

2011/3892 - Signature de la Convention de financement des études de faisabilité concernant le projet d'aménagement du Pôle d'Echange Multimodal -PEM- de Lyon Perrache en lien avec l'évolution du quartier à horizon 2020 (Direction Déplacements Urbains) (BMO du 17/10/2011, p. 2139)

Rapporteur : M. TOURAINE Jean-Louis

(Adopté.) M. TOURAINE Jean-Louis, rapporteur : Il s'agit de la convention de financement des études de faisabilité concernant le projet d'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal de Lyon Perrache.

Avis favorable de la Commission.

M. LE MAIRE : Si vous le voulez bien pour que nous ayons un avis un peu éclairé sur ce que nous sommes en train de lancer, nous allons interrompre quelques instants le Conseil municipal et nous mettre en Commission générale, de manière à ce que M. Joutard, de la SPLA, puisse vous montrer le projet que nous sommes en train de lancer et pour lequel nous demandons les concours de l'ensemble de nos partenaires : la SNCF, RFF, le SYTRAL, etc...

(Suspension de la séance à 20 h.)

Présentation du projet d'aménagement du Pôle d'Echange Multimodal -PEM- de Lyon Perrache par M. Pierre Joutard

M. JOUTARD Pierre : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Ce que nous souhaitons vous présenter ce soir c'est le programme des faisabilités techniques et financières engagées de manière multi-partenariale sur ce qu'on appelle le « Pôle d'Echanges Multimodal de Lyon-Perrache », qui comprend à la fois la gare de Perrache et le centre d'échanges et qui avait donné lieu à une première réflexion urbaine initiale en 2012 avec les architectes urbanistes de Lyon Confluence, en l'occurrence le Cabinet Ruelle et le Cabinet Gares et Connexions architectes de la SNCF.

Je vous rappelle en préalable rapidement les grands chiffres sur ce territoire de la Confluence. Sur ces 150 hectares, la ZAC n°1 engagée depuis 2003 commercialisée à 85 %, a permis de développer aujourd'hui environ 320.000 m² de SHON, qui devrait s'achever avec la livraison des derniers programmes (80.000 m² de SHON) à l'horizon 2015 comprenant également le secteur de la place des Archives.

La ZAC n°2 que nous avons créée en juin 2010 va permettre de redévelopper à partir de 2012, principalement sur l'emprise de l'ancien Marché Gare environ 400.000 m² en mixité de fonction.

Nous travaillons également, dans le cadre de ce projet, sur le quartier existant, -le quartier Sainte Blandine (éco rénovation)- et l'accompagnement de nombreux tènements immobiliers qui sont en mutation à proximité directe de la Gare : prisons, ancienne gendarmerie Suchet, propriétés SNCF, SYTRAL, etc... soit l'équivalent de 100.000 m² de SHON supplémentaires sur le quartier.

Au global, c'est donc 1 million de m² qui est en train de pousser au Sud de la gare qui tourne historiquement aujourd'hui le dos au quartier et que nous souhaitons retourner.

Les enjeux de la gare et du centre d'échanges ont été largement identifiés, avec l'ensemble des acteurs engagés dans cette réflexion : Grand Lyon, Ville de Lyon et Région au titre des collectivités, RFF, SNCF, SYTRAL au titre des partenaires techniques et propriétaires fonciers, réflexion engagée par les mêmes partenaires sur le projet de la gare de la Part-Dieu, même si les problématiques sont différentes.

Cela reste la deuxième gare de l'agglomération avec 60.000 usagers tous usages de ce complexe centre d'échanges gare, qui s'inscrit dans cette grande séquence, cette grande dorsale que vous connaissez de la place de l'Hôtel de Ville, la séquence des grandes places lyonnaises, Bellecour et cette place Carnot, cette place Perrache qui n'a que le nom, pour l'instant de place, et la place des Archives que nous venons de livrer.

