

OUVRONS PERRACHE

Concertation du 17 mai au 18 juillet

BILAN

DE CONCERTATION





01 OBJECTIFS ET CONTENU DU DOCUMENT 5

- 1.1 – L'émergence du projet
- 1.2 – Le projet
- 1.3 – Le cadre réglementaire
- 1.4 – Une démarche unique
- 1.5 – Les objectifs et le périmètre
- 1.6 – La méthodologie du bilan
- 1.7 – L'organisation du document

02 L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION 11

- 2.1 – Un pilotage mené par la Métropole de Lyon, une coordination assurée par la SPL Lyon Confluence
- 2.2 – Les modalités partagées de la concertation
- 2.3 – Les dispositifs d'information du public
- 2.4 – Les enquêtes
- 2.5 – Les balades urbaines
- 2.6 – Les temps d'écoute et d'échange
- 2.7 – Les moyens d'expression

03 LE BILAN DE LA CONCERTATION 23

- 3.1 – Le bilan quantitatif
- 3.2 – La synthèse des expressions du public
- 3.3 – Les thèmes récurrents

04 ANNEXE 57

- 4.1 – Dossier de concertation

01

—
**OBJECTIFS ET CONTENU
DU DOCUMENT**

➔ 1.1 L'émergence du projet

Le pôle d'échanges multimodal de Perrache

Le projet Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL) a pour objectif principal de renforcer l'intégration des réseaux de transports publics en coordonnant les différentes actions des partenaires du transport de l'aire urbaine lyonnaise. Enjeux : développer l'intermodalité dans les déplacements quotidiens.

Le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Perrache (PEM Perrache) s'inscrit dans les objectifs du protocole d'intention « desserte périurbaine de l'agglomération lyonnaise Lyon-Givors » (rive droite du Rhône), signé par l'ensemble des partenaires de REAL en 2007. Cette signature concerne plus particulièrement l'objectif 3 « amélioration des conditions de rabattement et de l'intermodalité en gare ».

Le PEM Perrache cumule aujourd'hui 100 000 utilisateurs quotidiens des transports en commun, de la gare SNCF ainsi que les piétons, traversant la presqu'île du nord au sud. Un doublement de cette fréquentation est prévu d'ici 2030.

La Confluence

Lyon Confluence est l'un des plus vastes projets urbains d'extension de centre-ville en Europe. Étendu sur 150 hectares, il se compose, à la fin des années 90, de 70 hectares de friches industrielles, logistiques et portuaires, au confluent du Rhône et de la Saône, dans le prolongement de l'hyper-centre de Lyon dont il va doubler l'étendue. La première phase du projet urbain a déjà transformé durablement la physionomie et les usages de ce quartier. La Confluence côté Saône est devenue un territoire de destination, où l'on circule en modes doux, où l'on privilégie la mixité des usages, la créativité et l'innovation.

Le territoire libéré du Marché d'intérêt national (MIN), transféré en périphérie lyonnaise en 2009, offre de nouvelles perspectives et permet le déploiement d'une deuxième phase d'extension du centre-ville de Lyon. Sur 35 hectares, cette deuxième étape abritera logements, bureaux, commerces, espaces et équipements publics, pour un total équivalent au programme de La Confluence côté Saône, soit 420 000 m².

Au confluent du Rhône et de la Saône, si le site offre un environnement exceptionnel, aquatique et naturel, bordé par l'eau et les collines de l'ouest lyonnais, il est physiquement contraint. Une attention particulière a donc été apportée à sa desserte. À l'entrée du quartier, le pôle d'échanges multimodal de Perrache offre une gare TGV et TER, un accès aux autoroutes A6 et A7, 14 lignes de bus, deux lignes de tramway (T1 et T2) et le terminal du métro A.

Concerné par le développement urbain de La Confluence, le quartier de Perrache Sainte Blandine, construit aux XIX^e et XX^e siècles, est en mutation. Depuis le début des années 2000, il a connu la reconversion d'un ancien centre de tri postal en archives municipales, la création de la place des Archives, parvis de la gare SNCF, et accueille progressivement nouveaux bureaux, logements et commerces. Certains îlots ont déjà achevé leur transformation avec notamment le

nouveau siège de la Chambre régionale de commerce et d'industrie, l'installation de l'Université catholique de Lyon dans l'ancienne prison Saint-Paul en 2015, de logements et de bureaux dans l'ancienne prison Saint-Joseph sur le quai Perrache.

C'est dans ce contexte urbain en mutation que la Société Publique Locale (SPL) Lyon Confluence a conduit, en 2009 et 2010, une étude urbaine et de préfaisabilité. Ces réflexions ont été présentées en réunion publique en juin 2010. Un travail partenarial a ensuite été engagé avec les acteurs partenaires du projet :

- État et Région Auvergne-Rhône-Alpes, partenaires financeurs du projet PEM Perrache,
- SNCF Mobilités Gares & Connexions et SNCF Réseau, maîtres d'ouvrage sur le projet gare SNCF,
- Métropole de Lyon, maître d'ouvrage sur le projet urbain (espaces publics et centre d'échanges) et Ville de Lyon, maître d'ouvrage sur les aménagements relevant de sa compétence,
- SYTRAL, maître d'ouvrage des projets de transports collectifs urbains,
- SPL Lyon Confluence, dont la maîtrise d'ouvrage des espaces publics sur le secteur et la coordination générale du projet, ont été confiées par la Métropole de Lyon.

Cette démarche partenariale a permis de valider un scénario cible d'aménagement du PEM Perrache en avril 2013. Le projet de requalification du PEM Perrache a pour objectifs :

- une simplification des liaisons piétonnes sud-nord et nord-sud afin de relier la place Carnot à la place des Archives,
- une intégration urbaine au cœur de Lyon par une mise en relation directe du nord de La Confluence avec la place Carnot et Presqu'île, et par la recherche d'une plus grande qualité des espaces publics,
- une amélioration de l'intermodalité avec une accessibilité renforcée au métro et au tramway,
- une amélioration des conditions d'accès à la gare SNCF.

➔ 1.2 Le projet

Les partenaires ont défini, en 2015 un phasage du projet et une première enveloppe financière. En effet, au regard des capacités d'investissement de chacun, la réalisation des aménagements prévus a été « phasée » pour permettre le lancement opérationnel d'une première étape dès 2019. Le coût prévisionnel de ces premiers travaux est évalué à 36,2 M€.

Cette première phase opérationnelle intègre le réaménagement de la voûte ouest pour créer un itinéraire piéton et cyclable confortable (avec une séquence à ciel ouvert), une nouvelle halle voyageurs s'ouvrant sur la place des Archives, des accès améliorés à la ligne A du métro et des interconnexions facilitées entre la ligne du tramway T2 et la gare SNCF grâce, notamment, au réaménagement du nord du cours Charlemagne et au déplacement du terminus de la ligne du tramway T2. Les objectifs et le contenu plus précis de ces aménagements sont présentés et explicités dans le dossier de concertation annexé (4-1) au présent document.

➔ 1.3 Le cadre réglementaire

Conformément aux dispositions combinées des articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme, la procédure de concertation préalable est due au titre des aménagements suivants :

- Les aménagements de voiries relevant de la maîtrise d'ouvrage de la Métropole de Lyon déléguée à la SPL Lyon Confluence, portant sur la transformation de la voûte ouest en voie mode doux, qui imposent une procédure de concertation préalable. L'article R 103-1 précité soumet à concertation préalable les travaux suivants :
 - « La transformation d'une voie existante en aire piétonne supérieure à 3 000 m² »,
 - « La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ».

- Les aménagements des infrastructures du tramway dus à l'extension de la ligne du tramway T2 relevant de la maîtrise d'ouvrage du SYTRAL. L'article R 103-1 précité soumet à concertation préalable les travaux suivants :
 - « La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ».

- L'extension de la gare au sud et la création d'un accès depuis la place des Archives, relevant des maîtrises d'ouvrages de SNCF Mobilités Gares et connexions et de SNCF Réseau. L'article R 103-1 précité soumet à concertation préalable les travaux suivants :
 - « La création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 € ».

➔ 1.4 Une démarche unique

Compte tenu de la cohérence des calendriers de ces différents aménagements envisagés dans un même secteur géographique, et pour des raisons d'opportunité et d'efficacité, la participation du public est sollicitée sur l'ensemble des opérations ayant pour effet de modifier le cadre de vie et l'activité économique du territoire concerné.

Les différents maîtres d'ouvrage sont donc convenus d'organiser une concertation préalable commune selon l'article L 103-2 du code de l'urbanisme. En effet, ce projet est le résultat d'un travail technique partenarial qui a abouti à une opération cohérente intégrant plusieurs « sous-projets » portés par des maîtres d'ouvrage

distincts, mais qui doit, pour être comprise et partagée, être présentée de manière globale. L'objectif de cette concertation est de partager les enjeux et les grandes orientations du projet de requalification du pôle d'échanges multimodal de Perrache avec les acteurs et partenaires du projet, les habitants, usagers et associations, et autres personnes concernées, ainsi que de leur permettre d'exprimer leurs attentes, préoccupations et propositions.

➡ 1.5 Les objectifs et le périmètre

Les objectifs de cette concertation sont de :

- partager les enjeux du projet PEM Perrache avec les acteurs et partenaires du projet, les habitants, les usagers des transports ferroviaires et des transports en commun, les associations et les autres personnes concernées ;
- leur présenter les intentions de chaque maître d'ouvrage concernant ces différents aménagements,
- leur permettre d'exprimer leurs attentes, préoccupations et propositions ;
- préciser et finaliser le programme des aménagements en tenant compte de l'expression des besoins.

Le périmètre de la concertation couvre un territoire volontairement étendu au sein duquel ces aménagements sont envisagés. Il est délimité par les voies ci-après :

- à l'est : le quai Perrache,
- au sud : le cours Suchet,
- à l'ouest : le quai Rambaud,
- au nord : la place Carnot.

➡ 1.6 La méthodologie du bilan

Le présent document recense les modalités d'organisation de cette concertation et fait le bilan des échanges et des contributions de chacun(e) à l'élaboration du projet.

En effet, à l'issue de la période de concertation, l'ensemble des expressions du public (mails, registres, posts Facebook, contributions en réunion publique...) a été assemblé afin de réaliser un travail d'analyse, tant quantitatif que qualitatif des avis, questions, remarques, critiques, analyses et suggestions.

Ce document présente les avis formulés par les participants à la concertation de la manière la plus exhaustive afin de répondre à trois objectifs majeurs :

- rendre compte de manière fidèle de la participation des citoyens,
- constituer un outil d'aide à la décision à partir d'un état des lieux clair et détaillé des différents avis et suggestions,
- informer les habitants et usagers sur le bilan de la concertation et sur ses conclusions et préconisations.

➔ 1.7 L'organisation du document

Le bilan de la concertation est constitué de trois grandes parties :

- une première partie intitulée « Organisation de la concertation », qui détaille les modalités de concertation, les dispositifs d'information et les moyens d'expression mis en place ;
- une seconde partie intitulée « Bilan de la concertation », qui analyse de manière quantitative et qualitative les questions/avis du public et apporte les réponses du maître d'ouvrage ;
- une annexe intégrant le dossier de concertation.

02

—

**L'ORGANISATION
DE LA CONCERTATION**

➔ 2.1 Un pilotage mené par la Métropole de Lyon, une coordination assurée par la SPL Lyon Confluence

Les différents maîtres d'ouvrages sont convenus d'une part d'organiser une concertation préalable commune selon l'article L 103-2 du code de l'urbanisme et d'autre part, de confier le pilotage de la procédure à la Métropole de Lyon. Toutefois, les maîtres d'ouvrage restent associés à la conduite de cette procédure, conformément au processus organisationnel décrit ci-après.

Ainsi, le processus suivant a permis de mettre en place cette démarche unique et coordonnée de concertation entre SNCF Mobilités Gares et connexions, SNCF Réseau, le SYTRAL et la Métropole de Lyon :

1. SNCF Réseau, SNCF Mobilités Gares & Connexions ont délibéré respectivement le 13 avril 2016 et le 29 mars 2016 pour approuver les objectifs et les modalités de la concertation préalable et confier à la Métropole de Lyon le soin de piloter et d'organiser la concertation préalable commune en leurs noms selon les modalités définies;
2. le SYTRAL a délibéré le 19 février 2016 pour approuver les objectifs et les modalités de la concertation préalable et confier à la Métropole de Lyon le soin de piloter et d'organiser la concertation préalable commune en leurs noms selon les modalités définies;
3. la Métropole de Lyon a délibéré le 2 mai 2016 au vu des décisions de l'ensemble des maîtres d'ouvrages concernés par la concertation;
4. la Métropole de Lyon a mis en œuvre la concertation selon les modalités fixées et confié à la SPL Lyon Confluence la mission de coordination générale de la concertation;
5. chaque maître d'ouvrage a approuvé le bilan sur l'opération relevant de sa maîtrise d'ouvrage et la Métropole de Lyon a délibéré le 12 décembre sur un bilan synthétisant les bilans de chaque maître d'ouvrage en sa qualité de maître d'ouvrage et de coordonnateur de la concertation.

