

2013/6103 - Signature de la convention de financement partenariale des études relatives à l'élaboration d'avant projet (AVP) du projet d'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Lyon Perrache et lancement de l'opération n° 63008002 «pôle d'échange multimodal de Lyon Perrache / participation aux études Grand Lyon »- programme 00012, AP 2009-3 (Direction Déplacements Urbains) (BMO du 09/12/2013, p. 2631)

Rapporteur : M. TOURAINE Jean-Louis

M. TOURAINE Jean-Louis, rapporteur : Il s'agit du projet d'aménagement du pôle d'échange multimodal de Perrache et ce projet, lorsqu'il a été présenté à la Commission, a recueilli des avis admiratifs de la totalité des membres de la Commission tant il est vrai qu'il permet, d'une part de faciliter le passage entre la place Carnot et la place des Archives, qu'il écarte tout ce qui est inutile dans ce secteur et que, d'autre part il développe de magnifiques esplanades sur les deux faces de la gare de Perrache. Ceci va nous être à nouveau présenté.

Le seul point qui a été l'objet de remarques plus critiques, était la place des voitures. Un petit peu comme, Monsieur le Maire, vous vous en souvenez, lorsque nous avons présenté le projet sur les berges du Rhône où là encore, des remarques avaient été effectuées sur l'insuffisante place dévolue aux voitures. Comme si certains n'avaient pas encore compris qu'au XXI^e siècle, à la place de la voiture hégémonique partout, on substituait un nouvel équilibre avec un accès maintenu aux voitures, en particulier le long des quais du Rhône et de la Saône, mais aussi un accès aux autres modes de déplacements que sont les modes doux et les transports en commun notamment.

Le projet mérite d'être présenté à tous les membres du Conseil municipal tant il est beau et séduisant.

Mme d'ANGLEJAN Jeanne : Monsieur le Maire, j'étais en Commission et je n'ai absolument pas donné un avis favorable à ce dossier. Je suis désolée, vous avez dit « majorité ».

M. TOURAINE Jean-Louis, Premier Adjoint : Je vous cite, vous avez dit que c'était très beau.

M. LE MAIRE : On va pouvoir juger sur pièce. Si vous le voulez bien, j'ai demandé à M. Pierre Joutard de venir nous présenter le projet et donc nous allons passer en Commission générale quelques temps, de manière à ce qu'il puisse présenter le projet et ensuite, nous aurons la discussion en Conseil municipal.

Monsieur Joutard, vous avez la parole.

(Suspension de la séance du Conseil municipal à 18h15)

M. JOUTARD Pierre : Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs, je vais tenter de vous résumer en ¼ d'heure les grandes orientations du projet PEM Perrache qui vous sera soumis à délibération pour la partie Ville.

Tout d'abord, je vais :

- vous rappeler le périmètre d'étude aujourd'hui qui s'étend de la place des Archives, je vous resitue, la gare de Perrache où vous connaissez le site, le centre d'échange multimodal et les abords de la place Carnot. Donc tout cela, c'est le périmètre des études détaillées que nous engageons aujourd'hui à la suite des études d'orientations générales sur le site ;

- vous rappeler que le PEM (Pôle d'Echange Multimodal) de Perrache est un complexe multimodal construit dans les années 73 relativement inédit puisqu'à l'époque et toujours aujourd'hui, il gère dans la gare, 350 trains (donc c'est une gare essentiellement de TER), 13 lignes de bus TCL, 2 lignes de tramway, une ligne de métro, 4 lignes de cars départementaux, environ 200 cars internationaux, 1 000 places de stationnement, 2 500 m² de commerces et services.