La situation vous la connaissez bien, que ce soit depuis la place Carnot au Nord, avec le franchissement du centre d'échanges qui surplombe les 7 tubes de l'autoroute ou depuis le Sud, depuis la place des Archives, des accès qui sont très peu lisibles, très compliqués avec des niveaux extrêmement peu compréhensibles pour les usagers de la gare et du centre d'échanges qui ne font d'ailleurs pas la différence car lorsque l'on rentre depuis la place Carnot dans le centre d'échanges on a l'impression qu'on est dans la gare et vice-versa. Je vous montre sur ce schéma très simple, les différents niveaux dont je vais vous parler fréquemment : le niveau zéro, celui du sol de la Ville et des voutes, le niveau 6 m, celui du sol ferroviaire (les quais de la gare) et le niveau 12 m des différentes passerelles qui enjambent ici et là ce « complexe ». Aujourd'hui que l'on soit côté place des Archives ou place Carnot, les usagers sont emmenés de part et d'autre pour traverser ce complexe qui fait plus de 300 m de long, du niveau zéro pour monter à 12 m sur les passerelles par un système d'escalators, pour redescendre sur les quais à 6 m, ou au niveau zéro pour prendre les transports en commun dans un dédale très peu confortable pour l'ensemble des usagers.

Les idées développées sont assez simples : on a un « éclaté » de ce que l'on propose pour aménager avec confort et passer du Sud au Nord, car historiquement cette gare de Perrache tourne le dos au quartier de Confluence, et en privilégiant principalement ce que l'on fait aujourd'hui dans nombre de projets urbains, retrouver le niveau zéro -le niveau du sol de la Ville- dans les trois axes (voutes et nouveaux passages sous

ferroviaires que nous proposons de rouvrir à l'air libre de part et d'autre de la gare) et le niveau 6 m, celui de la gare.

Le niveau zéro, c'est celui de la place des Archives où l'on se propose de faire déboucher directement le passage sous ferroviaire à l'Est, côté prisons qui existe, et de requalifier naturellement les voutes existantes en proposant notamment la piétonisation de la voute Ouest pour rejoindre, naturellement, la place Perrache puis la place Carnot et s'attacher à supprimer les niveaux 12 m, qui sont aujourd'hui les niveaux superposés.

Voilà les infrastructures, aujourd'hui, qui vous emmènent de la place Carnot au Nord et la place des Archives et vous voyez en « rouge » l'ensemble des superstructures qui emmènent aujourd'hui les piétons, le flux des usagers du centre par ce système de passerelles à 12 m, que ce soit depuis la place Carnot ou depuis la place des Archives.

Quand on enlève, de manière un peu brutale et caricaturale, mais c'est bien l'ambition du projet, quand on s'abstrait de ces structures, on retrouve ici ce que l'on souhaite avoir, c'est-à-dire que l'on redécouvre le niveau historique du parvis de la gare, soit l'ancienne « salle des pas perdus » qui est aujourd'hui entièrement coffrée, qui n'abrite plus aucun service ni aucun commerce et pour ceux qui s'en souviennent où existait l'ancienne brasserie de la gare.

L'idée est de passer naturellement, soit par les passages souterrains qu'on se propose de rouvrir de part et d'autre de la place des Archives, soit beaucoup plus naturellement en accompagnement depuis la place Carnot au niveau 6 mètres en traversant le centre d'échanges qui est géré par le Grand Lyon et en passant sur le toit du métro pour arriver directement dans la gare, de manière beaucoup plus naturelle que ça ne l'est aujourd'hui.

Vous avez une vue depuis la place des Archives. Un accès existe déjà côté Ouest, côté Archives, c'est la halte Saint-Etienne ; on voit qu'il y a très peu de choses pour redescendre naturellement sur le trottoir. Et côté Est, côté prison, c'est « Goldorak », c'est comme ça que les services de la SNCF l'appelle, c'est l'escalator qui emmène les gens aujourd'hui à 12 mètres, vous avez ici le débouché naturel de la voûte, du souterrain qui existe. Il suffit d'abattre des murs pour qu'on retrouve un passage naturel à proximité de la future fac catholique pour se retrouver sur la place Carnot.