➔ 2.2 Les modalités partagées de la concertation

Par délibérations, les partenaires ont décidé des modalités suivantes de concertation :

- la concertation débutera mi-mai 2016 et se déroulera jusqu'à mi-juillet 2016. Elle aura une durée minimale de deux mois;
- l'information du public sur la date précise d'ouverture sera assurée au minimum 15 jours avant le lancement effectif de cette concertation, par voie de presse et d'affichage en gare, ainsi que par une insertion sur les sites internet officiels de chacun des maîtres d'ouvrage;
- un dossier de concertation établi sur la base des éléments fournis par chaque

maîtrise d'ouvrage et un registre seront laissés à disposition du public à la mairie du 2^e arrondissement de Lyon, en gare de Lyon Perrache et à la Maison de La Confluence. Le dossier de concertation pourra être éventuellement complété ultérieurement. Le public en sera informé par voie de presse. Il sera également consultable et téléchargeable sur les sites internet des maîtres d'ouvrage. Des informations seront disponibles dans le périmètre du pôle d'échanges multimodal :

- la présentation du projet : une page dédiée sur le site internet de la SPL Lyon Confluence sera mise en ligne pour présenter le projet intégrant les différentes opérations des maîtres d'ouvrage partenaires et recueillir les observations du public. Le dossier de concertation sera téléchargeable sur ce site;
- l'annonce de la clôture : la clôture de la concertation sera annoncée selon les mêmes modalités que pour l'ouverture, la publicité devant intervenir néanmoins 15 jours avant la date de clôture effective.

La concertation s'est déroulée du 17 mai au 18 juillet 2016.

Au-delà de ces modalités, les partenaires ont souhaité favoriser la participation du public en mettant en place un dispositif complet et multi-supports sur le projet de manière à informer le maximum de personnes.

➡ 2.3 Les dispositifs d'information du public

2.3.1. Le dossier de concertation



Un dossier de concertation de 26 pages a été mis à disposition du public dans six lieux*. Il était également consultable et téléchargeable en ligne, sur le site www.lyon-confluence.fr. Ce dossier donnait aux citoyens les informations essentielles sur le projet - origines, enjeux et objectifs - et décrivait les évolutions apportées sur les espaces publics, la gare, l'organisation des transports en commun. Au regard de la complexité d'un tel projet, l'ensemble du document a été conçu de manière claire et pédagogique. L'objectif était de permettre à tous, y compris aux non-initiés, de comprendre les fondements du projet, les grandes orientations souhaitées par la maîtrise d'ouvrage ainsi que le dispositif de concertation au sein duquel ils pouvaient prendre la parole. Des témoignages du président de la Métropole de Lyon, du directeur territorial de la SNCF et de la présidente du SYTRAL ont également permis d'éclairer les participants sur l'intérêt de leurs opérations respectives.

Ce dossier, illustré de nombreuses images et de schémas, intégrait également une infographie générale permettant de saisir les grands principes et impacts du projet sur la ville et les transports.

* Le dossier de concertation pouvait être consulté : à l'accueil de la gare de Perrache, dans les locaux de la Métropole de Lyon sur la passerelle entre le Centre d'Échanges de Lyon Perrache et la gare (CELP), à la SPL Lyon Confluence, à la direction des déplacements urbains de la Ville de Lyon, à la mairie du 2^e arrondissement et à l'Université catholique de Lyon.

2.3.2. Le web et les réseaux sociaux

Afin de garantir la cohérence des communications des partenaires du projet, le dispositif web était structuré autour de l'information produite et des outils mis en œuvre par Lyon Confluence (page dédiée et page Facebook). Les partenaires disposaient de modèles de texte et de post à relayer sur leurs propres outils web et permettant de renvoyer sur :

- **Le site internet www.lyon-confluence.fr**

Une page dédiée à la concertation Ouvrons Perrache a été créée début mai 2016 sur le site www.lyon-confluence.fr. Elle présentait le projet et le dispositif de concertation (lieux de présence du dossier de concertation, réunions publiques, ateliers thématiques), mettait à disposition des internautes le dossier de concertation et les informait régulièrement des évolutions. La page a été mise à jour 6 fois durant la durée de la concertation.



- **La page Facebook animée en continu**

Une page Facebook Ouvrons Perrache a été créée début mai 2016. Elle avait vocation à informer les sociocitoyens, à répondre à leurs questions et à recueillir leurs avis. Cette page a fait l'objet d'une animation continue pour répondre avec la plus grande réactivité possible aux questions posées.

Fréquence des posts : en fonction de l'actualité de la concertation (de cinq posts par jour à un post tous les quatre jours).

Le taux de réponse sur la page était de 100 % et le temps de réponse de 1 à 4 heures.

Les informations données par cette page Facebook :

- présentation des évolutions prévues dans le projet,
- annonce des événements : réunions publiques, ateliers thématiques...,
- suivi en direct des événements et comptes-rendus sommaires.

Lyon Confluence a également mobilisé son compte Twitter Lyon Confluence pour relayer l'information sur la concertation (lancement, réunion publique et ateliers thématiques, clôture).

2.3.3. La couverture presse

Le projet a fait l'objet d'une couverture presse importante suite à la conférence de presse organisée le 31 mai 2016. Il est important de noter qu'à cette occasion, le quotidien Le Progrès a réalisé sa Une sur le projet ainsi qu'une double page documentée détaillant notamment le dispositif de concertation mis en place. Par ailleurs, France 3 Rhône Alpes a diffusé, le 31 mai, un reportage sur l'opération et une interview du président de la Métropole. Au total, le projet est apparu plus de 50 fois dans des médias très diversifiés :

Presse nationale	Nombre d'article / passages	Exemple de supports
Écrite	3	Le Moniteur L'Antenne Urbapress
Internet	10	Le Parisien Yahoo Buisness Immo

Presse régionale	Nombre d'article / passages	Exemple de supports
Écrite	15	Le Progrès La Tribune de Lyon Le Mag de Lyon
TV	3	TLM France 3 Rhône Alpes Auvergne
Radio	9	Radio Scoop RCF Chérie FM
Internet	21	20minutes.fr Lyonpoleimmo.com Lyonpremière.com

2.3.4. La présence sur l'espace public (affichage)

Un affichage a été réalisé à partir du 11 mai à des emplacements stratégiques et très fréquentés permettant d'informer les usagers de la gare et du CELP, ainsi que les habitants et usagers du secteur de la gare de Perrache :

▼ Dans la gare



▼ Sur la place des Archives



- sur la place des Archives :
visuel sur bâche format 2,5 x 6 m,
- à l'étage 1 de l'escalator permettant d'accéder à la gare de la place des Archives : sticker format 2 x 3,55 m,
- sur la billetterie automatique SYTRAL de la station Perrache : sticker format 2,20 X 4 m,
- place Carnot à l'entrée de la voûte, du métro et du centre d'échanges : bâche format 2 x 3,92 m,
- dans la gare : bâche format 3,6 x 2,9 m.



Les visuels étaient composés du titre « Et vous qu'en pensez-vous? », des dates de la concertation, d'une illustration de la future place des Archives, de l'adresse du site internet de Lyon Confluence, du nom de la page Facebook et du courriel ouvronsperache@lyon-confluence.fr. Deux types de conception graphique ont été réalisés en fonction de la localisation des bâches et stickers: affichage visible de près et affichage visible de loin.

Au-delà de l'affichage réglementaire, des affiches et des registres de recueil des avis étaient également présentes dans les lieux d'accueil du dossier de concertation.

2.3.5. Autres supports dédiés à l'information (flyer, vidéos...)

Des invitations à la réunion publique et aux ateliers thématiques ont été réalisées sous format imprimé et web. Elles ont été distribuées à 5 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres du secteur de la gare de Perrache (nord et sud) et transmises à un fichier de 1 055 personnes par mailchimp et courriel.

Elles ont également été diffusées par l'intermédiaire de la page Facebook.





Six vidéos ont été réalisées à l'occasion de la réunion publique du 15 juin. Présentées sous forme de questions-réponses, diffusées sur la page Facebook Ouvrons Perrache et le site internet www.lyon-confluence.fr, elles reprennent les interrogations du public et les réponses des partenaires du projet.

Titre des vidéos mises à disposition :

- Réunion publique Ouvrons Perrache : introduction de Gérard Collomb
- Le centre d'échanges
- Le métro
- La gare SNCF et les vélos
- La ligne du tramway T2
- Vers la rue Vaubecour

Une animation vidéo a été réalisée par le SYTRAL pour informer sur la concertation (dates, éléments principaux du projet). Elle a été diffusée du 6 au 12 juin sur les écrans iTCL du réseau, avec une audience quotidienne potentielle de 800 000 voyageurs.

➡ 2.4 Les enquêtes

2.4.1 Les enquêtes auprès des usagers du train et des transports en commun

Deux enquêtes usagers ont été menées le 10 mai 2016, auprès de 200 usagers des transports en commun d'une part, et de 200 usagers du train d'autre part.

- Enquête transports en commun : cette enquête, menée par deux intervieweurs, a été réalisée tout au long de la journée auprès d’usagers des transports en commun interrogés sur les quais de tramway Suchet et Perrache, ou sur les espaces publics de sortie du métro. Elle a permis de questionner 200 usagers sur leur provenance, leur destination, les modes de transports qu’ils utilisent, les correspondances effectuées, leur pratique de l’intermodalité, les difficultés rencontrées et les améliorations identifiées.
- Enquête usagers du train : cette enquête a été menée par 4 intervieweurs, situés sur la passerelle et l’estacade de la gare de Lyon Perrache, aux heures de pointe du soir et du matin, auprès de 200 usagers du train. En proportion, les enquêteurs sont parvenus à interroger davantage de personnes au départ qu’en arrivée. De la même manière que pour l’enquête usagers des transports en commun, 10 à 15 questions, la plupart fermées, ont été posées aux personnes interrogées : provenance, destination, usage fréquent ou non du train, type de déplacement, intermodalité, services en gare, difficultés rencontrées, améliorations possibles.

2.4.2. Les enquêtes spécifiques sur la place des Archives

La SPL Lyon Confluence entretient depuis plusieurs années des relations de recherche avec l’équipe INSA de l’institut ville environnement et Société (J.- M. Deleuil). Cette année, le sujet proposé aux étudiants de l’INSA, au titre de leur projet d’initiation à la recherche et au développement, portait sur la place des Archives. Ainsi, deux étudiants et deux professeurs ont mené une enquête sur les usages de la place. La méthodologie employée a été plurielle : une approche qualitative a été développée, renseignée par des entretiens semi-directifs en veillant à une représentativité des publics (acteurs du projet, usagers de la place), des analyses de sources grises administratives, de l’observation de réunion publique. Cette approche a été croisée avec des méthodes quantitatives, fondées sur des comptages sur site, en veillant à une variété des moments d’enquête.

Les étudiantes ayant travaillé sur cette enquête ont participé à l’atelier organisé par la SPL Lyon Confluence sur la place des Archives et restitué une part de leurs résultats d’enquête à cette occasion.

➡ 2.5 Les balades urbaines

Des balades urbaines ont été organisées les vendredi 27 mai et samedi 4 juin 2016, sur le thème « Passons les voûtes, la gare Lyon Perrache au centre de la Presqu’île ». Ces promenades, organisées en lien avec l’association Nomade Land, ont permis de parcourir les espaces qui vont être aménagés avec les participants, et de leur présenter les évolutions à venir, notamment grâce aux visuels produits par l’urbaniste coordonnateur du projet, l’Atelier Ruelle. Les temps de discussion lors des promenades, très participatives, ont permis d’explicitier le projet auprès des participants.

Elles ont respectivement rassemblé 33 et 12 participants, qui provenaient pour moitié du quartier de La Confluence, et pour moitié des autres quartiers de Lyon et sa banlieue.

➔ 2.6 Les temps d'écoute et d'échange

2.6.1 La réunion publique

Le 15 juin 2016 s'est déroulée la réunion publique sur le projet «Ouvrons Perrache » au sein de l'Université catholique. L'objectif de la réunion publique était de présenter le projet dans son ensemble et de permettre son appropriation par un large public. L'ensemble des maîtres d'ouvrages du projet étaient présents :

- Pierre Bérat, Conseiller Régional, Région Auvergne-Rhône-Alpes;
- Gérard Collomb, Sénateur Maire de Lyon et Président de la Métropole de Lyon;
- Annie Guillemot, Présidente du SYTRAL;
- Franck Laferté, Directeur Agence Gares Centre-Est Rhône Alpin SNCF Gares et connexions;
- Pierre Joutard, Directeur Général de la SPL Lyon Confluence;
- Gérard Pénot, Urbaniste Atelier Ruelle.