Cet ensemble là, avec les 7 partenaires qui nous accompagnent. C'est ce à quoi nous nous attaquons pour simplifier puisque l'objectif sur ce projet -c'est la mission qui a été confiée par le Grand Lyon et l'ensemble des partenaires de la SPLA Lyon Confluence- , c'est de coordonner et de piloter ce projet avec l'Etat et la Région dans le cadre du contrat de plan Etat/Région et les Collectivités que sont le Grand Lyon, la Ville de Lyon et les partenaires SNCF, RFF et SYTRAL, c'est de transformer ce pôle d'échange multimodal pour le rendre beaucoup plus accessible pour accueillir à l'horizon 2030, donc suivant les hypothèses de fréquentation qui ont été étudiées avec l'ensemble des partenaires, jusqu'à 200.000 usagers par jour.

Je rappelle qu'aujourd'hui ce sont 100.000 usagers, usages tous confondus, qui traversent le centre, c'est-à-dire 36 millions d'usagers par an qui transitent par ce centre, c'est une véritable punition. Les trois objectifs principaux : désencombrer les espaces publics, on va le voir, améliorer les liaisons Sud Nord de la Confluence au Nord de la presqu'île et également du Nord de la place Carnot à la Confluence, et puis évidemment améliorer les deux accès aux transports en commun à la gare SNCF.

On s'inscrit ici dans la grande dorsale de la presqu'île que vous connaissez, ponctuée par cette succession de places : Hôtel de Ville, Bellecour et Carnot, et puis ce qu'on a commencé à tracer à Confluence avec la place nautique, l'esplanade François Mitterrand. Lorsqu'on zoome un peu plus sur notre périmètre, on voit ici ce fractionnement qui avait été introduit dans les années 1970 entre cette place Carnot et cet ancien cours de Verdun. Cet ensemble interstitiel aujourd'hui entre la gare et la place Carnot, le centre d'échanges et la place des Archives et l'amorce de la Confluence, les transformations des prisons et la future Université catholique qui ouvrira en septembre 2015, ce sont beaucoup d'enjeux sur ce projet, sur cette traversée urbaine.

Pour comprendre le projet il y a trois niveaux à retenir en fait, que j'utiliserai souvent et qu'il faut avoir en tête parce que l'ensemble est complexe. On utilise le niveau zéro, c'est le niveau du sol, le niveau de la rue, ensuite il y a le niveau 6, qu'on appelle le niveau de 6 mètres, c'est le niveau du quai historique de la gare, des ponts qui avaient été construits en 1857, et puis le niveau 12 mètres qui avait été surajouté. C'est tout ce qui figure en rouge. Donc c'est l'ensemble de ces passerelles un peu invraisemblables qui avaient été construites et qui font que pour un piéton aujourd'hui, que ce soit de passer de la place des Archives pour aller prendre un train ou entrer dans le centre commercial, on est obligé d'emprunter une triple volée d'escalators, de redescendre au niveau 6 ou au niveau zéro, de remonter et de redescendre, et idem du côté de la place Carnot.

Dans les grands principes pour améliorer les relations entre le Sud et le Nord, la première proposition qui a recueilli l'accord des partenaires c'est la piétonisation de la voûte Ouest qui est aujourd'hui une voûte automobile et cyclable de 300 mètres de long, complètement obscure et qui ne remplit pas du tout le rôle qu'elle devrait avoir, c'est-à-dire de mise en liaison de la place Carnot à la place des Archives. On verra comment on va proposer le réaménagement de cette voûte. Pour cela et pour illustrer un peu le propos je propose qu'on fasse cette balade en se disant : qu'est-ce qui se passe actuellement quand on est piéton depuis la place Carnot ? Voilà l'entrée qu'on a aujourd'hui depuis la place Carnot : nous arrivons sur le dos du métro, nous trouvons une première série d'escalators qui nous emmène donc au fameux niveau 12 mètres cité tout à l'heure, c'est-à-dire un niveau un peu artificiel. Ce n'est pas le niveau de la salle d'échanges du CEP, c'est un niveau qui est à 12 mètres et qui continue sur la passerelle.