Voilà, identifier ces deux passages qui n'existent pas aujourd'hui, enfin ils existent mais sous la gare. Il faut les faire déboucher sur la place des Archives. C'était les idées principales : allons déjà au plus simple, que ce soit côté archives ou prison, pour développer ces passages et retrouver ensuite des choses plus simple côté place Perrache.

Depuis le Nord, on est sur le cours de Verdun, on a la brasserie Georges dans le dos pour faire simple. Entre les fameuses

« moustaches » encombrées de voitures, ce niveau à 12 mètres, on se propose d'alléger. On voit le système dantesque qui existe entre la gare et le centre d'échanges et ce qu'on pourrait avoir en supprimant ces passages. On a le métro dans la voûte et on retrouve ici le niveau 6 mètres historique, le parvis de la gare, un passage piéton qui s'ouvre très naturellement sur cette place et qui permet d'accéder directement à la place Carnot.

De l'autre côté, on est toujours côté Nord, on a dans le dos l'hôtel Château Perrache, entre la gare et le centre d'échanges, on a le même système de passerelle à 12 mètres qu'on se propose de démonter. Il n'y a pas encore évidemment de projet paysager qui est fait, ce sont des principes de structures, et tout le programme des faisabilités techniques et financières que nous avons engagées aujourd'hui, pour retrouver un réel espace public qui remette à la fois en valeur le parvis de la gare et remette une relation très forte et simple entre le parvis historique de la gare et le centre d'échanges de manière naturelle, que ce soit depuis le sol de la ville ou au niveau 6 m.

Sous les voûtes, voilà une image de la voûte Ouest qu'on se propose de piétonniser, l'accès au métro de la voûte Ouest tel qu'il est aujourd'hui et où on peut assez facilement (on a déjà commencé les études de structures) alléger un certain nombre d'éléments, de voiles, comme cela a été fait d'ailleurs sur la passerelle et retrouver là aussi des percées visuelles, paysagères, beaucoup plus fortes avec la place Carnot.

Le périmètre des faisabilités que nous avons engagées depuis le mois d'octobre comprend bien la totalité de la place des Archives jusqu'à l'accroche de la place Carnot. Les différentes couleurs ce sont les domanialités mais le travail qui est engagé avec RFF, SNCF, SYTRAL, les services du Grand Lyon dans toutes ses dimensions (voirie, circulation, sécurité, tunnel), les services de la Ville de Lyon (mission déplacement, programmation du centre d'échanges sur un certain nombre d'équipements publics), ce sont les périmètres de faisabilités qui vous sont proposés lors de cette délibération.

Vous voyez que c'est un programme conséquent. Il s'agit bien de faisabilités techniques. On n'en n'est plus aujourd'hui à définir des projets. C'est de s'attacher, pour chacun des partenaires financeurs, en associant évidemment l'Etat et la Région dans le cadre du Contrat de plan Etat / Région qui sont co-financeurs de ces faisabilités, avec un pilotage technique que la SLPA assure pour le compte des collectivités qui se réunit tous les 15 jours et qui associe l'ensemble des acteurs pour faire avancer les faisabilités de façon coordonnée et je le rappelle également en parallèle des réflexions engagées sur la gare de la Part-Dieu.

Le calendrier : la délibération actant cette convention partenariale a été délibérée au Grand Lyon, elle vous est proposée aujourd'hui. L'ensemble des faisabilités techniques, urbaines et financières que nous avons déjà engagées vise à permettre de proposer une

validation aux élus et aux financeurs de l'ensemble de ces faisabilités à la fin de l'année 2012.

Sous réserve des validations ultérieures de ces programmes pour les élus et financeurs et compte tenu des différentes procédures propres aux différents acteurs (RFF, SNCF, SYTRAL, etc...) et des travaux projetés sous domaine ferroviaire, voici le calendrier des différentes phases d'avant projet, de procédures d'enquêtes publiques, des enquêtes de sécurité qui pourraient nous conduire à lancer les premiers travaux à partir de 2014 pour s'achever en 2017.

M. LE MAIRE : Merci. Je pense que nous allons refermer cette Commission générale et repasser aux débats. Merci pour cette présentation qui nous permet d'éclairer nos débats.