Ils ont pu répondre aux questions de près de 300 personnes regroupées dans le Grand amphithéâtre de l'Université catholique de Lyon (campus Saint-Paul), situé à proximité directe du pôle d'échanges.

2.6.2 Les ateliers thématiques

En complément de cette réunion publique, et de manière à faciliter les prises de paroles directes et les interactions avec les équipes techniques et les concepteurs, trois ateliers thématiques ont été organisés.

Les 31 mai, 22 et 28 juin entre 18h 30 et 20h 30 à la Maison de la Confluence.

Le premier atelier intitulé « L'espace public de la place des Archives » visait à présenter les aménagements de la place des Archives, débattre des enjeux de fonctionnalité du site et définir les premières orientations esthétiques pour l'aménagement des espaces publics. Au regard de la participation, et dans l'optique de maximiser les contributions des participants, deux sous-ateliers ont été menés en parallèle, associant Gérard Penot et Charlotte Moisand de l'Atelier Ruelle. Une synthèse collective a permis de restituer à tous l'ensemble des éléments de diagnostic et les propositions effectuées dans les deux groupes. Cet atelier a mobilisé 60 personnes.

Le second atelier « Traversons Perrache » a permis de présenter les aménagements de la voûte ouest, de débattre des enjeux de fonctionnalité des voûtes réaménagées et de définir les premières orientations esthétiques pour son aménagement. Cet atelier a mobilisé 50 personnes et a suscité de nombreux échanges avec l'Atelier Ruelle, notamment sur les enjeux liés à la création du nouvel accès au métro et au partage de l'espace entre vélos, piétons, pompiers, livraisons...

Le troisième atelier « Connectons Perrache » était plus spécifiquement orienté sur les sujets liés à la mobilité et aux transports et a permis de présenter de manière plus détaillée les projets prévus sous la maîtrise d'ouvrage du SYTRAL et de la SNCF, et de débattre des enjeux de fonctionnalité du site. Cet atelier regroupant 50 personnes s'est notamment centré sur les questions suivantes : l'évolution de l'accessibilité à la gare et les aménagements du cours Charlemagne en lien avec la création du terminus de la ligne du tramway T2.



03

—

**LE BILAN
DE LA CONCERTATION**

➔ 3.1. Le bilan quantitatif

3.1.1 Le nombre de contributions

À l'issue de cette période de concertation, qui s'est déroulée du 17 mai au 18 juillet 2016, 247 contributions ont été comptabilisées sur les différents supports mis à disposition du public et intégrant les interventions et questions ayant eu lieu lors de la réunion publique.

Ce nombre de contributions apparaît relativement important au regard de la durée de la concertation (deux mois) et d'autres concertations portant sur des pôles d'échanges comparables. Il semble que le dispositif de communication mis en place a permis cette forte mobilisation, en particulier la présence sur les réseaux sociaux.

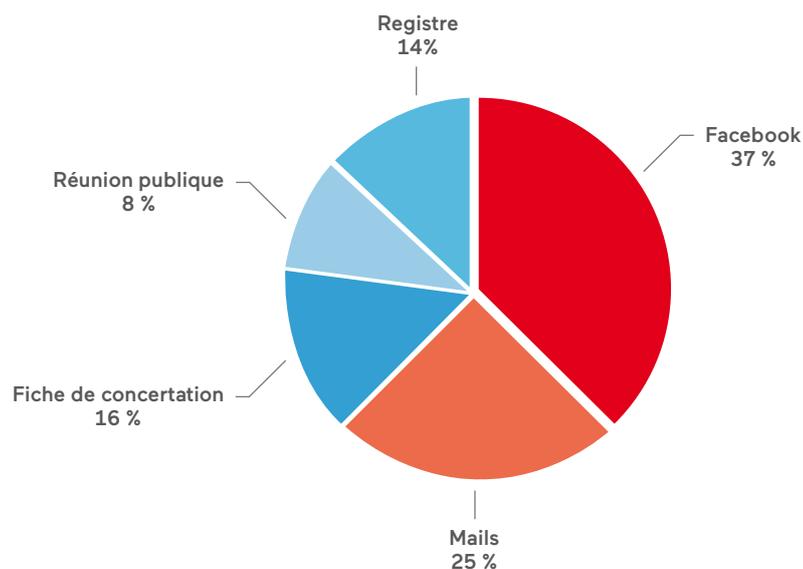
À noter: les prises de parole lors des trois ateliers thématiques ne sont pas comptabilisées dans ces contributions. En effet leur contenu riche en échanges a été appréhendé de manière qualitative.

3.1.2 Les moyens d'expression utilisés

Il semble que les nombreux dispositifs d'annonce de la concertation et d'information aient permis de susciter de nombreux avis écrits. La mise en place d'une page Facebook dédiée et animée a largement contribué à cette dynamique en suscitant à elle seule près de 38 % du total des avis. Globalement, les supports internet (Facebook et mails) représentent près des 2/3 du total des avis exprimés.

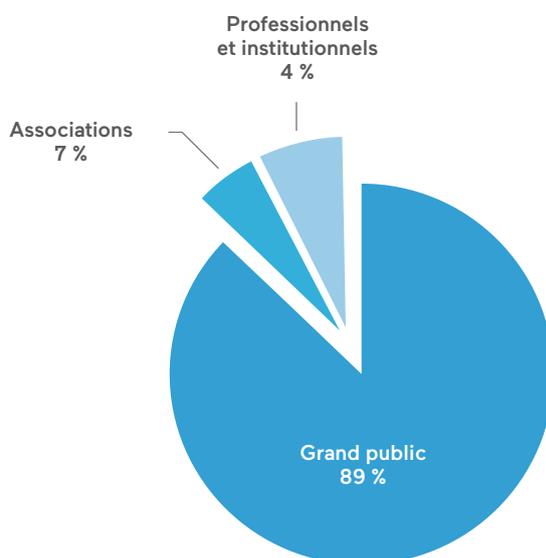
En détail et selon les supports d'expression, les résultats chiffrés sont les suivants :

- 93 contributions provenant de Facebook,
- 61 contributions reçues par mails,
- 39 contributions écrites sur bulletins diffusés lors des réunions,
- 34 contributions reçues par courrier ou formulées dans les registres de concertation,
- 20 contributions émises oralement lors de la réunion publique.



3.1.3 Les acteurs de la concertation

La concertation a bénéficié d'une forte mobilisation de la part des riverains du projet, des usagers des transports en commun lyonnais et de la gare SNCF, ainsi que des acteurs socio-économiques du territoire.



Même si l'essentiel des contributions provient du grand public, il est important de noter que plusieurs acteurs institutionnels et associatifs ont fait parvenir des notes et argumentaires, parfois de plusieurs pages, c'est le cas de :

- la mairie du 2^e arrondissement,
- la CCI Rhône-Alpes-Auvergne,
- le Conseil de quartier Carnot Bellecour,
- le Conseil de quartier Perrache Confluence,
- DARLY (se Déplacer autrement en région lyonnaise, coordination d'associations),
- PROTARLY (Association pour la promotion du tramway dans l'agglomération lyonnaise),

- Déplacements citoyens,
- Les droits du piéton.

Parmi les autres acteurs s'étant mobilisés, il est intéressant de noter la forte présence du monde économique (Union des commerçants et artisans de Perrache, Sanofi Pasteur, Transdev Eurolines, Jeune chambre économique lyonnaise...) et d'acteurs institutionnels riverains fortement intéressés et impliqués, en particulier l'UCLY et les Archives Municipales.

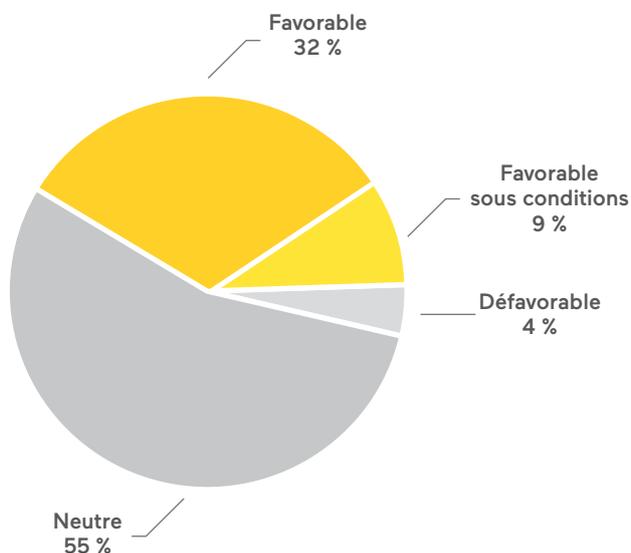
D'autres acteurs associatifs ont fortement contribué, notamment sur les réseaux sociaux: c'est le cas du Collectif VALVE, de l'association La ville à vélo ou encore de la FRAPNA Rhône.

3.1.4 L'opportunité du projet

Les contributions réalisées ont toutes été analysées selon l'opinion des contributeurs et classées comme suit :

- **Favorable** : les avis s'exprimant clairement en faveur du projet ;
- **Favorable sous conditions** : les avis exprimant un avis favorable si une condition était respectée (ex: favorable au projet mais le tramway doit être prolongé après le cours Suchet) ;
- **Défavorable** : les avis opposés au projet ;
- **Neutre ou questionnant** : l'ensemble des avis faisant part d'une remarque, d'une suggestion ou d'une question, mais n'exprimant pas clairement d'opinion sur le projet.

Parmi les 247 contributions recueillies durant cette période de concertation, le bilan quantitatif des opinions exprimées est le suivant :



- 78 avis favorables
- 23 avis favorables sous conditions
- 10 avis défavorables
- 136 avis neutres ou questionnants

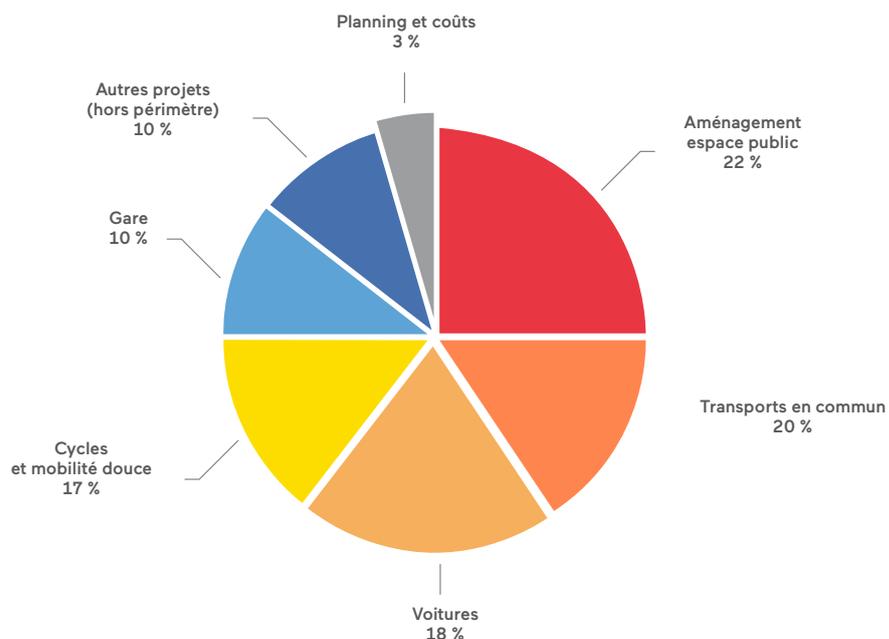
Nous pouvons également noter que la page Facebook « Ouvrons Perrache » a suscité 468 likes durant la période de deux mois de concertation, témoignant de l'opportunité avérée du projet pour les internautes.

