

2013/5813 - Signature d'un protocole d'accord et de la convention de financement des études relatives à l'élaboration d'avant projet (AVP) de la première phase du projet d'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Lyon Part-Dieu et lancement de l'opération n° 63008001 « pôle d'échange multimodal de Lyon Part-Dieu / participation aux études Grand Lyon » - programme 00012, AP 2009-3 (Direction Déplacements Urbains) (BMO du 16/09/2013, p. 1974)

Rapporteur : M. TOURAINE Jean-Louis

M. TOURAINE Jean-Louis, rapporteur : Ce dossier concerne le protocole d'accord et de convention entre Ville de Lyon, Grand Lyon, Etat, Région, RFF, SNCF gare et connexion et SYTRAL, pour les études concernant la première phase d'aménagement du Pôle d'échanges multimodal de Lyon/Part-Dieu.

Le but est de desserrer, de dé-saturer la gare et le pôle d'échanges de la Part-Dieu. En effet, aujourd'hui il y a 125.000 utilisateurs quotidiens de la gare et 170.000 utilisateurs quotidiens des transports en commun, cela dans des conditions d'accueil qui sont sous-dimensionnées. De plus, à proximité, il y a le centre commercial.

Enfin, il faut prévoir une croissance forte de ces flux, qui est continue et qui, dans les années à venir, nous amènera environ à l'horizon 2030 à 220.000 usagers de la gare et 300.000 usagers des transports en commun. Il est donc indispensable de prévoir des aménagements pour tenir compte de cela.

Il y aura deux phases pour ces aménagements. Une première phase nous conduira jusqu'à 2028 ; la deuxième phase sur le long terme envisagera une reprise encore plus complète de la gare en souterrain éventuellement, en tout cas en lien avec l'ensemble des mesures de dé-saturation du nœud ferroviaire lyonnais.

Mais, pour la première phase dont nous parlons aujourd'hui, il s'agit d'avoir en deux étapes, une période 2013-2021, puis 2020-2028, une intégration urbaine de l'ensemble de ces déplacements, avec une facilité pour les gens qui se déplacent aussi bien à l'intérieur de la gare de la Part-Dieu, en évitant les obstacles qui sont actuellement des difficultés pour les voyageurs, que dans l'environnement de cette gare, en particulier au niveau du pôle multimodal.

Le financement de l'étude, qui est sous maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon, est estimé à 2,4 M€ et la Ville de Lyon participera à hauteur de 100.000 €.

Bien sûr, ces études font l'objet d'une concertation importante avec les Lyonnais. Il y a déjà eu deux réunions publiques ; il y aura encore des éléments de dialogue avec les Lyonnais, au fur et à mesure de la mise en place de ces étapes de réorganisation de l'ensemble de la Part-Dieu.

Mme BOUZERDA Fouziya : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, le Grand Lyon engage aujourd'hui pour 10 M€ les études d'avant-projet pour cette future gare et l'ensemble des transports publics alentour, avec une modeste participation pour la Ville de Lyon à hauteur de 100.000 €.

L'enjeu pour notre commune est fondamental, puisque le 3^e arrondissement accueille, comme vous l'avez rappelé, avec la gare Part-Dieu, le deuxième nœud ferroviaire de France. Ce projet ne mobilise pas moins de neuf autorités différentes, comme toujours en France, on a du mal avec le millefeuille administratif.

Le développement et la restructuration de la gare de la Part-Dieu font partie du nécessaire renforcement de l'infrastructure ferroviaire dans Lyon pour le réseau express local, suivant en cela les préconisations du SCOT 2030, approuvé en 2010 : j'y reviendrai lors du débat qui concerne le PLU-H, tout à l'heure.

La concertation publique, à peine engagée, se termine en octobre ! Mais un cahier des charges précis impose déjà la forme et le fonctionnement de la future gare et de ses abords ! Il ne resterait que quelques détails à choisir, alors que les choix structurants pour l'ensemble du réseau -le fameux nœud ferroviaire lyonnais- ne sont pas faits, et que le contournement du fret est reporté de 20 ans !