(Reprise de la séance à 20h15.)

Mme BOUZERDA Fouziya : Monsieur le Maire, chers Collègues, tout d'abord, je tenais à vous remercier pour cette présentation qui nous permet de mieux voir et conceptualiser les projets ou en tout cas, les études de faisabilité puisqu'effectivement au-delà des déplacements et de l'organisation ferroviaire (j'aborderai les deux rapports Perrache et la Part-Dieu), ces pôles sont avant tout un enjeu d'urbanisme au sein de notre ville.

Un fort impact de ces pôles tant à la Part-Dieu qu'à Perrache nous permettrait une meilleure étude, une implication plus importante sur notre ville et l'accès à ces pôles. La Confluence elle-même ne sera pleinement accessible et attractive que lorsque le verrou de Perrache aura sauté. De même, il importe de mieux relier les quartiers situés de part et d'autre de la Part-Dieu.

Pour cela, nous devons travailler avec les différents partenaires et c'est bien l'objet des conventions qu'il nous est demandé d'approuver. Le tour de table qui réunit neuf acteurs dont la Ville de Lyon qui reste au stade des études de faisabilités, un contributeur modeste à côté du Grand Lyon.

Rappelons-le cependant, il ne s'agit là que des études de faisabilités. Il faudra encore se mettre d'accord sur le financement des travaux une fois les études réalisées. Ne nous y trompons pas. A l'heure où la dette menace notre pays, où chacun est astreint aux économies, la Ville de Lyon aura de grandes dépenses à engager au moment des travaux, puisqu'il est bien précisé que la clé de répartition des études ne préjuge en rien celle du financement des travaux.

Ce n'est donc que le début et il y a urgence. Urgence pour la Part-Dieu, surchargée et donc de moins en moins sûre. Ce pôle qui est un hub de niveau international doit évoluer. La Part-Dieu était dimensionnée à l'origine pour 35 000 voyageurs par jour ; or elle en accueille aujourd'hui 90 000, parfois plus et la situation va empirer puisqu'on prévoit 160 000 voyageurs par jour d'ici 2020.

Parmi les évolutions souhaitables, Monsieur le Maire, il y aurait l'installation au cœur de la gare, d'un espace commercial multimodal. Ceci permettrait une information sur la mobilité dans l'agglomération immédiatement visible par les voyageurs. Ne faisons pas comme à Saint-Etienne où la SNCF a relégué cet espace à l'extérieur de la gare.

Urgence également pour Perrache : un nouveau quartier se développe, de nouveaux besoins apparaissent et chaque jour, ce centre d'échanges apparaît plus anachronique que la veille. Nous devons reconquérir le territoire, tant du côté de la gare que de l'autoroute, ce qui est actuellement proposé de faire dans le cadre de cette présentation avec un réaménagement.

Il nous faut aujourd'hui une ambition claire pour les gares lyonnaises, savoir où nous voulons faire arriver les lignes à grande vitesse, comme la ligne Paris Orléans Clermont Lyon, savoir comment nous souhaitons aménager le nœud ferroviaire lyonnais. Ne laissons pas défigurer la ville par des superstructures aériennes lourdes, privilégions autant que possible les solutions souterraines, voire rétablir les anciens cheminements naturels comme il nous l'est actuellement proposé. Nous ne pourrions pas étendre les voies et rajouter des quais à l'infini, surtout quand la maîtrise foncière fait défaut.

Les voies ferrées dans la ville moderne ne doivent plus être ces coupures, ces contraintes de type industrie lourde portant de longs convois de matières premières. Elles peuvent être le support d'une desserte régionale rapide et de haut débit traversant l'agglomération de part en part et non pas en terminus à la Part-Dieu ou à Perrache. Je parle d'un vrai réseau RER, tel que les grandes villes européennes l'ont développé depuis bien longtemps. Les études sur nos deux gares principales doivent intégrer cet aspect du transport moderne.

Nous voterons ces rapports.

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2^e arrondissement : Le centre d'échange de Perrache est aujourd'hui l'un des pôles multimodaux les plus performants de France. Il faut préserver et cultiver cette efficacité. D'autant plus que la vocation ferroviaire de Perrache doit être renforcée.