Ce qui est proposé ici, c'est de supprimer l'ensemble de ces infrastructures pour permettre aux piétons et aux usagers de rentrer directement à niveau, en tout cas au niveau le plus proche du sol dans le centre d'échanges, avec une nouvelle ouverture. Depuis la place Carnot donc, on a à la fois une entrée directe dans le centre d'échanges au niveau 6 ; aujourd'hui c'est obstrué, on verra à l'intérieur comment cela se passe, c'est l'ensemble où se situe la billetterie TCL qui sera délocalisée et ici, l'amorce de la voûte Ouest qu'on abordera tout à l'heure et qui sera une liaison piétonne aisée vers la Confluence.

A l'intérieur de la salle d'échanges, on est toujours ici au niveau de 6 mètres, c'est la salle que vous connaissez qui gère les bus, on regarde ici vers la place Carnot. Donc, voilà ce qu'on a aujourd'hui, c'est totalement encombré par un niveau intermédiaire. On trouve le PC sécurité, etc, là aussi le même principe, on allège l'ensemble des structures en démolissant ce niveau intermédiaire, en déplaçant la billetterie TCL qui se trouve là, et donc depuis le centre d'échanges en regardant la place Carnot, une ouverture -on est dans les illustrations- mais sachez quand même qu'il y a déjà un ensemble d'études techniques, de structures qui nous permettent de savoir qu'on peut percer et casser ces éléments-là pour ouvrir ce CEP, qui est comme posé sur la place Carnot, posé un peu comme l'antichambre de la gare. On se retourne, on est toujours dans la salle d'échanges et cette fois-ci nous regardons vers la gare et voilà aujourd'hui le paysage : on ne voit pas la gare, on est à moins de 100 mètres, elle est au fond.

De la même manière, la démolition de ce niveau de 12 mètres artificiels nous conduit à retrouver l'accès au niveau historique de la gare qui a complètement disparu aujourd'hui, avec la passerelle qui a été construite dans les années 1970. Donc quand on s'avance un peu, voilà l'espace qu'on a entre la gare et le centre d'échanges actuellement, c'est la fameuse dalle des taxis. Donc tout cela disparaît, l'idée c'est de retrouver enfin la gare de Perrache, cette salle des pas perdus, puisque nos partenaires de la SNCF vont également travailler sur un re-décoffrage de l'ancienne salle des pas perdus pour permettre à l'ensemble des usagers de retrouver un accès tout à fait naturel, comme dans n'importe quelle grande ville, à une gare et non pas par des accès artificiels à 12 mètres.

Sur la voûte : nous sommes ici -c'est une photo- dans la voûte Ouest, donc en regardant la place Carnot, ici pour vous situer derrière ce voile qui n'est pas porteur, donc cette voûte que nous vous proposons de piétoniser, nous avons la place Carnot qui est complètement masquée, et vous voyez l'accès au métro depuis cette voûte qui est très confidentiel, puisqu'on rentre quasiment par une petite porte de souris dans le métro. Donc ici, toutes les études qu'on a menées avec les partenaires, la direction de la voirie, la mission Déplacements, etc, également le CEP, là aussi c'est d'alléger complètement ces structures. C'est peut-être là où c'est assez spectaculaire, on peut donc à la fois ouvrir le voile latéral ici où nous avons le métro qui est juste de ce côté derrière le mur. Donc l'idée c'est de montrer ce métro, et de la même manière percer une trémie dans le plafond pour se trouver connecté directement au CEP.

L'idée, c'est de passer d'une voûte tunnelière de plus de 300 mètres de long aujourd'hui, à une rue, donc voilà la même voûte, je reviens en arrière pour qu'on comprenne bien. Donc la voûte est là, on a dégagé les voiles ici, ce qui a d'ailleurs été fait sur l'autre voûte quand le tram passe et on aperçoit la place Carnot, on se connecte directement sur la ligne A du métro de manière beaucoup plus fonctionnelle, on perçoit la montée sur la salle du niveau du centre d'échanges qui est ici. De l'autre côté, on a de la même façon la place des Archives dans le fond et la place Carnot dans le dos, idem donc l'entrée du métro qui se situe à peu près ici, démolition des voiles donc ce qui n'est pas porteur, percement de la trémie, et de la même façon donc la voûte devient rue ou liaison piétonne, avec un statut intermédiaire qui permet à la fois de se connecter au métro, de monter au centre d'échanges si on a des courses à faire, et quelque chose qui est complètement transformé dans la perception de cette liaison entre le Sud et le Nord.