Ces choix stratégiques conditionnent un cahier des charges durable pour la gare et son environnement, mais là encore, on a mis la charrue avant les bœufs !

Je ne dis pas qu'il faille faire moins vite, bien au contraire, mais il convient de traduire dans les actions, les préconisations fortes inscrites pour l'ensemble de l'agglomération élargie dans le SCOT 2010.

Ainsi, l'agrandissement du hall de la gare est prévu vers le Sud : avenue Pompidou « sous les voûtes », qui n'offrent malheureusement pas l'espace suffisant, ni la meilleure proximité des transports urbains existants. Le rétrécissement de cette liaison Est-Ouest ne va pas dans le bon sens pour les quartiers concernés ! D'autre part, la fonction « traboule » du hall actuel de la gare ne reçoit pas de réponse satisfaisante.

Par ailleurs, la future liaison ferrée du RER Est-Ouest –elle aussi prévue au SCOT- et sans rupture de charge entre Saint-Paul et Saint-Exupéry, via Part-Dieu, Villeurbanne et la Soie, imposerait sans doute l'ouverture de la gare et de ses correspondances vers le Nord, en direction de la rue de Bonnel et du cours Lafayette.

Ainsi, la conception d'un réseau moderne, qui optimise les voies ferrées de l'agglomération, reste à faire, en permettant notamment une meilleure répartition des trafics avec les autres gares, en particulier celle de Saint-Exupéry.

Si le SCOT préconise un triplet Part-Dieu/Perrache/Saint-Exupéry, complété par un système de gares secondaires, nous pensons qu'il faut préférer Saint-Exupéry à Perrache pour les longues distances, comme nous l'avons plusieurs fois proposé et réduire Perrache à une dimension régionale, ne serait-ce que pour faciliter l'unification de l'hyper centre Presqu'île-Confluence !

Pour nous, l'avenir de Part-Dieu passe par la gare Saint-Exupéry ! Monsieur le Maire, permettez-moi de vous réitérer la demande qu'avait faite Christophe Geourjon en octobre 2012 à l'occasion d'un Conseil précédent, d'inclure véritablement Saint-Exupéry dans les solutions étudiées, pour désengorger le nœud ferroviaire lyonnais.

Le quartier de la Part-Dieu ne devra pas, pour autant, se déshumaniser par une trop grande spécialisation réservée aux activités tertiaires et aux transports : il devra rester un quartier « à vivre », mêlant aussi bien l'habitat, les équipements et les services de proximité.

Il ne suffit pas, Monsieur le Maire, de décréter, comme vous l'avez fait lors de la réunion publique de présentation du 12 septembre 2013, que 2.000 logements doivent être prochainement réalisés, pour animer un quartier qui reste déserté en dehors des heures ouvrables et dont les commerces peinent à vivre, voire à survivre, en dehors du centre commercial.

En résumé, il devient urgent que de nouvelles équipes conduisent correctement ce projet vital pour l'agglomération.

M. LE MAIRE : Merci beaucoup. Je suppose que cela fera partie d'un comique de répétition au fur et à mesure de la soirée ! Monsieur Havard ?

M. HAVARD Michel : Je pensais que vous étiez en train de répondre à la suggestion de Fouziya Bouzerda !

Monsieur le Maire, mes chers Collègues, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises ici sur cette question de la gare et du quartier d'affaires de la Part-Dieu, il

est certain que c'est un enjeu majeur pour notre ville, comme pour notre agglomération, à la fois pour sa performance et pour l'attractivité de notre ville et de notre métropole.

Si le protocole d'accord n'appelle pas de remarques particulières sur la question des études, plusieurs questions sont en revanche à poser en accompagnement de ces études et comme un préalable, en fait, à tout cela.

