

**2011/3937 - Signature de la convention de financement des études de faisabilité concernant le projet d'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Lyon Part-Dieu en lien avec le projet urbain et le développement du nœud ferroviaire lyonnais (NFL), inscrit au projet Real.** (Direction Déplacements Urbains) (BMO du 24/10/2011, p. 2225)

Rapporteur : M. TOURAINE Jean-Louis

M. TOURAINE Jean-Louis, rapporteur : C'est la convention de financement des études de faisabilité concernant le projet d'aménagement du pôle d'échange multimodal de Lyon Part-Dieu.

M. HAVARD Michel : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, quelques mots simplement sur le lancement de cette étude. C'est vrai que c'est, après Perrache, la première gare de Lyon et les enjeux sur ce quartier, sur l'aménagement de cette gare, sont nombreux.

Il y a tout d'abord l'enjeu de la gare et la question et le débat de savoir s'il la faut souterraine ou aérienne : je crois que, malheureusement, les finances dont disposeront les différents financeurs de cette opération, risquent de trancher le débat. Si je dis cela, c'est en étant moi-même partisan d'un enterrement de la gare.

M. LE MAIRE : De première classe !

M. HAVARD Michel : Mais pas du dossier ! Et je crois que le réalisme doit nous conduire à regarder, peut-être de façon plus poussée, la question de la réhabilitation de cette gare en étage, avec les acquisitions foncières à réaliser tout autour.

Deuxième enjeu : c'est celui de l'accessibilité de ce secteur, avec le grand projet urbain sur la Part-Dieu. Accessibilité bien sûr en transport en commun et je voudrais redire ici ce soir –ce n'est pas du tout une obsession, mais je pense que c'est structurant pour notre Ville et notre agglomération– la nécessité d'avoir une liaison métro depuis Saint-Paul, jusqu'à la Part-Dieu, pourquoi pas au-delà, mais là aussi l'arbitrage financier sera sans doute juge dans ce domaine. Car si l'on veut véritablement porter un grand projet pour la Part-Dieu, même s'il est aujourd'hui copieusement desservi par le tramway, une ligne de métro qui n'arrive pas directement à la gare et de nombreux bus, il faudra renforcer cette accessibilité et notamment une accessibilité directe de la gare, par une ligne de métro, ce qui permettra de faire une liaison Presqu'île/Part-Dieu qui manque aujourd'hui cruellement.

N'oublions pas non plus la place de la voiture : elle est à prendre en compte. On le sait, les 8 000 places de parking dans ce secteur-là sont très vite saturées le matin et comme tout le monde n'a pas une voiture avec chauffeur, cela peut poser parfois problème pour un certain nombre de personnes qui doivent se rendre à la capitale ou ailleurs.

Il ne faudra donc pas négliger dans cette étude...

M. LE MAIRE : On vous enverra un chauffeur, si vous voulez

M. HAVARD Michel : ... l'aspect de la voiture et la question du parking, y compris sous les tours, en tout cas, à proximité des tours futures.

Enfin, dernier élément mentionné dans l'étude. Je crois que c'est sans doute le principal. Même si nous faisons un grand aménagement ou si les études portent sur un grand aménagement de la gare et du pôle multimodal que représente ce secteur de la Part Dieu, n'oublions pas qu'il y a des habitants, qu'il y a aussi une vie de quartier à la Part Dieu. Il est vrai qu'elle est un peu étouffée par le développement tertiaire abondant de ce secteur, c'est un quartier d'affaires avant tout, mais il y a à proximité, quelques lieux de vie qu'il ne faut pas oublier de prendre en compte. C'est donc un équilibre qui sera à trouver entre ces différentes contraintes. Nous voterons bien sûr le lancement de ces études. Merci.

Mme ROY Mireille, Adjointe : Nous venons de gagner deux minutes Monsieur le Maire, je verserai mon intervention au compte rendu.

« Monsieur le Maire, chers Collègues, la phase 1 est actuellement en cours et les aménagements doivent se terminer fin 2011. A ce jour, la multiplication des écrans au sein du hall de la gare ne résout pas les problèmes de circulation dans la gare aux heures de forte fréquentation, problèmes liés à la concentration de voyageurs arrêtés devant certains de ces panneaux. Nous espérons que lorsque les travaux de la voie K seront terminés, cela portera enfin l'amélioration annoncée.

Concernant la phase 2, les projets indiqués d'ouvertures larges de la gare sur les places Béraudier, Francfort mais aussi l'avenue Georges Pompidou, l'ajout d'une voie supplémentaire vont dans le sens d'une réelle amélioration par rapport à la saturation que connaît la Part-Dieu aujourd'hui. Nous avons retenu que ces aménagements dont l'échéance annoncée est 2020, seraient réalisés au fur et à mesure des études, ce qui permettrait certaines améliorations un peu plus rapidement.

Nous rappelons à cette occasion, notre demande d'intégration dans le cadre des études à venir de la problématique de la traversée de la gare, en particulier pour les personnes qui se déplacent peu rapidement ; cela pourrait être un système de type tapis roulant comme celui par exemple que l'on trouve dans le sous-sol pour accéder au métro Part-Dieu ou ceux que l'on trouve dans de nombreux aéroports. Je vous remercie de votre attention sur cette demande. Notre Groupe votera cette délibération.

M. LE MAIRE : Juste un conseil à M. Havard, si un jour il était candidat à la Mairie de Lyon, je ne lui conseillerais pas de proposer de développer la gare de la Part Dieu avec encorbellement de deux ou trois voies supplémentaires au dessus du boulevard Stalingrad. C'est juste un avis, un conseil. Donc, je continuerai à développer la gare souterraine.

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

(Adopté.)