En semi-aérien, toujours dans le même sens, on est un peu plus haut, on perçoit directement cette voûte qui connecte, on a vu tout à l'heure qu'on connectait Perrache et la gare historique par ce niveau-là et également, cette voûte ensuite qui n'est plus une voûte tunnelière sur 300 mètres de long mais une rue qui traverse l'ensemble du périmètre.

Deuxième élément, on a donc étudié cette fois-ci plus en détail avec le SYTRAL un élément assez fort pour parfaire la desserte du quartier, c'est l'arrivée du tram T2 sur le cours Suchet. Vous savez qu'aujourd'hui nous avons déjà le tram T1 qui sera bientôt prolongé sur Debourg, le tram T2 s'arrêtait au niveau du centre d'échanges puis faisait un retour devant, donc là la possibilité qu'on a vérifiée avec le SYTRAL d'amener le terminus T2 au droit du cours Suchet et de piétonniser cette section, ce qui fera notamment l'objet d'études, est une bonne avancée pour nos partenaires du SYTRAL qui a contribué grandement à améliorer la prise des transports en commun, sachant qu'en septembre 2015 l'Université catholique puis les bureaux de la deuxième prison ouvriront. C'est donc quelque chose qui permettra d'améliorer encore notre accessibilité au quartier.

Pour la gare, nous sommes cette fois-ci au Sud côté place des Archives, vous connaissez le paysage, les seuls accès aujourd'hui à la gare, donc cette voûte Ouest qui sera piétonnisée, c'est ce qu'on appelle le Goldorak, la SNCF, c'est cette triple volée d'escalators qui emmène à 12 mètres. C'est le seul accès à la gare aujourd'hui qui oblige, pour les flux voyageurs comme pour les flux piétons, les usagers à monter à 12 mètres, à redescendre à 6 mètres, à redescendre à zéro, tout cela dans un dédale d'escaliers interminable.

Ici, on a ce que l'on appelle le passage souterrain Rhône : donc c'est un passage –on voit les fenêtres ici- qui, lorsqu'on pousse le mur, permet d'accéder directement au train.

Donc, en relation cette fois-ci avec la SNCF et le cabinet AREP, les idées qui ont été proposées, c'est donc de percer, avec une polarité qui va être assez forte, je rappelle ici l'Université catholique, etc..., donc de créer un accès directement lorsqu'on descend du métro : c'est donc une vue avec les deux trams ici, environ à 85 mètres pour l'accès TER ; je rappelle que c'est 70 à 75 % d'usagers pendulaires qui utilisent aujourd'hui cette gare. Donc un accès direct au train, sans nécessité de monter sur la passerelle.

Pour les usagers du TGV, puisqu'on est également sur une gare dite « particulière » : on a les départs des TGV Lyon/Paris et l'avitaillement de tous les TGV se fait sur la plateforme industrielle de Perrache pour la SNCF. La capacité par deux grands ascenseurs a continué à bénéficier de cette passerelle ici qui concentre Paul, le salon Grands voyageurs, un espace chauffé et confortable, et qui permet ensuite de descendre et prendre son train. Ou, pour l'usager qui veut aller vers la place Carnot, donc 70 mètres, ou prendre un métro, cette fameuse voûte que je vous ai montrée tout à l'heure, complètement réaménagée, sectionnée, etc...

Une autre vue, semi-aérienne, toujours depuis l'amorce du cours Suchet : c'est le travail avec SNCF et Gares et collections, on voit ce que donnerait la reconfiguration du site, avec pourquoi pas, la création d'un commerce et de l'autre côté, voilà ce que cela donnerait.