D'abord, la question qu'évoquait tout à l'heure notre Collègue Fouziya Bouzerda sur l'équilibre à trouver sur les trafics entre les gares Part Dieu, Perrache et Saint Exupéry. S'il est certain que c'est un sujet qui relève essentiellement de la SNCF, le meilleur moyen, peut-être, de dé-saturer la Part Dieu serait de rechercher toutes les options qui permettraient d'accéder à cette dé-saturation par une meilleure répartition des trafics. Au moins, cela vaut-il le coup de se poser la question. Et si les études portent uniquement sur la gare de la Part Dieu, il est dommage qu'il n'y ait pas eu un préalable sur ce sujet. Le report, bien sûr, du contournement FRET de l'Est Lyonnais est un handicap majeur à la libération des faisceaux, notamment pour la dé-saturation de la gare de la Part Dieu. C'est une décision qu'a prise votre Gouvernement et elle est regrettable.

La deuxième question connexe à ces études et qui pourtant est majeure, est celle de la place des habitants de la Part Dieu, car les projets urbains, c'est bien, mais les projets humains, c'est mieux. Et il y a, à la Part Dieu près de 30 000 habitants qui sont impactés par la vie au quotidien de ce grand quartier d'affaires qu'est la Part Dieu, qui a toujours été la Part Dieu depuis sa construction. Il faut donc prendre en compte à travers cette réflexion et les différents projets qui sont présentés, la vie des Lyonnais dans ce secteur, que ce soit sur l'accès au service de proximité ou sur l'usage qu'ils feront de la ville et de ce quartier.

Enfin, troisième sujet c'est la question des déplacements. Densifier un quartier d'affaires et augmenter le volume de ce quartier d'affaires ça peut être un axe stratégique, je pense que ça l'est. Pour autant le problème des déplacements et des transports ne doit pas être éludé. D'abord sur la question de la place de la voiture et de la circulation automobile. Et on voit, avec l'aménagement de l'avenue Georges Pompidou, le bouchon qui sera à venir et qui est à peu près évident, et qui viendra engorger un peu plus cet espace. Il faut donc reposer la question, et je veux réaffirmer ici mon souhait et mon engagement à lancer dès que j'en aurai la possibilité, l'étude sur une nouvelle liaison métro entre Saint-Paul et Part Dieu, car en milieu urbain dense, il est absolument nécessaire, impératif, stratégique de créer une liaison de transport lourde au cœur de la ville et entre les deux cœurs économiques de la ville que sont la Part Dieu et la Presqu'île.

C'est certes un projet coûteux, j'en ai parfaitement conscience. Mais c'est un projet structurant et si l'on veut éviter qu'à la Part Dieu où nous allons rajouter un certain nombre de tours et de bureaux, nous vivions une situation d'engorgement permanente, il faudra offrir la possibilité de liaison de transport lourde et directe entre ce quartier et le reste de la ville.

Voilà ce que je voulais dire sur ce sujet et nous aurons bien sûr, l'occasion à l'avenir de reparler de la Part Dieu. Je vous remercie.

M. HEMON Pierre, Adjoint : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, ce projet de réaménagement de la gare et de ses accès est effectivement très attendu. En effet, la gare de la Part Dieu est au bord de l'asphyxie, M. Touraine a donné les chiffres (plus de 125 000 usagers par jour pour une gare prévue au début pour 35 000). Il est plus qu'urgent de réaliser un réaménagement qui permettra une circulation facile et sécurisée des usagers, aussi bien des trains que des transports en commun.

Mais c'est plus qu'urgent aussi pour les habitants du quartier du 3^e arrondissement qui transitent par la gare avec les personnes qui veulent passer des trams T3 et T4 situés Porte

des Alpes, au métro, aux bus, aux trams et aux trolleys qui sont côté Rhône. Ce sont ainsi plus de 33 000 personnes qui traboulent aujourd'hui par la gare avec les habitants du quartier.