➔ 3.2. La synthèse des expressions du public

Les principaux thèmes abordés sont, par ordre croissant de participation :

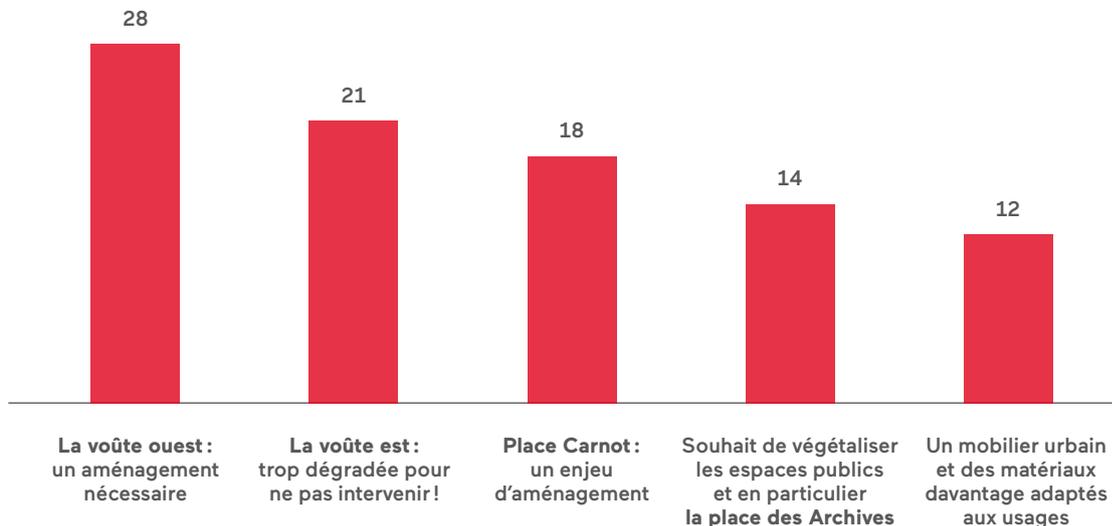
Thème	Nombre d'avis et de questions	%Total
TOTAL	414	100 %
AMÉNAGEMENT ET ESPACE PUBLIC	93	22 %
TRANSPORTS EN COMMUN	83	20 %
VOITURES	74	18 %
CYCLES ET MOBILITÉ DOUCE	69	17 %
GARE	42	10 %
PLANNING ET COÛT	12	3 %
AUTRES PROJETS	41	10 %

Un même avis a pu être classé dans différents thèmes en fonction des idées qui y sont exposées : transports en commun, cycles, gare... Le nombre total ne correspond donc pas au nombre de contributions, ni de personnes qui se sont exprimées. Autres points de méthode : les contributions identiques et du même auteur diffusées sur plusieurs supports n'ont été analysées et comptées qu'une seule fois.



➔ 3.3. Les thèmes récurrents

3.3.1 Aménagements et espaces publics



Avec 23 % du total des avis recensés, le sujet « Aménagement et espaces publics » a été le plus abordé durant cette concertation préalable, avec des questions et remarques portant majoritairement sur les projets d'aménagement de la voûte ouest et le souhait d'une amélioration de la voûte est. D'autres espaces ont également été abordés comme les places Carnot et des Archives.

Ces sujets ont également été débattus de manière détaillée et en présence de l'architecte urbaniste concepteur Gérard Penot, lors des ateliers thématiques dédiés à la place des Archives et à l'aménagement de la voûte ouest.

Les avis recueillis sur les supports écrits témoignent de ces échanges. Le premier atelier a suscité des interrogations et des demandes de précisions sur les aménagements prévus sur la place des Archives, alors que le deuxième atelier a fait émerger majoritairement des questions plus techniques sur le réaménagement de la voûte ouest.

Tout au long des deux mois, 21 remarques émanant de riverains ou d'utilisateurs occasionnels ont mis en exergue la « vétusté » de la voûte est, considérée comme sombre, sale... voire dangereuse, et la nécessité d'une intervention sur cet espace.

➔ La voûte ouest, un aménagement nécessaire

En analysant de manière détaillée les contributions sur le thème de l'aménagement des espaces publics, le sujet qui recueille le plus d'avis fait presque totalement consensus. Aucun avis négatif n'a été recensé et les participants s'accordent sur l'intérêt d'une intervention en faveur des piétons et des cyclistes sur la voûte ouest. La plupart des participants évoque la nécessité d'aménager une voûte agréable, et de la rendre plus accessible et visible. D'autres

s'expriment simplement en faveur des aménagements prévus, satisfaits de constater que le projet permettra de rendre cette voûte plus lumineuse et confortable. D'autres encore sont heureux de voir que des mesures sont prises pour enfin créer une liaison durable entre le nord et le sud de la Presqu'île, et casser la « barrière de Perrache ». Beaucoup se sont montrés favorables à la priorité donnée aux modes doux dans la voûte ouest. Les quelques points de vigilance concernent le sujet des continuités cyclables, de part et d'autre des voûtes, et des matériaux à utiliser au sol comme sur les murs (ces points sont développés plus tard dans des paragraphes spécifiques).

Les réponses du maître d'ouvrage (Métropole de Lyon/SPL Lyon Confluence)

La Métropole de Lyon et la SPL Lyon Confluence, en charge de l'aménagement de cet espace, sont satisfaites de constater que le projet envisagé trouve un écho favorable auprès du public et veillera tout au long du processus de conception et de travaux à viser les mêmes objectifs que les participants, à savoir l'amélioration du confort et de la sécurité des usagers et en particulier les piétons, les vélos et les personnes à mobilité réduite.

➡ La voûte est : trop dégradée pour ne pas intervenir

Un nombre important de piétons et les tramways empruntent la voûte est. Elle est décrite comme dégradée, sale et dangereuse. Le conseil de quartier « Perrache-Confluence », deux membres du conseil de quartier « Bellecour-Carnot », l'association Droit du piéton et 17 particuliers souhaitent qu'une intervention soit réalisée sur cette voûte.

Certaines propositions visent à simplement nettoyer cet espace et à garantir son entretien. Par ailleurs, des demandes de clarification sur les périmètres de responsabilité entre les différents partenaires en matière d'entretien ont également émergé lors des échanges.

L'essentiel des contributeurs sur ce thème trouve que cette voûte mérite autant d'aménagements que la voûte ouest, dans la mesure où des piétons continueront de l'emprunter depuis la sortie du métro Perrache en direction de la place des Archives.

Les réponses des maîtres d'ouvrage

La Métropole de Lyon, la SPL Lyon Confluence, la SNCF et le SYTRAL partagent le même constat en termes de manque d'entretien de la voûte est. Les limites de domanialité et de responsabilité en termes de gestion entre la Métropole, la SNCF et le SYTRAL sont à clarifier. Elles feront l'objet d'une convention de gestion qui devrait intégrer les sujets liés à l'entretien, mais également ceux liés à la vidéo-protection et à l'éclairage, et permettre d'améliorer l'image et le confort de cet espace.

➡ Place Carnot : un enjeu d'aménagement

La vision d'un projet global développé en deux grandes phases n'a pas toujours été très bien comprise par les participants, surtout en début de concertation. Beaucoup se sont alors demandé si les accès nord du centre d'échanges seraient réaménagés eux aussi, comme cela était indiqué lors des présentations du projet d'ensemble en 2013. En conséquence, certains riverains de Carnot et usagers du CELP craignent que la place Carnot soit finalement délaissée, au regard du projet présenté qui concentre l'essentiel des aménagements au sud des voies ferrées. Pour eux, cette place doit être prise compte pour réaménager réellement le secteur de la gare de Perrache et permettre un renouvellement complet du quartier.

Les réponses du maître d'ouvrage (Métropole de Lyon/SPL Lyon Confluence)

La place Carnot fera l'objet d'une réflexion prochaine. À ce stade, la priorité a été donnée au côté sud du fait de l'augmentation rapide et conséquente du nombre de personnes accédant à la gare et aux transports en commun de Perrache depuis la place des Archives. Les enjeux d'intermodalité sont concentrés côté sud, avec le prolongement du tramway T2 et la création des nouveaux accès à la gare. Néanmoins, dans cette première phase, le côté est de la place Carnot sera réaménagé de manière à offrir des espaces et cheminements piétons plus confortables et à maintenir les animations du marché dans de meilleures conditions. Tout comme le débouché de la voûte à l'ouest de la place.

➡ Souhait de végétaliser les espaces publics et en particulier la place des Archives

Une quinzaine de contributeurs, dont le Conseil de quartier « Perrache-Confluence », par l'intermédiaire de son courrier, a exprimé le souhait que davantage de végétation soit présente sur la place des Archives et au nord du cours Charlemagne.

Une voie de tramway enherbée, des fleurs et des bosquets ont été plusieurs fois demandés. Il s'agit, pour les participants, de compenser le caractère actuellement très minéral de la place et d'éventuelles suppressions d'arbres sur le cours Charlemagne.

Lors de l'atelier, les échanges avec le concepteur ont par ailleurs convergé vers cette idée, notamment devant le bâtiment des archives municipales. Le directeur des archives, présent lors de l'atelier, a exprimé sa volonté de protéger le bâtiment des rayonnements solaires, en particulier l'été. Et Gérard Penot a convenu qu'une réflexion sur un espace davantage « jardiné » devait être envisagée de ce côté de la place.

Les réponses du maître d'ouvrage (Métropole de Lyon/SPL Lyon Confluence)

Que ce soit pour apporter des espaces verts dans la ville, et de la fraîcheur, pour améliorer la qualité de l'air, la végétalisation des espaces publics est recherchée au sein du projet. Des contraintes techniques limitent toutefois le développement des plantations côté est de la place des Archives. La présence du parking en sous-sol empêche de trop nombreuses plantations et la voie de tramway ne peut être enherbée compte tenu de l'importance du flux piéton qui sera amené à traverser et fréquenter cet espace.

Sur le cours Charlemagne, des platanes seront peut-être supprimés en fonction du nouvel aménagement conçu pour accueillir le terminus du tramway T2. Dans ce cas, des arbres seront replantés en nombre équivalent, voire supérieur, plus au nord sur la place des Archives, notamment devant le bâtiment des archives municipales.

➡ Un mobilier urbain et des matériaux davantage adaptés aux usages

Concernant le mobilier urbain, les contributeurs souhaitent que leur emprise au sol soit limitée pour favoriser la fluidité des parcours. Ainsi, sur la place, il a été demandé que de « vrais bancs » remplacent les banquettes qui bloquent le passage et qui ne sont pas confortables. De la même manière, dans la voûte ouest, les usagers ont préféré des luminaires suspendus aux luminaires au sol, occupant davantage de place et créant des risques supplémentaires d'accidents.

Dans la voûte et sur la place, plusieurs propositions de matériaux à utiliser ont été formulées. L'association Les droits du piéton a notamment fait part d'une solution optimale dans le choix de ces matériaux pour chaque type d'usagers : piétons valides, personnes en fauteuil roulant, aveugles, amblyopes et cyclistes. Il est demandé que ces matériaux soient étudiés sur des planches d'essais. Avec les associations d'usagers comme cela a été le cas lors de l'aménagement de la rue Garibaldi.

Concernant les revêtements muraux, les risques de dégradation ont été mis en exergue, notamment par gravure. Ainsi, l'inox n'a pas fait l'unanimité, au regard du risque qu'il puisse être rayé. En revanche, les fresques murales ont été citées plusieurs fois, aussi bien dans les contributions écrites que dans les ateliers, comme étant adaptées puisque respectées dans Lyon.

D'autre part, la question de la différence de niveau entre l'espace piéton et l'espace cycle sous la voûte a été abordée à plusieurs reprises : pour les uns, un espace de dégagement permettrait aux cyclistes de quitter la voie sans danger en cas d'urgence, et pour les autres, une différence d'altimétrie sécuriserait la voie piétonne pour ses usagers.

**Les réponses du maître d'ouvrage
(Métropole de Lyon/SPL Lyon Confluence)**

Le concepteur étant présent aux ateliers, les matériaux et le mobilier urbain développés sur l'espace public seront étudiés en fonction des attentes des usagers : confort, pérennité des matériaux, fluidité des cheminements piétons, accessibilité pour tous.

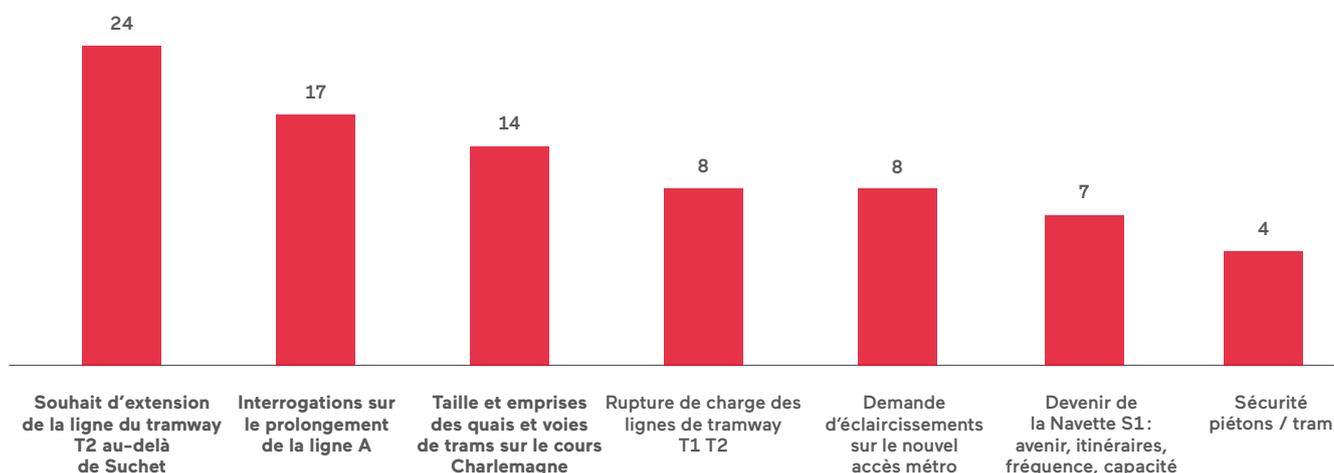
Des planches d'essais des matériaux seront proposées en test aux associations représentées à la commission accessibilité de la métropole, préalablement à leur mise en œuvre.