Le Préfet vient en effet de redire qu'il souhaitait alléger une partie du trafic de la Part-Dieu en l'orientant vers Perrache. Cela n'exclut pas, bien au contraire, de chercher à améliorer le fonctionnement de ce

pôle et ses aménagements alentours tout en avançant sur la question du déclassement de l'autoroute.

Cette étude est donc parfaitement légitime et nécessaire. Nous voterons pour.

Nécessaire pour notre cœur d'agglomération, pour le 2^e arrondissement et pour la Confluence. Car le développement de Perrache-Confluence est bien au cœur de ce dossier avec notamment, la traversée du centre d'échange. Aujourd'hui, la continuité n'a pas été assurée par le métro. Il faut tenter de compenser cette erreur par des traversées à la fois piétonnes, modes doux et voitures, transports en commun simplifiées et fluidifiées.

L'ouverture d'un accès Sud à la station de métro, si elle est une maigre consolation, n'empêchera pas la rupture de charge qui s'impose lorsque l'on veut rallier le Nord au Sud de la Presqu'île. Le seul lien continu aujourd'hui entre Cordeliers et Confluence, c'est la navette, le mini bus ! Je parle bien sûr de la navette routière. Nous attendons la navette fluviale promise par M. Bernard et nous espérons qu'elle proposera une liaison directe entre Nord et Sud. Mais nous le savons tous, une navette fluviale, même si elle parvient à se pérenniser, ne sera jamais qu'un mode de transport complémentaire et non structurant, compte-tenu de sa saisonnalité et de sa dépendance aux intempéries.

Nous espérons donc que ces études permettront de dégager de vraies solutions efficaces, pérennes et réalistes pour améliorer cette situation.

Comme, par exemple, l'ouverture de nouvelles voies routières. Nous demandons, par exemple, le percement de la voûte Smith depuis des années. D'autres possibilités existent aussi le long des quais Perrache et Rambaud. Il faut ouvrir un nombre de voies nécessaires et suffisantes pour que la Confluence se développe sereinement et durablement. Il faut chercher le bon équilibre entre développement et durable. C'est votre formule d'ailleurs, Monsieur le Maire.

Sur le plan piéton, il y a urgence. La ZAC 1 est en phase terminale, le Conseil Régional est installé, le centre commercial ouvre l'année prochaine, la Catho accueillera 5 000 étudiants en 2015 sur le site Saint Paul. Cela aura pour conséquence de doubler la circulation piétonne sous les voûtes. On ne va pas pouvoir attendre 2018 ou 2020 comme c'est indiqué dans le rapport. Pierre Joutard heureusement vient de nous apprendre (on aurait pu l'apprendre ailleurs que dans une séance du Conseil municipal !) que les travaux seraient sans doute programmés entre 2014 et 2017. Le délai est réduit par rapport à ce qui était inscrit mais 2017 c'est beaucoup trop loin. Ou alors, dans l'attente de choix structurants, il faudra intervenir sur l'état de délabrement et d'insalubrité des voûtes qui n'est plus admissible. Cette question des voûtes, on la porte au niveau local depuis plus de 10 ans. On vous a fait des propositions d'isolation, de

nettoyage, d'éclairage, rien n'a été fait depuis 10 ans sur ces voûtes qui sont toujours dans un état lamentable.

Après votre présentation sur le franchissement du centre d'échange et de la gare l'année dernière devant la presse, nous pensions que le dossier avancerait plus rapidement.

Mais visiblement ce n'est pas le cas, on lance seulement des études. Les nouveaux arrivants, les habitants, les salariés des entreprises de la Confluence vont devoir être très patients. Ces études mèneront à des projets qui ne verront pas le jour avant plusieurs années, il vous faut dix ans pour lancer les études et il faut presque dix ans pour les réaliser. C'est un dossier sur lequel on peut dire que vous prenez votre temps. Seriez-vous déjà dans l'idée d'un quatrième mandat ?