Nous approuvons tout à fait le projet de dégager le hall de la gare de la billetterie et des différents commerces et services et de réaliser des galeries à l'Est et à l'Ouest pour l'ensemble de ces fonctions. Nous approuvons tout autant le projet d'un nouvel accès au Sud depuis l'avenue Pompidou.

Nous faisons quatre propositions qui nous semblent essentielles pour le mieux vivre des Lyonnaises et des Lyonnais, en particulier, tous ceux qui sont dans ce quartier autour de la gare.

Première proposition : faciliter et raccourcir le temps de la traversée de la gare pour les habitants du quartier et les usagers en correspondance de transports en commun. Pour cela, nous proposons que soit étudiée la mise en œuvre d'un tapis roulant en deux ou trois sections, comme il en existe dans de longs couloirs de métro, comme il en existe dans la plupart des aéroports. Cela aiderait grandement non seulement à réguler les flux, mais aussi notre population vieillissante et les voyageurs souvent chargés.

Deuxième proposition : inclure dans les études que la portion de l'avenue Pompidou sous la voie ferrée soit réservée aux seuls bus, vélos et piétons. En effet, l'aménagement proposé risque de pénaliser fortement la ligne de bus C9 fréquentée par près de 10 000 voyageurs par jour. Elle est d'importance puisqu'elle permet en particulier d'accéder aux hôpitaux Est. Et voyez-vous, Monsieur Havard, je crois qu'ainsi, il n'y aurait plus de bouchon, et il y aurait beaucoup plus de citoyens de cet arrondissement qui seraient favorisés par cet aménagement et beaucoup plus de fluidité pour eux que pour quelques voitures.

Troisième proposition : aménager rapidement de vrais parkings sécurisés pour les vélos. En effet, parce qu'il est prévu, place Béraudier, un projet de vélo-station de 1 500 places, mais en sous-sol, ce qui n'est pas vraiment incitatif. Nous aimerions que soit étudiée la réalisation de cette vélo-station en surface, dans le socle des nouveaux bâtiments, ce qui semble réalisable. Dans beaucoup de villes d'Europe, on voit de plus en plus de vélo-station de ce genre.

Côté Vilette, il n'y a que 450 places envisagées, ce qui risque d'être fortement insuffisant. De plus, elles sont programmées très tardivement sur le créneau 2021-2028. Nous proposons que l'on profite du réaménagement provisoire de la place de Francfort en 2015-2016 pour réaliser un vrai parking vélos.

Quatrième proposition : réaliser une concertation intense sur ce projet de grande ampleur, concertation qui aille au-delà des seuls impératifs de la loi. Que différentes hypothèses sur les projections de flux de voyageurs soient présentées, qu'un site internet spécialement dédié rende accessible à tous informations et présentations publiques, site internet qui puisse recueillir les avis. Qu'on aille enfin au-delà du strict respect des obligations légales pour faire vivre une réelle démocratie collaborative, ce qu'on appelle maintenant une démocratie 2.0. Je vous remercie.

M. PHILIP Thierry, Maire du 3^e arrondissement : Monsieur le Maire, sous votre impulsion, le projet Part Dieu a été lancé pour faire évoluer l'ensemble de ce quartier et le projet Part Dieu, ce qui n'est pas le sujet d'aujourd'hui, c'est le quartier affaire, c'est le Part Dieu à vivre, ce sont les nouveaux logements, mais c'est aussi ce qui nous occupe aujourd'hui, c'est-à-dire la question de la gare.

Et je voudrais faire remarquer que nous en sommes au stade de la concertation puisqu'une concertation préalable commune de tous les projets a été lancée au début de l'été.

Nous avons reçu des associations à la Mairie du 3^e, des Conseils de quartier. Les habitants de la place de Milan ont été reçus individuellement.