Concernant la séparation des flux piétons et vélos dans la voûte, les demandes des usagers ont été entendues et une différence de niveau entre le trottoir et la piste cyclable sera privilégiée.

3.3.2. Les transports en commun

Les transports en commun sont au cœur du projet « Ouvrons Perrache ». Particuliers et associations ont fait part de leurs remarques, de leurs questionnements et de leurs opinions sur le projet. Ce sujet suscite le plus de controverse chez les habitants et usagers. 30 % des avis exprimés sur ce thème interrogent l'opportunité de l'extension de la ligne du tramway T2 et 20 % des avis questionnent l'impossibilité de prolonger le métro vers le sud. L'essentiel des remarques indique qu'avec le développement urbain de La Confluence, il est nécessaire de disposer de moyens de transport offrant une meilleure fréquence, une capacité renforcée et un plus grand confort que l'offre actuelle.

Les avis positifs recensés témoignent de la satisfaction de voir un projet allant désencombrer un espace aujourd'hui saturé : la gare de Perrache. Que ce soit la capacité de la ligne de tramway T1 ou l'arrêt sous la gare, les usagers ressentent le besoin de cet aménagement. Ils sont également satisfaits de voir que des mesures seront prises pour que les « embouteillages » de tramway cessent sous la gare.



➡ Souhait d'extension de la ligne du tramway T2 au-delà de Suchet et aménagement du terminus

Autre sujet important des transports en commun, les associations et particuliers souhaiteraient que la ligne du tramway T2 soit prolongée au-delà de Suchet.

La non-extension du métro, le manque d'espace pour créer le terminus à Suchet, la saturation de la ligne du tramway T1 liée à la forte demande plus au sud avec le Musée des Confluences, le centre commercial et les nouveaux logements, font que l'aménagement prévu est souvent considéré comme une demi-mesure. La nécessité de déplacer le terminus hors de la gare étant la plupart du temps comprise, des solutions sont proposées pour emmener le tramway jusqu'à la place Sainte-Blandine où l'emprise des quais et voies serait moins impactante pour les riverains et les circulations en modes actifs; ou encore jusqu'à l'arrêt Montrochet pour que tout le sud de la Confluence puisse profiter de ce renforcement de l'offre de transport. Le prolongement est d'ailleurs souvent considéré comme indispensable pour les années à venir, lorsque tous les travaux de la Confluence

seront terminés. Certains participants ont mis en doute l'argument selon lequel la gestion des carrefours à feux du cours Charlemagne rend impossible un tel prolongement, (les aménagements nouveaux et à venir – A6/A7- n'ayant pas été pris en compte).

Les réponses du maître d'ouvrage (SYTRAL)

Le prolongement de la ligne de Tramway T2 à Suchet constitue l'une des dispositions permettant une meilleure desserte du quartier de La Confluence.

Par ailleurs, le plan de mandat du SYTRAL a pour objectif d'augmenter les capacités du tramway à horizon 2020. Cette stratégie passe par une augmentation des fréquences des lignes de tramway T1 et/ou T2. Les fréquences actuelles en heure de pointe sont de cinq minutes. Pour répondre à l'augmentation de la fréquentation, il est prévu d'injecter des rames supplémentaires pour atteindre une fréquence pouvant aller jusqu'à quatre minutes en période de pointe. Seul un terminus fonctionnant avec deux voies permet de réaliser cet objectif.

Le prolongement du tramway au-delà de Suchet n'a pas été retenu dans un premier temps pour deux raisons essentielles :

- d'une part, les études de circulation démontrent une saturation des carrefours stratégiques (Suchet, Montrochet et Pasteur) en cas de circulation multiple (lignes de tramway T1 et T2 sur un même tronçon),
- d'autre part, l'évolution des fréquences des tramways permettra d'augmenter la capacité de transport jusqu'à 20 % par rapport à la situation actuelle. Cet aménagement n'obère en aucune façon les possibilités futures de prolongement de la ligne T2 au-delà de Suchet. Il offrira des facilités d'exploitation permettant d'assurer la régularité des lignes et de gérer plus efficacement les situations perturbées.

➡ Interrogations sur le prolongement de la ligne A du métro

Le prolongement du métro est, avec 17 avis, le second sujet le plus fréquent dans les avis sur le thème des transports publics. Jugé nécessaire pour beaucoup, étant donné le développement de la presqu'île, le métro serait le seul moyen de transport capable de répondre à la très forte demande de mobilité sur ce secteur.

Pour d'autres, c'est à regret qu'ils voient le tramway se prolonger au détriment du métro. Cette situation est donc bien souvent incomprise des usagers, jugeant les travaux pour emmener le métro jusqu'au centre commercial réalisables.

Les réponses du maître d'ouvrage (SYTRAL)

Dans les années 2000, le SYTRAL a fait le choix d'assurer la desserte de La Confluence par le Tramway. Ce projet a été déclaré d'utilité publique. Une extension du métro serait incompatible avec le maintien du tramway sur le cours Charlemagne. Elle serait donc contraire au choix initial de desserte de La Confluence par le tramway, dont l'investissement n'a pas encore été amorti. Il est à noter que des travaux d'extension de la ligne A du métro seraient, de par la configuration actuelle de la ligne arrivant en surface, d'une ampleur très importante et généreraient une asphyxie complète de toute La Confluence sur la durée des travaux. Le coût d'une telle extension serait très supérieur au prolongement du tramway.

➡ Taille et emprises des quais et voies de trams sur le cours Charlemagne

Au-delà de la question du prolongement du tramway, l'aménagement du terminus au nord du cours Charlemagne a suscité diverses interrogations. L'emprise dédiée aux voies et aux quais qu'elle implique, contraint l'espace disponible pour les autres usages (terrasses, piétons, cycles, accès riverains, livraisons, véhicules d'urgence, accès banque...).

Autre point de sensibilité sur ce sujet : le projet ainsi dessiné imposerait de couper des arbres pour permettre cette insertion.

De nombreuses associations ont abordé le sujet : association de commerçants, associations de transports en commun, associations de piétons et de cyclistes. Certains souhaitent des espaces distincts pour chaque usage, d'autres acceptent le partage même s'il semble compliqué de concilier tous les usages. Si des réponses techniques liées à l'exploitation des rames de tramway ont permis d'explicitier ce besoin lors des ateliers, les usagers s'interrogent sur la possibilité d'étudier des alternatives qui limiteraient l'emprise de l'aménagement, le nombre de voies, ou qui permettraient de déplacer le terminus dans un espace moins contraint.

Les réponses du maître d'ouvrage (SYTRAL)

L'aménagement d'un terminus à deux voies s'impose pour permettre de garantir la régularité de la ligne dans la perspective d'une augmentation des fréquences. Envisager un terminus à voie unique ne permettrait aucune évolutivité et ne répondrait pas aux attentes de performance du réseau de transport.

Dans le cadre de cette concertation, le SYTRAL a entendu les préoccupations légitimes des riverains et des usagers vélos de voir l'espace public encombré par les voies du tramway. Aussi, les études de maîtrise d'œuvre à venir permettront :

- d’optimiser au maximum les emprises des infrastructures de transport sur le cours Charlemagne au niveau du Cours Suchet (travail sur la largeur des quais, par exemple),
- d’explorer, en lien avec toutes les parties prenantes, la possibilité de positionner ces deux voies de régulation plus au sud, au-delà du carrefour Suchet.

À l’issue de la mission « faisabilité » du maître d’œuvre, le SYTRAL disposera de tous les éléments d’étude et d’aide à la décision pour positionner ces deux voies de régulation à l’endroit le plus opportun, dans l’intérêt du plus grand nombre et en concertation avec les parties prenantes.

➡ Rupture de charge sur les lignes de tramway T1 – T2

Dans le cas où le terminus de la ligne du tramway T2 serait effectivement prolongé à Suchet, huit personnes se sont questionnées sur la continuité de mobilité avec le sud de la Presqu’île, craignant une rupture de charge si la fréquence de la ligne de tramway T1 n’augmentait pas en parallèle.

Les réponses du maître d’ouvrage (SYTRAL)

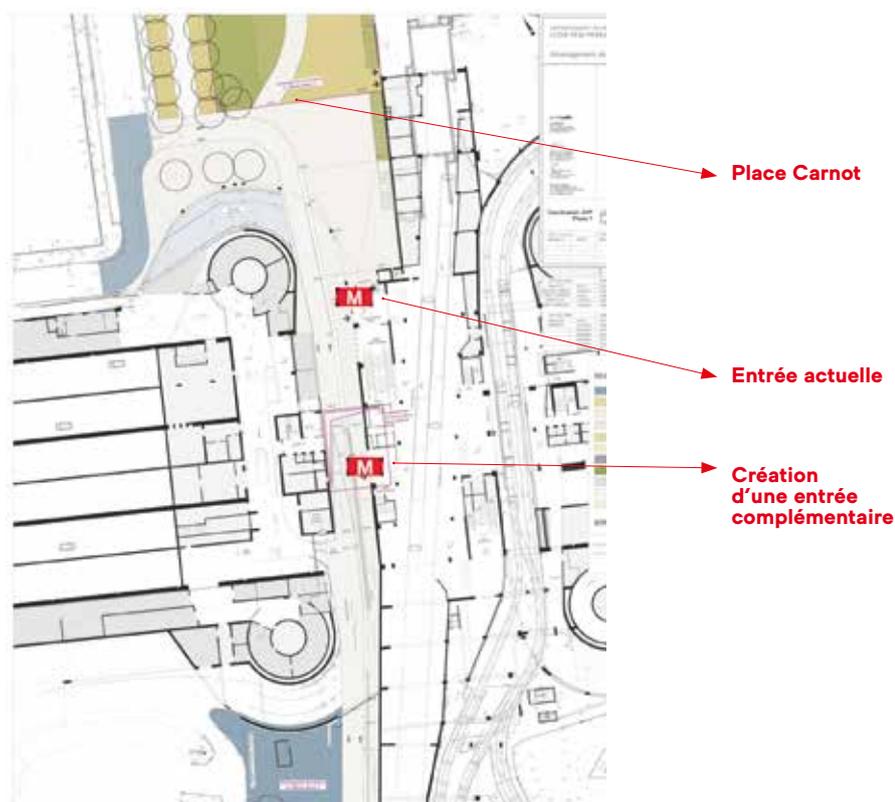
Les voyageurs de la ligne du tramway T2 souhaitant prolonger leur parcours plus au sud, au-delà de Suchet, auront effectivement une rupture de charge, dans l’attente d’une rame de tramway T1. Cependant, les fréquences actuelles et futures des lignes de tramway étant importantes (un tram toutes les quatre à cinq minutes), le temps d’attente apparaît soutenable et non préjudiciable aux performances du trajet.

➡ Demande d’éclaircissement sur le nouvel accès métro

Le nouvel accès métro a suscité quelques réactions quant à son emplacement. Plusieurs usagers du SYTRAL pensaient voir le métro aboutir place des Archives, d’autres pensaient que l’ancien accès serait supprimé, créant un vide sous la gare. Une fois compris, cet aménagement a inspiré de l’enthousiasme chez les usagers, contents de voir le métro se rapprocher du sud même s’il n’est pas prolongé.

Les réponses du maître d’ouvrage (SYTRAL)

Les accès actuels au métro seront conservés. Il sera simplement aménagé un accès complémentaire, permettant aux personnes arrivant du sud par la voûte ouest de pénétrer plus rapidement et lisiblement dans l’espace du métro.



➡ Devenir de la navette S1

Bien que la navette S1 ait un faible taux de fréquentation, elle possède un parcours unique qui relie toute la Presqu'île du nord au sud. Les habitués l'utilisent fréquemment, elle mériterait d'être valorisée auprès des touristes. La mairie du 2^e arrondissement, ainsi que d'autres usagers, se sont inquiétés de son nouvel itinéraire une fois que la partie nord du cours Charlemagne sera piétonnisée. Une attention est également portée sur la nécessité de desservir de manière pratique la gare, pour les personnes avec des valises, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite ou encore celles accompagnant des enfants. Une demande d'augmentation de la fréquence (notamment le samedi) a été formulée par la mairie du 2^e arrondissement.