En tout cas, c'est le programme des études techniques détaillées que nous avons. Là nous avons les prisons dans le dos, actuellement les prisons dans le dos et la transformation, c'est donc ce que je vous exposais à l'instant : cette capacité, –cela manque un peu de contraste- l'entrée directe pour les usagers qui prennent un TGV ici, ou à l'accès à la gare, qui est entièrement repensée et facilitée.

Les grandes lignes du projet, c'est 3.400.000 € d'études techniques détaillées, en partenariat avec les sept partenaires que je vous ai indiqués tout à l'heure. C'est un budget estimatif aujourd'hui, qui a été présenté en Comité stratégique des gares de 65 M€ : donc ils seront en cofinancement entre les partenaires qui sont indiqués. L'objet de la délibération qui vous est présentée, c'est la participation de la Ville de Lyon à hauteur de 100.000 €, au titre de ces études techniques détaillées, avec le calendrier qui est le suivant, sous réserve des votes des différents partenaires : le Grand Lyon a délibéré il y a déjà un mois. Nous attaquons les éléments techniques et financiers dès le mois de janvier 2014, développement de concertation, à partir du mois de septembre, pour une restitution de ces faisabilités à la mi-2015 et sous réserve à nouveau du vote des collectivités, engagement des travaux sur une durée de cinq ans qui vont s'étaler entre 2015 et 2020.

Voilà Monsieur le Maire.

M. LE MAIRE : Merci beaucoup. Merci à M. Joutard. On va donc clore cette séance Commission générale, pour reprendre le débat. J'ai donc un certain nombre d'interventions et tout d'abord M. Broliquier.

(Reprise de la séance publique à 18 h 45)

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2^e arrondissement : Monsieur le Maire, cette convention est une nouvelle étape avant le démarrage des travaux de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Lyon Perrache, qui est prévu pour la fin du prochain mandat.

Ce projet est, bien sûr, indispensable pour accompagner la montée en puissance de la fréquentation des transports régionaux, pour favoriser l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, mais il est surtout indispensable pour transformer la barrière de Perrache en trait d'union entre le Nord et le Sud et faciliter les cheminements et les circulations.

Il est urgent de désenclaver les quartiers de Perrache et de la Confluence et aujourd'hui la continuité -tout le monde le sait, on l'a suffisamment regretté- n'est pas assurée par le métro. Confluence est un îlot écologique isolé du reste de la Ville de Lyon. Les liaisons douces ne suffisent pas à son intégration urbaine. Et, elles ne suffiront jamais. Il faut compenser cette erreur par des traversées à la fois piétonnes, modes doux, voitures, transports en commun, des traversées simplifiées et fluidifiées.

C'est pour répondre à ces urgences, que j'ai voté pour le projet Ruelle au Conseil communautaire. Et, je suis entièrement d'accord avec les grands objectifs qui viennent de nous être présentés.

Mais, aussi séduisant soit-il, le projet Ruelle comporte une faiblesse majeure : la circulation. C'est pour vous alerter sur ce point fondamental que les Elus de la Majorité du 2^e arrondissement, à l'unanimité, au sein de la réunion du Conseil, se sont abstenus sur ce projet.

Parce que si son ambition est bel et bien de donner de la transparence en facilitant les circulations, il doit alors s'agir de toutes les circulations. Et c'est la position que nous défendons depuis des années. Et j'insiste aujourd'hui à nouveau sur ce point essentiel.

Avec la fermeture de la voûte Ouest à la circulation des voitures, les véhicules seraient alors reportés sur le quai Rambaud, côté Saône et sur la rue Delandine, côté Rhône. Ce schéma ne peut se concevoir sans appréhender la question du réaménagement des espaces de circulation, au carrefour du pont Kitchener, d'un côté, des quais Rambaud et Tilsitt, à proximité. Or, à notre connaissance, rien n'avance sur ce secteur : nous n'avons pas connaissance de projets majeurs de réaménagement facilitant les transitions et les circulations sur ce secteur.