Vous avez, vous-même, Monsieur le Maire, le 12 septembre tenu une grande réunion publique d'information, nous sommes donc bien au stade de l'écoute et de la concertation sur ce projet et plus particulièrement ce qui nous intéresse aujourd'hui, sur la gare.

En ce qui concerne la gare, les choses sont assez simples, elle est conçue pour 35.000 visiteurs ; il y en a quatre fois plus qui traversent la gare aujourd'hui et on admet qu'il y en aura 223.000 en 2030. Il convient donc de faire des choses.

La gare c'est aussi tous les transports en commun, chacun des interlocuteurs précédents l'a dit. Là aussi c'est aujourd'hui 164.000 passagers par jour et on admet qu'ils seront autour de 300.000 en 2030. Et enfin, et plusieurs orateurs l'ont souligné également, ce sont les infrastructures ferroviaires. Le sujet d'aujourd'hui porte ces trois points et le premier que je voudrais commenter concerne la fluidification du trafic.

Il faut, nous disent la SNCF et la RFF, créer une nouvelle voie, agrandir le quai. On nous a expliqué longuement lors de la réunion publique pourquoi la solution Saint Exupéry n'était pas la bonne. J'ai été au Conseil régional, il y a quelques années et cela fait des années et des années que les spécialistes de la SNCF et de RFF nous expliquent –je ne suis pas un spécialiste mais en tout cas à chaque fois que l'on discute avec un expert- que ce n'est pas la bonne solution au nœud ferroviaire lyonnais et que pour l'instant il y a des solutions avec le quai déjà réalisé, celui prévu dans la délibération qui nous occupe et qui devrait régler les problèmes, disent-ils, jusqu'à 2030.

La nouvelle entrée de la gare est fondamentale. Elle est située sur l'avenue Georges Pompidou, c'est la solution qui a été retenue et vous faites tous comme si on n'avait pas fait la rue Mouton Duvernet et comme si rien ne s'était passé autour de la gare au cours des dernières années. Il suffit de prendre sa voiture, car il n'y a aucune raison d'éliminer complètement la voiture, ce n'est pas l'objectif de notre politique qui est plutôt d'harmoniser les modes doux, mais bien entendu lorsque les gens ont besoin de leur véhicule ils continuent à le prendre. Prenez donc votre voiture le matin, continuez à faire la queue sur le boulevard Vivier Merle si cela vous amuse mais prenez Mouton Duvernet et vous verrez que cela circule bien et qu'il y a là les solutions pour la réduction de la taille de l'avenue Pompidou.

Voilà donc pour la première question : oui on peut fluidifier le trafic avec les solutions qui sont proposées en agrandissant les quais, en mettant une nouvelle ouverture et deuxièmement le pôle d'échanges multimodal c'est aussi tous les transports. Je vous ferai remarquer qu'il y a des transports en commun des deux côtés, je crois Monsieur le Maire, que vous l'avez fait remarquer aussi à tout le monde lors de la réunion publique. Je rappelle aussi qu'on nous avait dit qu'il fallait mettre les transports du même côté de la gare, que ce n'était pas une bonne idée de les mettre des deux côtés. On voit bien aujourd'hui, que la façon dont cela a été organisé est astucieuse et permet, au contraire, une harmonisation des choses.

Enfin, troisièmement la proximité, c'est ce qui intéresse le plus le maire d'arrondissement que je suis : oui il y a des cyclistes, il y a surtout des piétons qui représentent 40 % des déplacements et ceux-ci sont des « trabouleurs » qui passent d'un côté à l'autre de la gare et je n'ai rien contre les tapis roulants, au contraire ce n'est pas forcément une mauvaise idée quand on voit les premiers plans qui ont été montrés de la sortie sur Pompidou, quel est l'objectif ?