Les réponses du maître d'ouvrage (SYTRAL)

La piétonisation de la voûte ouest modifie le cheminement de la navette S1 dans le sens sud-nord. L'arrêt actuel sur le cours Suchet sera maintenu. Les usagers emprunteront la zone piétonne du cours Charlemagne et accéderont ainsi à la gare de Perrache par le nouvel accès sud réalisé sur le côté est de la place des Archives. La définition d'un trajet alternatif dans le sens sud-nord de la navette S1, pour éviter les secteurs piétons du cours Charlemagne-place Archives-voûte ouest, est en cours de définition. Ce nouveau trajet devra prendre en compte le maintien des interconnexions navette/métro et navette/bus. Il sera entériné en commission d'adaptation de l'offre constituée d'élus du SYTRAL.

➔ Sécurité piétons/ tram

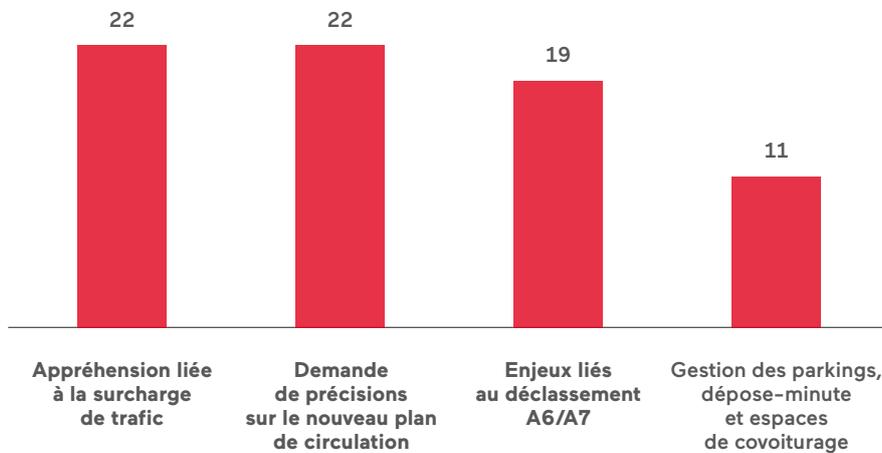
Sur la place des Archives certains usagers craignent un difficile partage de l'espace entre le tramway et les piétons, insistant pour qu'un fort apport en matière de signalétique soit réalisé afin que chacun soit mis en garde de l'arrivée d'un tram.

**Les réponses du maître d'ouvrage (SYTRAL)**

La sécurité de circulation des tramways est un aspect essentiel et fondamental de la conception d'une ligne de transport en commun. En ce sens, la réglementation impose le recours à un expert agréé par l'État pour procéder à une analyse de la sécurité et prévoir la mise en œuvre de mesures adaptées en lien avec les concepteurs.

Cette approche est globale et s'attache à garantir la sécurité de tous les modes de déplacement. La mise en service de cette extension de ligne du tramway est également conditionnée par un arrêté préfectoral qui s'appuie sur une analyse de la sécurité opérée par les services de l'État.

3.3.3 La circulation des voitures



Troisième thème le plus abordé lors de cette concertation, la circulation des voitures et les nouveaux itinéraires ont plusieurs fois fait l'objet de commentaires. Les contributeurs s'inquiètent principalement d'une surcharge de trafic sur les nouveaux itinéraires. Les habitants et usagers sont également souvent revenus sur les changements de statuts des rues connexes, et sur la réflexion d'ensemble entre les différents projets du secteur (notamment le déclassement des autoroutes). Toutefois, les intervenants se sont plutôt déclarés favorables aux aménagements prévus, contents de voir disparaître la voiture sur la place des Archives et dans les voûtes, laissant place aux mobilités douces dans un quartier où le développement durable est mis en avant.

➡ Appréhension liée à la surcharge du trafic

Suite à la fermeture du nord du cours Charlemagne, les habitants et usagers se sont inquiétés du report du trafic sur les itinéraires secondaires. Des demandes ont été formulées pour s'assurer que ce trafic ne sera pas trop dense, notamment sur les cours Charlemagne et Suchet, la rue et la voûte Delandine, le quai Rambaud et la rue Smith proche de l'université.

➡ Demande de précisions sur le nouveau plan de circulation

Après l'appréhension liée à la surcharge de trafic, beaucoup de contributions concernent les évolutions du plan de circulation, compensant la piétonisation de la voûte ouest. Beaucoup de particuliers, mais aussi de commerçants et usagers, ont souhaité mieux comprendre l'évolution du trafic et des usages automobiles dans leur rue à l'issue de ces changements, se demandant par exemple si certains sens uniques passeraient à double sens. Ces questions liées à une vision globale du plan de circulation ont également été posées durant les ateliers. Il est demandé que la continuité entre le nord et le sud de la Presqu'île soit toujours assurée, de Bellecour à La Confluence.

Une proposition de fermeture d'une partie de la rue Smith a été formulée et

relayée à plusieurs reprises pour limiter les incidents entre automobiles et étudiants de l'Université catholique. La solution proposée serait de fermer en partie la voie à la circulation automobile, entre l'entrée du parking sur la rue Smith et sa sortie rue Dugas Montbel. L'accès routier au parking serait donc maintenu, mais également l'accès à la voie réservée aux taxis et livraisons le long de la place des Archives.

Les réponses du maître d'ouvrage (Métropole de Lyon/SPL Lyon Confluence)

Aujourd'hui, les véhicules disposent de quatre itinéraires en sortie de La Confluence depuis le cours Charlemagne :

- à l'ouest, par le quai Rambaud, puis pont Kitchener pour relier l'ouest lyonnais,
- à l'ouest, par le quai Rambaud, puis la trémie sous le centre d'échanges pour relier l'axe nord-sud en direction du nord de la presqu'île,
- au centre, par le Cours Charlemagne, puis la voûte ouest sous le centre d'échanges et cours de Verdun-Gensoul vers l'ouest et le nord de la presqu'île,
- à l'est, par le cours Suchet, puis la rue Delandine et la place Carnot Est vers l'est et le nord de la Presqu'île.

Le trafic routier dans la voûte ouest est aujourd'hui modéré avec 300 véhicules à l'heure de pointe du soir (17h/18h), et stable entre 2011 et 2015 selon les comptages réalisés régulièrement par le service voirie de la Métropole.

Parallèlement, le flux piéton et vélo a considérablement augmenté dans la voûte ouest. En 2011, les études comptabilisaient 1500 piétons et 700 vélos par jour dans la voûte ouest. En 2015, la fréquentation vélo a augmenté de 250 %, passant à 1800 vélos/jour dans la voûte ouest. On peut estimer que l'augmentation des flux piétons est identique à celle des vélos.

Le projet de requalification du secteur de la gare de Perrache propose de réaménager la voûte ouest en voie dédiée aux modes doux, pour apporter confort et sécurité aux piétons et aux cyclistes. Un nouveau plan de circulation sera mis en place préalablement à la piétonisation de la voûte. Les véhicules empruntant actuellement la voûte ouest seront réorientés à partir du cours Suchet sur les trois autres itinéraires à l'ouest à l'est.

Des mesures d'accompagnement sont par ailleurs prévues pour que ce trafic mineur se reporte sans difficulté sur le quai Rambaud et la rue Delandine. Des aménagements de voirie optimisant la capacité aux carrefours en sortie de La Confluence seront réalisés au préalable à la mise en service du nouveau plan de circulation :

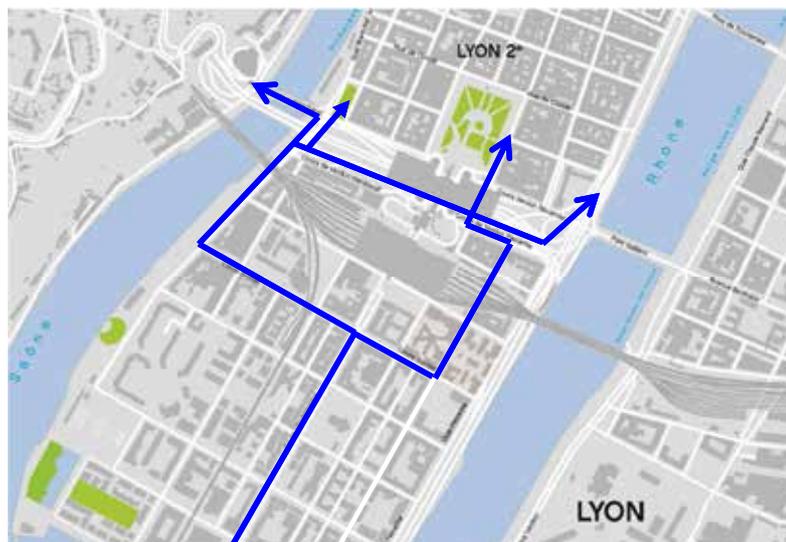
- mise en sens unique du sud vers le nord de la voie sous le CELP entre le cours de Verdun-Perrache et la place Carnot,
- élargissement de voirie sur le quai Rambaud pour créer une voie de tourne à droite supplémentaire vers le pont Kitchener,

– à l'est de la place Carnot : réorganisation du stationnement actuellement en épi pour ménager une voie supplémentaire. L'espace public de part et d'autre sera réaménagé pour apporter plus de confort aux piétons et maintenir les animations du marché et les commerces dans de meilleures conditions.

Les inquiétudes concernant les difficultés d'accès au nord de la Presqu'île ont été entendues et il a été décidé d'ouvrir dès à présent un accès du sud vers le nord (depuis le quai Rambaud vers la rue Vaubecour) pour optimiser la desserte entre La Confluence et le secteur place Gensoul. Ces aménagements ont été réalisés par la Métropole de Lyon en 2016.

Concernant la circulation automobile rue Smith, des comptages pourront être réalisés pour connaître la nature du trafic et étudier des conditions d'aménagement adaptées.

La desserte du futur (2017)



➡ Enjeux liés au déclasserement A6/A7

En début de concertation, quelques intervenants se sont demandés où en était le projet de déclasserement de l'autoroute, puis si le projet « Ouvrons Perrache » s'écrivait en concordance avec celui-ci. Le souhait de définir et de présenter une vision globale du projet, avec les aménagements projetés alentours, a été formulé à plusieurs reprises. Sur l'extension de la ligne du tramway T2 à Suchet, un usager a demandé si, puisque les avis paraissent contrastés, il ne serait pas préférable de reporter son étude après le déclasserement A6/A7, afin de prendre en compte les autres aménagements projetés dans ce secteur, qui offriront peut-être de nouvelles solutions.

Les réponses du maître d'ouvrage (Métropole de Lyon)

Les élus du conseil de Métropole de Lyon ont délibéré le 11 juillet 2016 pour solliciter auprès de l'État le déclassement des portions d'autoroutes A6 et A7 de Limonest-Dardilly (à la hauteur de l'échangeur de la Garde) jusqu'à Pierre-Bénite (avant l'échangeur avec l'A450) et leur classement dans le domaine de la Métropole de Lyon. L'État pourrait répondre à cette sollicitation avant la fin de l'année 2016 par un décret de déclassement assorti d'une convention permettant de définir ensemble les modalités techniques, juridiques et financières encadrant la reprise pleine et entière des voies concernées dans le domaine de la Métropole.

Une fois déclassée en cœur d'agglomération, l'A6/A7 pourra être requalifiée en boulevard urbain. À l'horizon 2030, l'autoroute aura laissé place à un boulevard urbain ouvert à tous les modes, doté de places et carrefours à feux et d'une large promenade le long du Rhône.

La ville aura repris ses droits sous la forme de deux espaces publics de qualité de part et d'autre du CELP, favorisant les déplacements piétons et vélo nord/sud et les usages ludiques.

Cette mutation est étroitement liée à la diminution du trafic automobile sur cette zone (de 115 000 véhicules/jour à 50 000 en 2030), rendue possible par une réorganisation des déplacements à grande échelle *via* :

- 2020 : l'interdiction du trafic de transit poids lourds sous le tunnel de Fourvière, la création de transports en commun sur l'axe *via* un site propre ouvert aux taxis et à l'autopartage...
- 2025 : la réalisation du grand contournement de l'agglomération par l'État, le renforcement des transports en commun et des parkings relais, la poursuite du plan d'action pour les modes actifs...
- 2030 : le bouclage du périphérique achevé à l'ouest (anneau des sciences)

Le projet « Ouvrons Perrache » partage les mêmes objectifs que le déclassement de l'axe A6/A7, marquant la fin d'une période, celle de l'autoroute en ville.

➡ Gestion des parkings, dépose-minute et espaces de covoiturage

Rappelant que beaucoup de personnes utilisent actuellement les places de surface du cours Charlemagne et les voiries de la place des Archives, pour des arrêts et stationnements de courte durée, à la fois pour desservir la gare mais aussi pour les covoiturages, les usagers se sont posés la question du devenir des parkings aux abords du pôle d'échanges multimodal.