M. LE MAIRE : Ce n'est pas impossible.

M. BROLIQUIER Denis : Plus sérieusement, Monsieur le Maire, nous mesurons bien que la complexité de la requalification du centre d'échanges puisse être intimement liée à d'importants projets de la SNCF et du RFF, et nous avons complètement conscience des conséquences de la réalisation de ce TOP tant attendu, mais nous insistons sur le fait qu'il n'est plus possible d'attendre encore dix ans pour rendre les voûtes décentement praticables. Il s'agit d'aménagements indispensables, il s'agit de la porte d'entrée de la Confluence, il s'agit de la porte d'entrée du quartier de Perrache qui est aujourd'hui habité par 7.000 habitants. C'est aussi la porte d'entrée des habitants de la Confluence qui sont aujourd'hui près de 1.300-1.500. Dans l'attente des conclusions des études dans dix ans, que comptez-vous faire aujourd'hui, je vous pose la question pour les voûtes dans un avenir proche, c'est-à-dire avant la fin de votre mandat dans deux ans et trois mois ?

M. BUNA Gilles, Adjoint : Je vais vous donner quelques secondes de plus pour intervenir. Je voulais vous poser une question : savez-vous à qui appartiennent les voûtes de Perrache, et quelles sont les difficultés pour y intervenir ?

M. BROLIQUIER Denis : Nous y travaillons depuis plusieurs années. Chaque fois que nous faisons une réunion sur les voûtes de Perrache nous avons entre sept et quatorze intervenants, nous en connaissons parfaitement la difficulté mais il y a un moment où on prend le taureau par les cornes et puis on avance !

M. BUNA Gilles : Vous ne m'avez pas répondu. A qui appartiennent les voûtes de Perrache ?

M. BROLIQUIER Denis : Entre sept et quatorze personnes, il y a le SYTRAL, RFF, la Communauté urbaine, la Ville de Lyon, l'Etat pour certaines voies, etc...

M. BUNA Gilles : Et quelles sont les difficultés pour intervenir en dehors de la multipropriété?

M. BROLIQUIER Denis : Essentiellement que tout le monde se mette d'accord et puis ensuite il y a des problèmes techniques qui sont relativement lourds et notamment la contrainte ferroviaire et la contrainte électrique. Mais en revanche pour mettre de la lumière pour éviter que cela sente le pipi et pour nettoyer correctement des voûtes ou pour les insonoriser on n'a pas besoin d'un accord général. C'est un projet qui coûte entre 1 million et 1,5 million d'euros. On n'a pas forcément besoin d'avoir l'accord de tout le monde, ni de réaliser des travaux extraordinaires. Si les travaux doivent être faits dans les dix ans, et bien faisons des travaux provisoires, j'allais dire pour une dizaine d'années qui coûteront de l'ordre d'un million d'euros, et puis ensuite vous avez quand même aujourd'hui 5.000 personnes qui passent sous les voûtes et vous en aurez le double dans cinq ans. 10.000 personnes par jour, elles méritent une action !

M. BUNA Gilles : La vie administrative avec vous est très simple !

M. BROLIQUIER Denis : Non, je sais bien qu'elle est compliquée. Cela fait des années qu'on s'en occupe.

M. LE MAIRE : Ce qui est très simple, Monsieur Broliquier, c'est que ces passages, comme tous les passages sous les voies ferrées, sont du domaine de compétence de la SNCF. Cela veut dire que nous pouvons effectivement prendre à notre charge l'ensemble des travaux dans le 6^e, dans le second etc.... Mais vous disiez tout à l'heure attention à ne pas avoir des investissements trop importants pour la Ville de Lyon et le Grand Lyon, parce que cela pourrait mettre nos finances en péril.

Mme d'ANGLEJAN Jeanne : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, après la présentation grandiose que vous nous avez faite, suite à l'étude du Cabinet Ruelle pour l'aménagement d'une future traversée du secteur Perrache en lien avec les rives de Saône, vous nous demandez ce soir de vous autoriser à signer une convention de financement partenarial concernant les études de faisabilité de l'aménagement du pôle d'échange multimodal de Lyon Perrache en lien avec l'évolution du quartier à l'horizon 2020.