La fermeture de la voûte Ouest pourrait permettre de réduire le nombre de voiries sur le cours de Verdun, côté Gensoul et améliorer la végétalisation de ce secteur, en liaison avec les rives de Saône et le pôle d'échanges et on pourrait alors réduire le nombre de voies. Mais, la voûte fermée, quelles solutions de fonctionnement pour les activités de la partie Sud du cours de Verdun, notamment d'hôtellerie et de restauration ?

Enfin, si l'on aborde la question des circulations dans notre cœur d'agglomération, on ne peut évidemment faire l'impasse sur le déclassement de l'autoroute. Mais, comme chacun le sait, sans contournement autoroutier de Lyon par l'Ouest ou l'Est, pas de déclassement possible.

En attendant, oui, le projet Ruelle permettrait d'atténuer cette fracture urbaine que représentent les voûtes et le Centre d'Echanges pour la Presqu'île, mais il doit, comme tout nouveau projet sur ce secteur, s'inscrire dans une véritable vision globale des déplacements sur l'ensemble de la Presqu'île, pour ne pas créer plus de désordres qu'il n'en résout !

Mme ROY Mireille, Adjointe : Monsieur le Maire, chers Collègues, lorsque Louis Pradel a créé le « Centre d'Echanges » de Perrache, c'était pour que l'autoroute arrive au cœur de la ville. Nous étions en 1976 et la voiture était reine : pas la petite reine, la grosse reine !

C'était aux piétons de faire le détour, dans la Presqu'île, pour laisser la place aux files automobiles qui allaient bouchonner sous le tunnel de Fourvière. Lyon n'était connu des Parisiens que pour ce fameux bouchon d'ailleurs !

Qui pouvait bien circuler à l'époque en vélo dans la presqu'île, à part peut-être quelques candidats au suicide ? Le projet que vous nous présentez à présent pour ce pôle d'échanges, montre l'étendue du chemin parcouru dans les mentalités. Nous étions à l'ère de la mobilité dure, nous passons à celle de la mobilité douce. Ce projet est évident maintenant. L'architecture est transparente, tout est fluide, le paysage s'ouvre. Vous nous rendez la gare et sa salle des pas perdus pour tout le monde, puisque vous nous la rendez. Vous nous offrez la place Carnot à revisiter.

Au sens propre comme au sens figuré, ce projet crée de la respiration dans la ville, ouvre de belles perspectives et nous remet les pieds sur terre. Les piétons se retrouveront enfin à leur vraie place, c'est-à-dire au centre de la circulation. Parce que le premier mode doux, c'est la marche à pied. Parce que les poussettes et les fauteuils roulants doivent pouvoir circuler partout dans la ville. Et les piétons doivent avoir accès très facilement

à une offre de transport diversifiée, comme on la trouve déjà à Perrache, qu'il s'agisse des TCL, du train, des vélos en libre-service, de voitures en auto partage et pourquoi pas, demain, bien d'autres solutions encore.

Les médias parlent de la pollution de l'air en période de pic d'émissions, comme nous en avons connus encore cette semaine. Mais c'est la pollution ordinaire qui fait le plus de dégâts toute l'année, en particulier à cause des motorisations diesel. Nous avons installé un mur végétal pour dépolluer Perrache... pourquoi pas, mais nous devons surtout nous attaquer aux causes de cette pollution ! En cela, je rejoins la position qu'a défendue Pierre Hémon tout à l'heure, même si nous ne partageons pas encore tout à fait la même gamelle.

M. HEMON Pierre, Adjoint : Je peux faire un intergroupe technique !

Mme ROY Mireille : Rendre la ville aux piétons, c'est faire œuvre de santé publique et agir contre le réchauffement climatique. C'est construire une ville apaisée, moins bruyante, moins accidentogène. C'est doper le commerce de proximité et favoriser la convivialité de voisinage. Voilà pourquoi la ville durable est une ville prioritairement piétonne.