La question de la gestion du parking Q-Park est aussi revenue plusieurs fois : il est très peu utilisé, peut-être à cause de son coût pour les uns, peut-être parce qu'il est méconnu ou mal indiqué pour les autres.

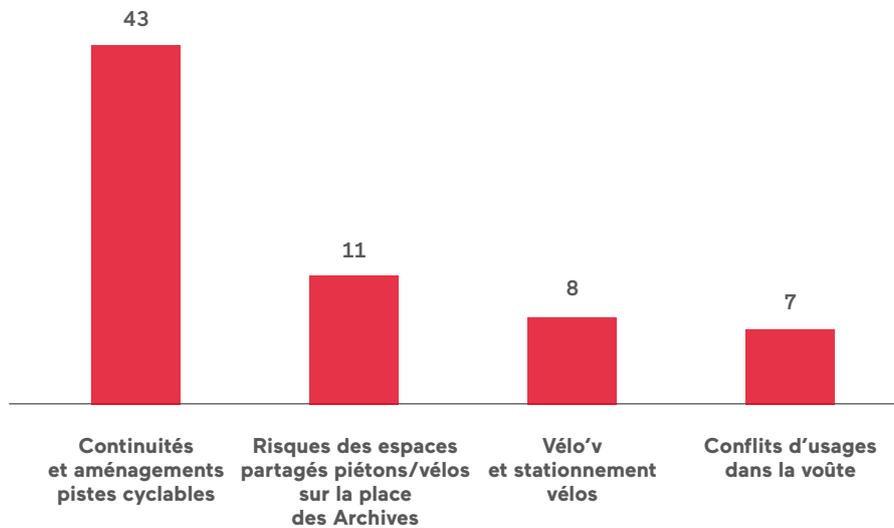
**Les réponses du maître d'ouvrage
(Métropole de Lyon/SPL Lyon Confluence)**

Aujourd'hui, il existe une douzaine de places de stationnement longitudinal de part et d'autre du cours Charlemagne. La rotation sur ces places est limitée et elles ne jouent pas le rôle de dépose-minute pour les commerces. Leur intérêt est donc limité comparé au gain d'accessibilité et de confort pour tous les autres modes que va permettre le projet.

Par ailleurs, il existe un parking de 648 places sous la place des Archives, accessible depuis le cours Suchet et la rue Smith, qui répond très largement au besoin.

La suppression du trafic routier dans cette portion nord du cours Charlemagne va également permettre de clarifier les usages de cet espace. Elle limitera la dépose minute « sauvage » devant les archives municipales et valorisera l'usage du dépose-minute existant au niveau -1 du parking Q-Park. Ce dépose-minute offrira un accès direct aux quais de la gare *via* la nouvelle entrée sud créée place des Archives.

3.3.4 Les cycles et mobilités actives



Ce thème est un sujet majeur sur lequel portent près de 17 % des avis exprimés. La présence des collectifs VALVE et de l'association La ville à vélo, lors de la réunion publique et des ateliers thématiques, mais aussi dans les contributions écrites, a participé à l'émergence de nombreux avis sur ce sujet. Des avis pour la plupart structurés autour d'une idée clef : « les continuités cyclables ».

Le second sujet abordé concerne les risques de conflits d'usages liés à l'espace partagé avec les piétons sur la place des Archives. Celui-ci a suscité une dizaine d'avis écrits et a fait l'objet d'échanges avec le concepteur lors des ateliers. Les deux autres sous-thèmes concernent les risques de conflits d'usages sous la voûte ouest après le réaménagement, et la question de l'offre Vélo'v et des stationnements dédiés aux vélos.

En parallèle des discours portés par les associations, une quinzaine de citoyens a témoigné de leur pratique du vélo et de l'importance de sa prise en compte dans le projet (il est à noter que les avis portant spécifiquement sur les sujets de l'accessibilité des vélos aux trains ont été intégrés au thème gare).

➡ Continuités des aménagements cyclables

Témoignant de la volonté des cyclistes de disposer d'itinéraires rapides et sécurisés, ce sujet des continuités apparaît comme majeur au plan quantitatif, représentant à lui seul 62 % du total des avis exprimés.

L'idée centrale défendue par les participants est de considérer le vélo comme un mode de transport majeur et de lui dédier des espaces et voiries spécifiques de type pistes et bandes cyclables. Parmi les avis exprimés sur ce thème, beaucoup portent sur un périmètre plus étendu que celui de la concertation, ils s'intéressent à la manière dont un plan de déplacement continu, lisible et cohérent est proposé pour les vélos à l'échelle de la ville.

Des propositions d'itinéraires complémentaires sont également formulées pour favoriser ces continuités cyclables (cours Verdun Gensoul, rue Dugas Montbel...)

**Les réponses du maître d'ouvrage
(Métropole de Lyon/SPL Lyon Confluence)**

La Métropole de Lyon poursuit le développement d'itinéraires cyclables en veillant à créer autant que possible des continuités cyclables.

La piste cyclable réaménagée sous la voûte se raccorde au nord à la bande cyclable côté ouest de la place Carnot et au sud à la bande cyclable du cours Charlemagne. Au nord de la Presqu'île, l'ensemble de la zone 30 est accessible aux vélos. Seuls les itinéraires vélos à contresens de la circulation des voitures sont identifiés par un marquage au sol. À l'image de la rue du Général Plessier qui permet un raccordement aux itinéraires vélos vers les quais de Saône.

Des demandes ont été formulées pour la création d'un itinéraire cyclable sur le cours Verdun Gensoul, suite à la baisse de trafic due à la piétonisation de la voûte. Cette nouvelle piste cyclable sur le cours Verdun Gensoul sera étudiée par la Métropole de Lyon.

Enfin, des itinéraires cyclables supplémentaires au nord et au sud du pôle d'échanges multimodal de Perrache seront créés à contresens des voitures sur les voies à sens unique de circulation.

➡ **Risques de conflits d'usages sur l'espace partagé place des Archives**

Il est à noter qu'au-delà des contributions écrites, ce sujet a été abordé de manière récurrente lors de l'atelier thématique sur la place des Archives et lors de l'atelier thématique dédié à la voûte « Traversons Perrache ». Les représentants des associations de cyclistes pointent les risques de collisions avec les piétons et la perte de vitesse pour les vélos, liée à la présence de très nombreux piétons aux allures réduites et aux itinéraires multiples.

Ces arguments sont relayés par d'autres usagers pour justifier de la nécessité d'itinéraires dédiés aux cycles. Objectif: créer une continuité cyclable entre la voûte ouest et les pistes bilatérales existantes sur le cours Charlemagne. Certains cyclistes allant jusqu'à questionner l'intérêt des fonctionnalités envisagées pour accueillir le terminus de la ligne du tramway T2 (pourquoi ne pas enlever une voie de tramway?).

**Les réponses du maître d'ouvrage
(Métropole de Lyon/SPL Lyon Confluence)**

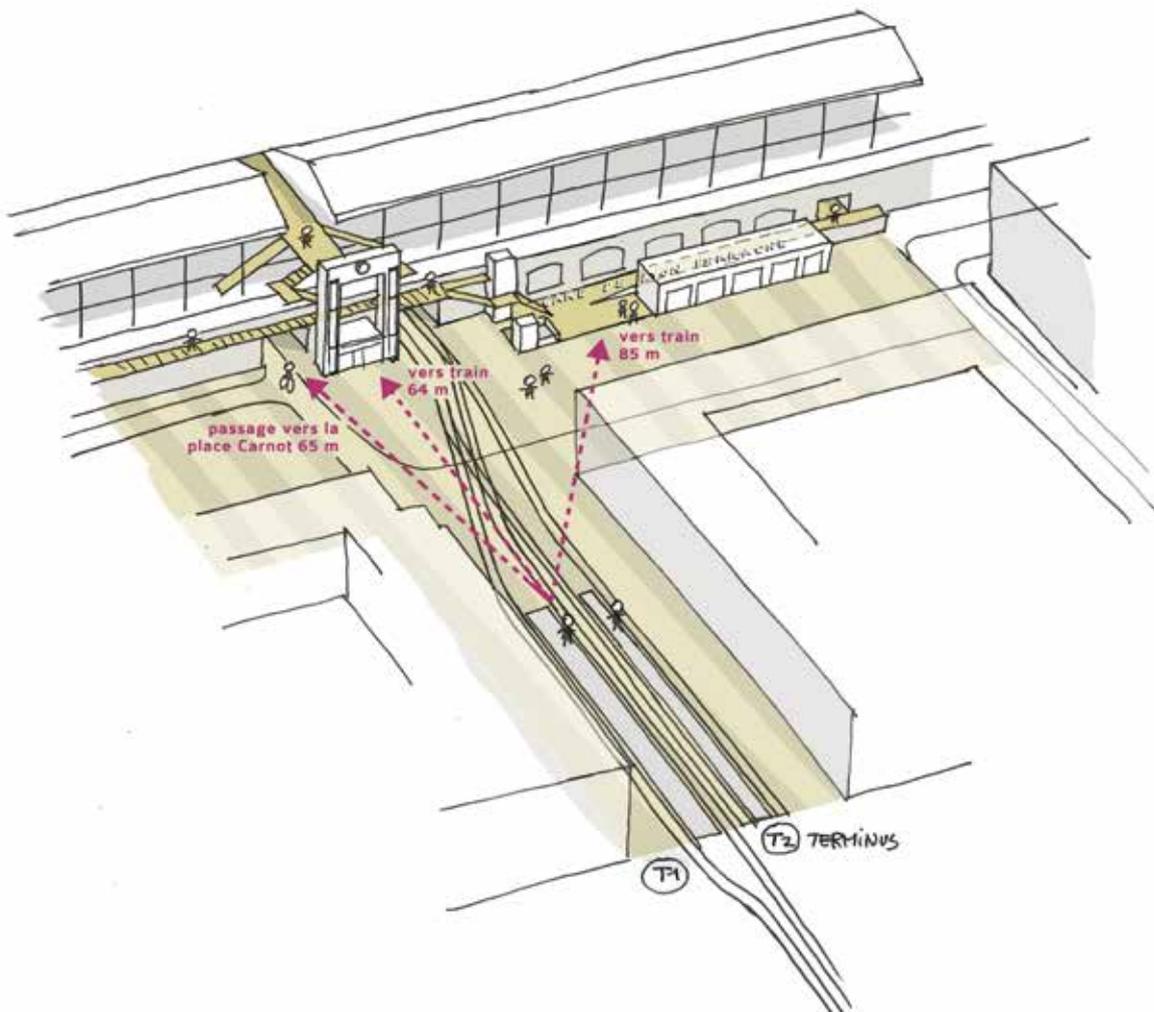
Il est important de rappeler que les aménagements prévus vont améliorer le confort des cyclistes, puisque la circulation en voiture ne sera plus possible sous la voûte ouest et sur le nord du cours Charlemagne (à l'exception des véhicules de secours, de livraison, et d'un nombre très limité de riverains).

Sur la place des Archives et sur le cours Charlemagne, la présence de la gare, des tramways, des commerces, des équipements impliquent un usage piéton important de cet espace de centralité. Pour protéger les piétons, qui sont

les usagers les plus vulnérables sur cet espace, et au regard de la multiplicité des usages à intégrer dans cet espace contraint, la collectivité a fait le choix de créer un espace partagé. La transition entre la piste cyclable de la voûte et cet espace sera aménagée de manière à limiter au maximum des risques de collisions, tout en permettant une continuité et une fluidité des parcours pour les cycles.

Ce sujet a fait l'objet d'échanges lors des ateliers thématiques avec les urbanistes de l'Atelier Ruelle, qui ont notamment explicité les contraintes limitant la faisabilité de bandes dédiées à chaque mode de transport (terrasses, itinéraires de livraisons...) et au-delà, les multiples avantages à créer des espaces de rencontres entre usagers (taille et confort des espaces...).

Au regard des souhaits exprimés par les cyclistes de disposer d'un itinéraire dédié, et au regard des évolutions envisageables de l'aménagement du terminus T2 sur le cours Charlemagne, la collectivité propose d'étudier, en concertation avec les associations de cyclistes, les différentes solutions possibles.



➡ Vélo'v et stationnement vélos

Plusieurs demandes de création d'une nouvelle station Vélo'v ont émergé dans les avis. Ces propositions privilégient une localisation proche de l'accès nord de la voûte, à proximité du stationnement vélo sécurisé envisagé dans le projet. Cette consigne vélo répond au souhait exprimé de création d'un espace sécurisé pour éviter les vols de vélos considérés comme fréquents à proximité de la gare.