L'objectif, c'est de sortir toutes les boutiques situées sur la gare, on voit bien que si on enlève des deux côtés les boutiques, on a de la place, on voit bien qu'il va falloir séparer le flux de ceux qui rentreront par Pompidou, on nous dit que c'est environ 20 % du trafic du reste du flux et on voit bien que pour traverser il y aura des escaliers roulants et s'il y a ces

escaliers, il peut très bien y avoir également des tapis roulants, en tout cas c'est extrêmement important de penser aux habitants qui passent d'un côté à l'autre de l'arrondissement.

Pour terminer et pour répondre à M. Havard, ce sont 30.000 habitants que l'on souhaite augmenter puisque nous allons créer environ 6.000 logements dans le projet Part-Dieu. Pourquoi sont-ils là ? D'abord et avant tout pour le nœud ferroviaire, parce qu'il existe des transports en commun et que du fait de leur vie de retraité ou de leur vie professionnelle, ils ont envie d'être près de la gare. Ils sont là également pour les pistes cyclables qui sont de plus en plus nombreuses, pour les métros, pour les tramways, pour les autobus, mais également pour la vie culturelle avec l'auditorium, la bibliothèque, les cinémas. Il y a une vie culturelle intense autour de ce quartier Part-Dieu et ils sont là aussi pour les modifications : la rue Garibaldi, les Berges, les espaces verts qui ont été réalisés autour, enfin pour vivre dans ce quartier auquel ils sont très attachés et où ils veulent rester.

C'est la raison pour laquelle le projet Part-Dieu est un projet complet, mais aujourd'hui nous ne réfléchissons dans cette délibération que sur la question de la gare et pour les gens qui sont situés à proximité, le plus important dans la question de la gare est de savoir comment on passe de l'Est à l'Ouest de l'arrondissement. Je rappelle que le projet Garibaldi, actuellement le 3^e arrondissement est coupé en deux, on ne peut pas traverser la rue Garibaldi mais demain on pourra facilement passer d'un côté à l'autre et c'est la même réflexion qui nous conduit autour de la gare de la Part-Dieu, comment faciliter le premier des transports dans cette agglomération qui est la marche à pied. 40 % des déplacements qui s'effectuent à la Part-Dieu se font à pied et c'est le cœur de notre réflexion.

M. LE MAIRE : Monsieur Claisse, vous qui avez assisté à la concertation, qui l'avez même animée, voulez-vous apporter quelques éléments complémentaires ?

M. CLAISSE Gérard, Adjoint : Je vais donner quelques éléments d'information sans reprendre les arguments apportés par M. Philip sur la gare de Saint Exupéry, le projet de la Part-Dieu, mais plus les recentrer sur la question de la concertation et notamment sur les remarques de notre Collègue Hémon.

Tout d'abord pour lui signaler que la démocratie participative, collaborative, bien évidemment cela fait un certain nombre d'années que nous y travaillons au Grand Lyon -je rappelle que la Communauté urbaine est la première intercommunalité à s'être dotée d'une charte de la participation- vous connaissez tous les efforts qui sont faits en la matière, lui indiquer qu'il existe un site internet dédié au projet Part-Dieu qui s'appelle «lyonpart-dieu.com ». La concertation est un des éléments essentiels évidemment.

Pour en revenir au projet qui nous concerne, je ne pense pas du tout pour ma part, que la démocratie « web.20 », c'est-à-dire celle qui consiste à dématérialiser l'ensemble des relations entre les citoyens et les élus soit vraiment un projet politique pertinent. Qu'il soit un outil complémentaire du dialogue, d'expression pour les individus bien sûr, mais en aucun cas il ne doit remplacer le débat face à face, le dialogue et le débat entre les participants aux concertations. Utilisons ces outils, ne les chargeons pas de toutes les vertus du débat public bien évidemment.