Monsieur le Maire, nous devons donc toujours aller plus loin dans cette direction. Les transports publics sont encore chers pour de nombreux Lyonnais. Certaines liaisons restent difficiles en TCL. La voiture individuelle a encore trop de place dans nos rues -n'en déplaise à M. Broliquier-, même si nous agissons tous les jours pour développer le covoiturage.

La reconfiguration du pôle d'échanges de Perrache, ainsi que les perspectives sur la Part-Dieu, constituent d'excellentes opportunités pour encourager dès maintenant des changements de comportements plus globaux. A pied, en train ou en vélo, ne ratons pas ce virage ! Je vous remercie de votre attention.

M. SECHERESSE Jean-Yves : Monsieur le Maire, chers Collègues, cela a été dit et redit et cela vient d'être montré et fort bien montré, avec ce projet d'envergure qui entend procéder au réaménagement du pôle d'échanges de Perrache, mais aussi d'un secteur majeur de notre Ville, il s'agit :

- de parler aussi d'urbanisme du cœur de notre agglomération,
- de réunifier, comme cela a été dit, un territoire divisé et meurtri, de rendre lisible et séduisant un espace devenu parfois interlope, de mettre en valeur ce fameux parvis jusque là encombré d'objets urbains disqualifiés,
- de permettre l'accès direct et confortable au train,
- et de favoriser le parcours du piéton, en particulier vers le métro et les deux lignes de tramway.

Ce projet promis à la concertation, consiste à refondre le pôle d'échange, certains diront enfin, et à le sortir de ce qui ressemble à un véritable écheveau intermodal peu aguicheur, de sa lente dégradation.

Bien que témoin d'une conception contestable de la vie urbaine, ce pôle d'échange de Perrache est en effet un lieu, ne l'oublions pas, pertinent et utile, cela a été rappelé tout à l'heure par M. l'Architecte. Il voit passer chaque jour 350 trains, il est accessible en métro, en tramway, par 13 lignes de bus et 110 cars départementaux et internationaux.

C'est aussi un carrefour partagé, dans la difficulté, par 36 millions d'usagers qui se croisent chaque année, sur ce secteur que certaines prévisions réalistes annoncent comme deux fois plus fréquenté dans une quinzaine d'années.

Il convient donc de s'y résoudre, ce pôle d'échange perrachois ne peut être rayé de la carte, mais en regard de cela chacun doit bien comprendre que les choses ne peuvent perdurer plus longtemps. L'heure de ce réaménagement est donc venue et c'est tant mieux.

Il s'agit donc, comme nous venons de le voir, de rendre ce secteur plus commode et fonctionnel, mais aussi plus attractif et plus agréable, de le considérer aussi comme un élément décisif d'une sorte de colonne vertébrale urbaine structurant la presque île des Terreaux au Confluent.

Inutile de revenir sur le contexte des années 1960 qui a conduit les esprits de l'époque à martyriser la place Carnot. Inutile de s'épancher sur une période contrastée où le meilleur est venu côtoyer le pire. Inutile enfin d'instruire des procès.

L'heure est aujourd'hui de sortir de l'ornière, ce territoire et son centre d'échange, de renforcer les connexions entre les quartiers séparés que nous devons réunifier en montrant aux Lyonnais que Perrache n'est pas la ligne d'horizon de cette presque île, qu'au-delà des voutes, avec la place des Archives et les anciennes prisons de Lyon en voie de réaménagement, le cours Charlemagne, Sainte-Blandine et le Confluent, un nouveau tempo urbain se fait entendre et le prolongement de la ligne de tramway vers Debourg devrait désenclaver cette presque île.

Ce centre, pièce maîtresse de notre centre presque île, doit ainsi devenir un vrai espace d'échange, mais aussi un passage devenu agréable, un projet d'ensemble favorisant l'accès de tous, à la mobilité, au train et aux transports urbains.