Attendre, encore attendre pour désenclaver ce quartier de Perrache et Confluence. Si le développement de Confluence est visible, il est vraiment regrettable que la question de la traversée de cette barrière de Perrache n'ait pas été prise en compte dès le démarrage de la ZAC 1. Nous vous avons alerté sur cette problématique à maintes reprises depuis 2001, et il va falloir attendre, on nous dit 2017 mais je pense plutôt 2020, pour qu'enfin les travaux soient réalisés pour désenclaver ce quartier de Confluence.

Ce manque d'anticipation est vraiment regrettable pour ce quartier dont vous voulez faire une vitrine de l'agglomération lyonnaise. Mais finalement, ne doit-on pas cette erreur et cette attente à la Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) et à son directeur qui gère ce dossier depuis le début ?

Si la compétence est réelle sur l'urbanisme, beaucoup d'erreurs ont été commises en matière de déplacement. Ce secteur est complètement enclavé et on n'est pas prêt de voir se réaliser les aménagements indispensables et nécessaires à sa survie, que ce soit le pont des Girondins, le pôle multimodal, la future halte ferroviaire, sans parler évidemment du métro avec un seul point positif toutefois, la prévision d'ouverture vers le Sud, place des Archives.

Vous allez me dire comme le proverbe que « tout vient à point à qui sait attendre », mais pour nous et pour les Lyonnais, 2017 ou 2020 ce sera trop tard.

Nous voterons toutefois ce dossier indispensable et impératif pour l'avenir de Confluence.

M. LE MAIRE : Je rappelle que nous allons poser la première pierre du pont Raymond Barre d'ici quinze jours, trois semaines à peu près.

Mme GELAS Nadine : Monsieur le Maire, chers Collègues, ce rapport est un rapport-événement puisqu'il annonce que nous nous attaquons à ce qui, depuis plusieurs décennies, traumatise non seulement les habitants du Sud de la presqu'île, mais aussi tous les Lyonnais. Il s'attaque à ce qui a été qualifié de verrou avec d'autres termes négatifs de blockhaus, de rempart ou de muraille qui a défiguré notre ville et l'a brutalement coupée en deux au niveau de Perrache.

Ce rapport, j'oserais dire, annonce une sorte de fin, de chute de ce mur. Il y a quelques mois, Monsieur le Maire, vous aviez présenté plus amplement encore qu'aujourd'hui, (nous avons eu ce soir un résumé beaucoup plus court) dans le cadre d'une première étape, un projet de réaménagement du centre d'échanges élaboré par l'atelier Ruelle. Grâce à ce travail, à la créativité et au talent de cet atelier, cette barrière « perrachoise » devenait, on vient de le voir ce soir, un lieu humanisé, agréable à regarder, à pratiquer et à traverser. Vous nous aviez alors tous fait rêver.

Avec ce rapport le rêve trouve un début de réalité puisque, sous la houlette de la SPLA Lyon Confluence, en lien avec les différents partenaires, des études de faisabilité techniques vont s'engager. Chacun peut mesurer la complexité, la dimension ambitieuse de ce projet qui, en répondant à l'attente des habitants, va améliorer l'intermodalité avec un accès supplémentaire au métro Sud, favoriser l'accessibilité et les cheminements tous modes et réaménager les espaces publics.

A ce stade, il ne sert à rien, c'est même plutôt dérisoire, d'être dans le regret de faire ceci ou cela, ou dans la réserve on devrait faire ceci ou cela et de faire plus vite. Il vaut mieux plutôt s'en réjouir.

On commence vraiment à croire que quelque chose va changer. Déjà, Monsieur le Maire, le mur ce soir nous semble plus léger. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Merci bien. Moi je veux remercier chaque jour l'équipe de la SPLA, que Mme d'Anglejan a condamnée en bloc, parce qu'un quartier comme la Confluence, mis à part effectivement pour des artistes de premier plan comme Mme d'Anglejan, cela se travaille un tout petit peu et ce qu'ils ont fait n'est pas si négligeable que cela ! Mais enfin, peut-être est-ce une espèce de complicité !

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