Je voudrais également vous rappeler que sur ce projet spécifique de la gare de la Part-Dieu, à la fois le dossier de concertation est en ligne ainsi que les registres, présents dans l'ensemble des mairies des 58 communes de la Communauté urbaine, les 9 mairies d'arrondissement, l'Hôtel de Communauté, l'accueil de la gare de la Part-Dieu pour ce qui est de « gare et connexion », bien sûr est disponible en ligne sur les sites des trois maîtres d'ouvrage. Je veux vous rappeler également que nous sommes en période pré-électorale, qu'il ne s'agit pas dans les 6 mois qui précèdent les élections, Monsieur Hémon, vous donner le cas échéant des arguments qui pourraient vous amener à déposer un certain nombre de recours concernant les comptes de campagne du futur candidat maire sortant. Comprenez également

qu'en la matière, on ne va pas développer ni des outils, ni des stratégies pendant les 6 mois qui viennent particulièrement démesurés, mais ce sera à envisager par contre à l'issue des prochaines municipales.

Enfin je veux vous indiquer qu'à l'issue de cette concertation préalable réglementaire, un bilan sera tiré de cette concertation qui posera un certain nombre des interrogations déjà soulevées : quid de l'aménagement à venir de l'avenue Pompidou, quid de l'aménagement intérieur du hall de la gare de la Part-Dieu et qu'à l'issue de cette concertation préalable, c'est-à-dire mi 2014, nous engagerons ou vous engagerez, d'autres engageront mais enfin souhaitons que nous engagions une concertation sur les aménagements d'espaces publics qui seront très importants dans le cadre de ce projet : c'est-à-dire le réaménagement de la place Béraudier, le réaménagement de la place de Francfort, l'aménagement de l'avenue Pompidou et bien évidemment, l'activité commerciale de proximité sera au cœur des sujets.

Tous ces sujets seront abordés de manière très approfondie avec les habitants du quartier, avec les personnes qui travaillent au sein du centre commercial de la Part-Dieu. Ne vous faites pas de souci, le dialogue se poursuivra de manière intense comme sur l'ensemble des projets que nous avons eu l'occasion de mener au cours de ce mandat.

M. LE MAIRE : Chers Collègues, quelques mots complémentaires :

Tout d'abord pour dire que je pense que sur le projet que nous proposons, il y a eu quelques réflexions collectives puisqu'intervenaient dans la réunion dont nous faisons mention, à la fois la Région, le Conseil Général, le Grand Lyon, RFF, la SNCF et l'Etat qui s'exprimaient de manière unanime. Je veux bien que toutes celles-là et tous ceux-là manquent d'expertise et que tout à coup, on puisse sortir un lapin de son chapeau mais quand même... Je demande un tout petit peu de réflexion.

Tout d'abord, pourquoi Saint Exupéry ne remplacera pas totalement la Part-Dieu ? C'est pour une raison très simple, la Part-Dieu (on pourrait dire la même chose de Perrache mais de manière secondaire), c'est un grand hub. C'est-à-dire que c'est un hub qui met en connexion à la fois le national et l'international par l'intermédiaire des TGV (demain, les TGV vont continuer à se développer), qui met en interconnexion les TER de toutes les agglomérations de la région Rhône-Alpes et enfin, l'ensemble des transports en commun, en tout cas beaucoup (par exemple, le développement de T4 a encore renforcé cela) qui met l'ensemble de l'agglomération en interconnexion.

Pour qu'il y ait de la vitalité économique, il faut ce hub. On peut avoir un grand projet. Ca c'est un projet, je ne le conseillerai pas pour les prochaines municipales, peut-être dans 40 ans, de déplacer le centre de Lyon à Saint Exupéry mais ce n'est pas pour tout de suite ...

Qu'est-ce qui fait le dynamisme par ailleurs de la Part-Dieu en tant que quartier ? C'est que beaucoup d'entreprises veulent s'y implanter (il n'y a pas aujourd'hui un mètre carré disponible à la Part-Dieu) car elles sont à côté de toutes ces interconnexions. Cela ne souffre donc pas de discussion.