Bref, une bonne nouvelle pour les Lyonnais et l'ensemble de ceux qui appartiennent à notre pôle métropolitain et qui fréquentent chaque jour le centre de Perrache.

Avec la mise en œuvre de ce projet qui demande encore de la concertation, une époque s'achèvera, celle ayant provoqué des plaies dans notre tissu urbain.

Votre refus, Monsieur Broliquier, de voter ce dossier au nom de la circulation automobile, permettez-moi de vous le dire, est daté. Je pensais que vous aviez tiré des leçons de vos erreurs comme M. Perben d'ailleurs, au sujet des berges du Rhône quand nous avons décidé de chasser les véhicules automobiles qui stationnaient depuis des lustres. Malheureusement, je constate une fois de plus que vous n'avez pas compris les leçons du passé. J'en suis désolé, pas tellement pour vous, mais pour les Lyonnais qui, encore, vous font confiance.

Aujourd'hui, Lyon tourne une page de sa riche, magnifique, mais contradictoire histoire. En nous engageant ainsi dans ce nouveau projet pour Perrache et la presqu'île, nous construisons une ville tout à la fois plus accessible, plus lisible et simple, plus séduisante et plus pratique. Le Groupe socialiste votera avec enthousiasme ce dossier.

M. HEMON Pierre : Nous nous réjouissons comme les autres groupes de la majorité de ce beau projet.

Le scénario cible présenté dans cette délibération pour le réaménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Perrache est un beau projet qui va permettre d'ouvrir la gare au Nord et au Sud et faire en sorte qu'elle ne soit plus un verrou pour ce secteur. Cela va permettre une intégration urbaine avec une mise en relation de la Confluence avec la place Carnot.

Nous apprécions :

- le réaménagement au niveau du sol qui facilitera l'orientation et les cheminements piétons,
 - la création de la place de Perrache en lieu et place des différents parkings,
 - la piétonisation de la voûte Ouest qui sera accessible aussi aux vélos,
 - la piétonisation de la place des Archives et du cours Suchet,
- en résumé la large place donnée dans ce projet aux modes doux et aux transports en commun.

Quelques remarques et propositions :

- Concernant le report du terminus du tramway T2 au Sud de la gare, sur le cours Charlemagne, nous proposons qu'un prolongement soit étudié jusqu'au Sud de la presqu'île. Cela permettrait d'améliorer grandement l'accès en transport en commun de la Confluence. Il existe déjà à Lyon et dans d'autres villes plusieurs lignes de tramway sur les mêmes rails, il n'y a pas de raison qu'à la Confluence cela ne soit pas possible.

- Concernant la voûte Ouest une vraie différenciation des flux piétons et vélos.

- Concernant les terrasses du centre d'échanges qui abritent différents jardins, notre demande est que leur maintien soit bien pris en compte.

- Une large concertation sur ce projet et en particulier sur l'aménagement des espaces publics.

Ce pôle d'échanges ainsi modernisé et réaménagé pourrait ainsi devenir une gare importante pour Lyon et la métropole lyonnaise et ainsi décharger d'un certain nombre de flux le pôle d'échanges de la Part-Dieu qui en a bien besoin.

Dernier point : ce réaménagement ne commencera pas avant 2016 pour durer plusieurs années. N'oublions pas d'ici là, les nombreux piétons qui circulent sous les voûtes et pour qui des mesures d'étanchéité permettraient d'éviter qu'ils se fassent mouiller un peu trop souvent à leur goût.

Nous voterons avec satisfaction cette délibération. Je vous remercie.

M. LE MAIRE : Donc, Mesdames et Messieurs, je veux dire qu'aujourd'hui, c'est clair, si les Lyonnais votent pour nous, en particulier ceux du 2^e arrondissement, cela se fera, si jamais ce n'est pas le cas, cela ne se fera pas ! On dira ceci, on dira cela ! On dira autre chose, à un moment donné on ne le fera pas.

M. HAVARD Michel : Cela se fera aussi !

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

(Mme d'Anglejan s'est abstenue.)

(Adopté.)