hui atrophiée, ne joue pas suffisamment son rôle. Il faut redéfinir sa place dans

un projet urbain pour qu'elle soit une vraie gare qui fédère, au cœur du nœud ferroviaire lyonnais.

La gare de la Part-Dieu doit faire acte d'urbanisme. La situation actuelle et les perspectives d'évolution du trafic montrent qu'il faut en effet complètement la repenser comme une vraie gare urbaine, multimodale et fonctionnelle.

C'est l'inter-modalité dans son ensemble qui est à reconstruire pour passer d'une juxtaposition des modes de déplacement à un vrai pôle intermodal d'échanges intégré dans un système de transport en commun complexe comme hub régional et européen.

Aujourd'hui, les dessertes sont sans aucun doute le premier des atouts de la Part-Dieu mais la circulation interne (tous modes confondus) est difficile, complexe, mal articulée. A certaines heures, les transports en commun frisent l'embolie.

Il faut donc plus de lisibilité au service de l'inter-modalité, sur le modèle des gares de Berlin ou de Turin.

Cette nouvelle gare multimodale doit aussi être conçue comme une porte d'entrée dans la métropole. Aussi, il faut repenser ses abords et ses accès pour rétablir le contact avec la ville.

Aujourd'hui, paradoxalement, la Part-Dieu est un quartier bien connecté à l'échelle de l'agglomération et au niveau régional et au niveau national mais peu intégré aux quartiers voisins et au cœur historique de Lyon.

Comme pôle tertiaire supérieur, le développement de la Part-Dieu doit être pensé dans une organisation multipolaire des activités tertiaires à l'échelle de l'agglomération.

La Part-Dieu ne doit pas être un quartier « mono-valant » mais un vrai quartier de ville avec une mixité sociale et une mixité d'usages. Il faut des bureaux mais aussi de l'habitat, des loisirs et des espaces verts car le périmètre est assurément trop minéral.

Il faut créer du liant et donner du sens à l'espace urbain. Il faut insuffler une âme à ce quartier dont le renouveau ne pourrait se résumer à une grande opération immobilière et spéculative.

Votre projet fait la part belle aux bureaux avec 650.000 m² ajoutés aux 880.000 m² actuels avec la tour Incity et les nouvelles tours de la future Skyline du Grand Lyon. Le neuf est certes demandé mais il risque de libérer des bureaux de seconde main pour lesquels la question de la vacance et de la mutabilité va se poser. Pourquoi ne pas y construire des logements étudiants ?

Des opportunités de densification existent pour faire de la Part-Dieu un quartier habité encore, mais elles doivent s'accompagner d'un renouveau du parc immobilier vieillissant. Aujourd'hui c'est donc un vrai projet urbain global et exemplaire qu'il faut pour la Part-Dieu, avec un pilote unique qui mobilisera tous les partenaires.

Enfin, les échanges lors de votre récente réunion publique dans le 3^e arrondissement, ont eu le mérite de vous rappeler que rien ne se fera sans la participation, ni l'adhésion des habitants. Voilà notre vision de la Part-Dieu et nous espérons que cette démarche partenariale permettra d'y aboutir, permettra de la mettre en place très concrètement. C'est pourquoi nous voterons pour cette délibération.

M. HAVARD Michel : Monsieur le Maire, la gare de la Part-Dieu est un enjeu majeur pour notre ville et notre agglomération : 100.000 voyageurs par jour avec des perspectives à 130.000 d'ici 2013, 60.000 emplois, 30 millions de visiteurs par an. On le voit bien la gare de la Part-Dieu est un « hub » qui est majeur dans notre ville et pour notre agglomération.

Pour la Ville, ce sont deux enjeux : un enjeu de développement économique avec le quartier d'affaires de la Part-Dieu qui est le deuxième quartier d'affaires de France, avec 1 million de m² de SHON supplémentaires à venir dans le projet urbain de Lyon Part-Dieu. Il faut donc essayer d'anticiper le développement de ce quartier.

Le deuxième enjeu, c'est bien sûr celui des transports sous tous les modes, que ce soit la voiture, et c'est pour cela que nous avons contesté l'aménagement et la suppression de la trémie sur Garibaldi, que ce soit sur les modes doux, mais que ce soit aussi sur le tramway, le métro, les bus, qu'ils soient départementaux ou communautaires. C'est un enjeu majeur de réaménagement et d'arrivée des transports de la Ville.

Je profite ici de l'occasion pour redire qu'il est à mon avis stratégique, si on veut éviter l'embolie sur ce secteur, de penser une liaison Saint-Paul/Part-Dieu en métro qui permettrait de créer ce lien entre la presqu'île et la Part-Dieu par un mode de transport lourd, sur une ligne qui pourrait très bien faire Saint-Paul/Hôtel de Ville/Cordeliers/Préfecture/Part-Dieu. Ce serait véritablement un axe structurant, bien sûr coûteux, mais si l'on veut permettre à ce quartier de pouvoir absorber l'ensemble des flux qu'il devra absorber, cela me paraît complètement indispensable.

Pour l'agglomération, c'est bien sûr aussi un enjeu à travers le nœud ferroviaire lyonnais. L'arrivée d'un certain nombre de nouvelles liaisons et on s'en félicite, que ce soit en direction de l'Est avec la liaison Rhin Rhône ou en direction du Sud, et un jour en direction de l'Italie, pose bien sûr la question du développement de cette gare d'agglomération, mais pose également la question de l'utilisation des faisceaux par les TER. C'est un débat qu'il faudra avoir avec la Région pour faire en sorte

qu'elle puisse aussi penser à libérer un certain nombre de faisceaux, et permettre ainsi une meilleure répartition du trafic et nous donner une capacité d'absorption de ce trafic.

Enfin, la liaison entre la gare de la Part-Dieu et l'aéroport Saint-Exupéry amène également, par rapport à ce projet, à penser qu'il y a maintenant ce lien entre ces deux grands pôles multimodaux et que la question de la gare Saint-Exupéry, la gare ferroviaire, peut être également repensée. L'occasion sera sans doute bientôt offerte aux différents acteurs de pouvoir le faire, si l'Etat confirme sa volonté de vendre les actions qu'il détient dans le capital de l'aéroport Saint-Exupéry.

On voit donc bien que c'est un enjeu compliqué, un enjeu majeur. Il nécessitait une gouvernance entre les différents acteurs. C'est ce que propose aujourd'hui ce protocole et c'est la raison pour laquelle nous voterons pour ce dossier.

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

(Adopté.)