Que devons-nous faire sur la Part-Dieu ? Penser au développement des 30 prochaines années. Après, nous laissons le reste aux plus aventureux et aux plus jeunes de cette assemblée mais il va falloir être très jeune. Et puis, d'autre part, faire en sorte que ce quartier qui est un quartier attractif puisse devenir aussi attractif pas simplement d'un point de vue économique mais aussi d'un point de vue de la qualité de vie. C'est toute l'articulation que nous faisons entre le projet de gare et le projet global de la Part-Dieu.

Sur le projet que nous développons, que disons-nous ? Nous avons un projet en deux phases : première phase, faire en sorte que l'on désengorge la gare de la Part-Dieu. Comme le disait M. Philip, enlever les boutiques, réaménager les deux sorties qui ne sont pas

aujourd'hui extraordinaires à la fois du côté de la place de Francfort, réaménager cette place, la requalifier, faire en sorte qu'on ne tombe plus sur un entrelacs à la fois de voiries pour les cars régionaux, pour les cars départementaux, pour l'ensemble des circulations... Mais qu'on ait un endroit agréable. On voit ce que pourrait redevenir la place de Francfort requalifiée. De la même manière, nous souhaitons pouvoir réunir la gare qui est un peu un appât avec le quartier de la Part-Dieu. Nous travaillons aujourd'hui avec le centre commercial de manière à pouvoir faire en sorte qu'à nouveau, il y ait des liaisons faciles avec le cœur de Lyon. Quand je disais on ne sait pas où on va pour aller au cœur de Lyon, oui, on ne le sait pas aujourd'hui quand on sort de la gare. C'est cela que nous allons réaliser : un quartier de vie.

Après, j'ai entendu des projets. Les plus aventureux vont du métro de Saint Paul à Saint Exupéry. Ce sont des projets importants. J'ai simplement essayé de faire calculer combien pourrait coûter un projet de métro de Saint Paul à la Part-Dieu : c'est entre 850 millions et 1 milliard d'euros. Ce qui veut dire que tous les crédits du prochain mandat seraient consacrés uniquement à cela. Or, nous avons d'autres enjeux. Par exemple, tout simplement, désengorger le cœur du réseau aujourd'hui. Faire en sorte qu'on puisse avoir des rames plus importantes, réaménager les quais... faire en sorte que ce qui est le tronc commun de tout notre réseau de transport puisse être réaménagé et continue à fonctionner. J'ai compris que d'autres amis, pas forcément présents dans cette assemblée, souhaitaient que nous prolongions par exemple le tramway actuel pour l'amener jusqu'aux hôpitaux, souhaitaient que nous allions dans quelques autres directions... Bref, à un moment donné, il faudrait faire des choix, il faudra faire des choix.

En même temps, ce n'est pas le projet le plus facile, facile, pour celles et ceux qui voudraient le promouvoir. Vous voyez, lorsqu'on veut aller de Saint Paul jusqu'à la Part-Dieu, il faut passer sous le Rhône, sous la Saône et même sous la ligne de métro actuelle. Donc il faut s'enfoncer assez bas et remonter très haut. Après, je pense que personne dans l'assemblée n'a la bonne idée de vouloir faire ça en surface ? Il faut de toute façon passer sous les lignes de métro. Il faut faire venir un tunnelier. J'ai regardé à peu près ce qu'avait nécessité à Gerland la base de vie pour pouvoir mettre le tunnelier : c'est 20 000 m². Pour celles et ceux qui poussaient des cris d'orfraie pour l'aménagement par exemple de Garibaldi, mettre 20 000 m² de chantier au cœur de la Part-Dieu, cela me semble être relativement difficile mais sans doute nous expliquera-t-on comment on peut réaliser tout ça. Je ne vous ai fait que le plus gros. On pourra le refaire en détail dans les quelques temps qui viennent.

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

(Adopté)