Les réponses du maître d'ouvrage (Métropole de Lyon/SPL Lyon Confluence)

La densification du réseau Vélo'v pourra être envisagée à partir de 2018 à l'issue du contrat d'exploitation actuel. Sur le projet Perrache, deux stations supplémentaires pourraient être installées : par exemple au nord sur la place Carnot en lien avec la piste cyclable de la voûte ouest, ou au sud sur la place des Archives en lien avec la nouvelle entrée de la gare.

➡ Risques de conflits d'usages dans la voûte ouest

La présentation du projet d'aménagement de la voûte ouest, lors de l'atelier thématique « traversons Perrache », a suscité des réactions sur la question des conflits d'usage, pour la plupart issues de cyclistes. Trois sujets suscitent en particulier des interrogations et des demandes de clarification :

- Comment limiter la mixité d'usage avec les camions de livraisons dans la séquence de dix mètres partagés avec les cycles (fermeture de la barrière hors des horaires de livraisons prévus) ?
- Confirmation du fait que le nouvel itinéraire de la navette S1 n'empruntera pas la piste cyclable de la voûte ouest ?
- Comment permettre le dégagement facile des vélos lors du passage ponctuel du camion des pompiers ?

Les réponses du maître d'ouvrage (Métropole de Lyon/SPL Lyon Confluence)

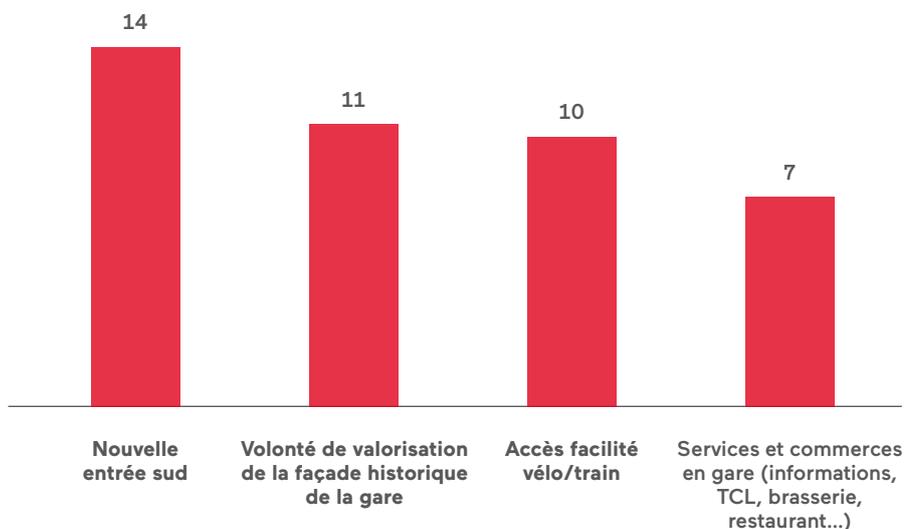
La voûte ouest sera aménagée en voie modes doux dédiée aux piétons et aux cycles. Les piétons circuleront côté est de la voûte, sur des trottoirs largement dimensionnés qui leur seront réservés.

Les cyclistes circuleront sur une piste de quatre mètres minimum de largeur. Cette piste sera autorisée uniquement aux véhicules de secours, et ponctuellement sur 20 mètres sous le CELP aux camions de livraisons des commerces du CELP avec un contrôle d'accès.

Une réglementation spécifique pourra être mise en place, n'autorisant les livraisons que le matin. La navette S1 sera redirigée à partir du cours Suchet sur un nouvel itinéraire et n'empruntera donc pas la voûte.

La sécurité des vélos et piétons dans la voûte sera un sujet d'attention majeur lors des études et pourra faire l'objet d'aménagements spécifiques (signalétique, espaces refuges...).

3.3.5 La gare



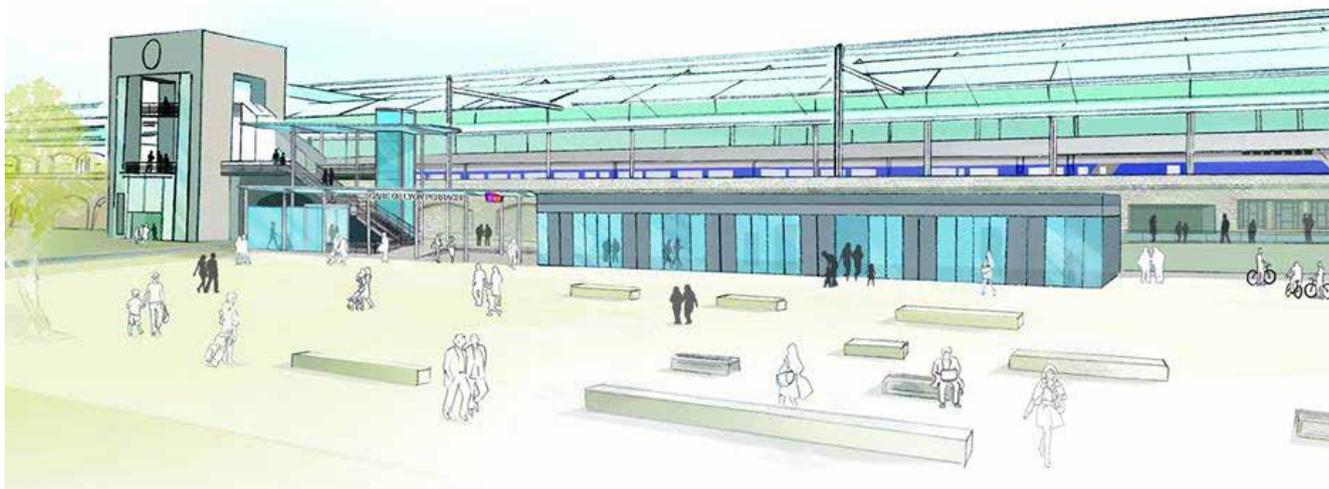
Ce thème concerne des aménagements majeurs du projet « Ouvrons Perrache », avec comme évolutions principales la création d'une nouvelle entrée côté Rhône et l'aménagement d'un hall d'accueil regroupant l'ensemble des informations intermodales du pôle d'échanges de Perrache. Ces aménagements ont été jugés appréciables dans l'ensemble, avec 17 avis positifs contre deux avis négatifs. Parmi les remarques, ressort également une volonté de revalorisation du patrimoine et de l'ancienne façade, suscitant une dizaine d'avis. Autre thème important concernant la gare, l'accès aux voies à vélo a été jugé complexe, à l'heure actuelle, par les associations de cyclistes et par certains usagers, qui souhaitent des aménagements dans ce sens sur Perrache. Les deux autres thèmes abordés sollicitent des précisions sur la nouvelle entrée et sur les nouveaux services installés.

➡ Nouvelle entrée sud

Appréciée dans l'ensemble pour les aménagements qu'elle offre, la nouvelle entrée sud est un sujet important dans la procédure de concertation. Même si elle n'a suscité que 14 avis par écrit, nombreuses ont été les questions et demandes de précisions lors du dernier atelier « Connectons Perrache ».

Les aménagements et la réouverture du passage Rhône n'ont pas toujours été bien compris par les participants, certains pensant qu'un nouvel accès sans issue au nord était créé, d'autres se demandant à quel niveau altimétrique il se situerait... Ces éléments ont été explicités en réunion.

D'autres usagers ont souligné le besoin d'installer un escalier en sortie de gare pour permettre un accès plus direct à la place des Archives et à l'Université. Outre cet aspect, plusieurs personnes se sont inquiétées de la sécurité dans cette ouverture et se sont demandées si le passage et sa rampe d'accès seraient ouverts ou fermés la nuit, craignant un lieu trop confidentiel, propice à des usages non désirés, voire à des dégradations.



Les réponses du maître d'ouvrage (SNCF)

La nouvelle entrée sud de la gare a pour vocation de faciliter l'accessibilité de tous aux trains, en simplifiant les parcours et les correspondances. Les travaux consistent à rénover le passage existant situé à l'est et à percer un nouveau débouché côté sud. Ce passage est d'ores et déjà relié à la passerelle au nord, grâce à des escaliers et un ascenseur. Il permettra un accès direct depuis la place des Archives aux voies A à I dont les quais seront équipés d'ascenseurs et aux voies 19, 21 et 23 via le quai 1.

Un dénivelé de deux mètres environ existe aujourd'hui entre le niveau du passage et le niveau de la place des Archives. Une pente douce sera donc créée pour relier les deux. La demande d'un escalier au débouché du passage, côté Université catholique, a été entendue et les études ont été menées pour intégrer cet équipement au projet.

Ce passage suivra les horaires d'ouverture de la gare et sera donc fermé en heures extrêmes pour garantir sécurité, sûreté et propreté des lieux aux usagers, riverains et agents de gare.

➡ Volonté de valorisation de la façade historique de la gare

Dans une Presqu'île qui connaît de nombreux bouleversements, les usagers et habitants souhaitent que la gare retrouve son aspect historique et que sa façade et ses voûtes soient remises en valeur. Ils souhaitent que, *a contrario* des précédents aménagements réalisés sur le site, ce nouveau projet prenne en compte l'ancien bâtiment. Ces avis proviennent principalement de Facebook où six contributeurs ont pu interagir sur le sujet.

Les réponses du maître d'ouvrage (SNCF)

Dans sa première phase, le projet intègre une mise en valeur architecturale et une mise en lumière du mur côté sud, le long de la pente douce qui reliera la place des Archives au passage est. L'ouvrage construit sera conçu avec le concours du service des bâtiments de France.

Dans la deuxième phase du projet, actuellement à l'étude, le bâtiment historique et son parvis côté nord devraient retrouver une place centrale et une belle visibilité sur le parcours des voyageurs.

➡ Accès facilité vélo/train

Dans une optique de continuité des déplacements, l'intermodalité associant vélo et train est pour beaucoup la meilleure solution pour joindre deux points non desservis directement par les transports en commun. Pour certains usagers du train, l'utilisation des vélos dans les trains, et par conséquent dans la gare, est devenue régulière.

C'est une pratique en croissance : le nombre de cyclistes en ville croît de jour en jour. C'est pourquoi certains usagers, et surtout les associations de cyclistes, ont souhaité qu'une attention soit portée sur cet usage de la gare, pour que le projet « Ouvrons Perrache » intègre des aménagements facilitant cette pratique. Ils déplorent aujourd'hui une gare inaccessible à vélo, qui oblige même parfois à continuer son chemin jusqu'à la gare Part-Dieu où les aménagements sont plus adaptés (rampes).

Les réponses du maître d'ouvrage (SNCF)

La création de l'entrée sud avec l'ouverture du passage et son équipement en ascenseurs pour chaque quai, mais aussi l'installation d'un nouvel ascenseur au niveau de l'entrée sud, pour rejoindre l'estacade vers les voies J et K, rendra cette pratique beaucoup plus simple et fluide.

Par ailleurs, la question de la création de rampes plutôt que l'installation d'ascenseurs sur les quais a été soulevée lors de la réunion publique. Cette option n'est pas réalisable techniquement, car pour obtenir une pente à 5 %, c'est-à-dire également accessible aux personnes à mobilité réduite, la longueur de la rampe serait beaucoup trop importante par rapport à la taille du quai.

➔ Services et commerces en gare



Le dernier point important concernant la gare regroupe les questions sur les prochains services mis en place dans les nouveaux espaces de gare : le nouveau commerce et le hall d'accueil.

Pour le nouveau commerce, les usagers ont souhaité qu'un lieu de vie susceptible de dynamiser l'espace soit mis en place : un restaurant ou une brasserie étant les affectations les plus citées au cours des échanges.

Dans le nouveau hall, des demandes de précisions sur les services disponibles se sont fait entendre : guichets SNCF, agence SYTRAL, et signalétique intermodale ayant été les plus évoqués. Une demande de cohérence a été prononcée pour que le nouveau hall rassemble toute l'information du pôle d'échanges multimodal de Perrache et que chacun puisse se diriger aisément après s'être informé dans l'espace d'accueil.

Les réponses du maître d'ouvrage (SNCF)

La création d'une offre de services en adéquation avec les attentes des voyageurs et riverains est primordiale. L'objectif de cette nouvelle entrée de gare est, au-delà de sa dimension d'accessibilité, d'apporter vie et animation sur la place des Archives. Pour cela, l'hypothèse d'un commerce de type restauration est fortement souhaitée par la SNCF. La concession de cet espace fera l'objet d'un appel à intérêt dans les mois à venir, le futur occupant dépendra du résultat de cette consultation.

Tout sera mis en place pour garantir un accès direct aux trains : guichet d'information, automates de vente de billets régionaux et grandes lignes, composteurs / valideurs, écrans d'information départs / arrivées. La signalétique directionnelle prendra effectivement bien en compte la dimension intermodale du lieu et des écrans d'information dédiés aux autres modes de transport seront installés.

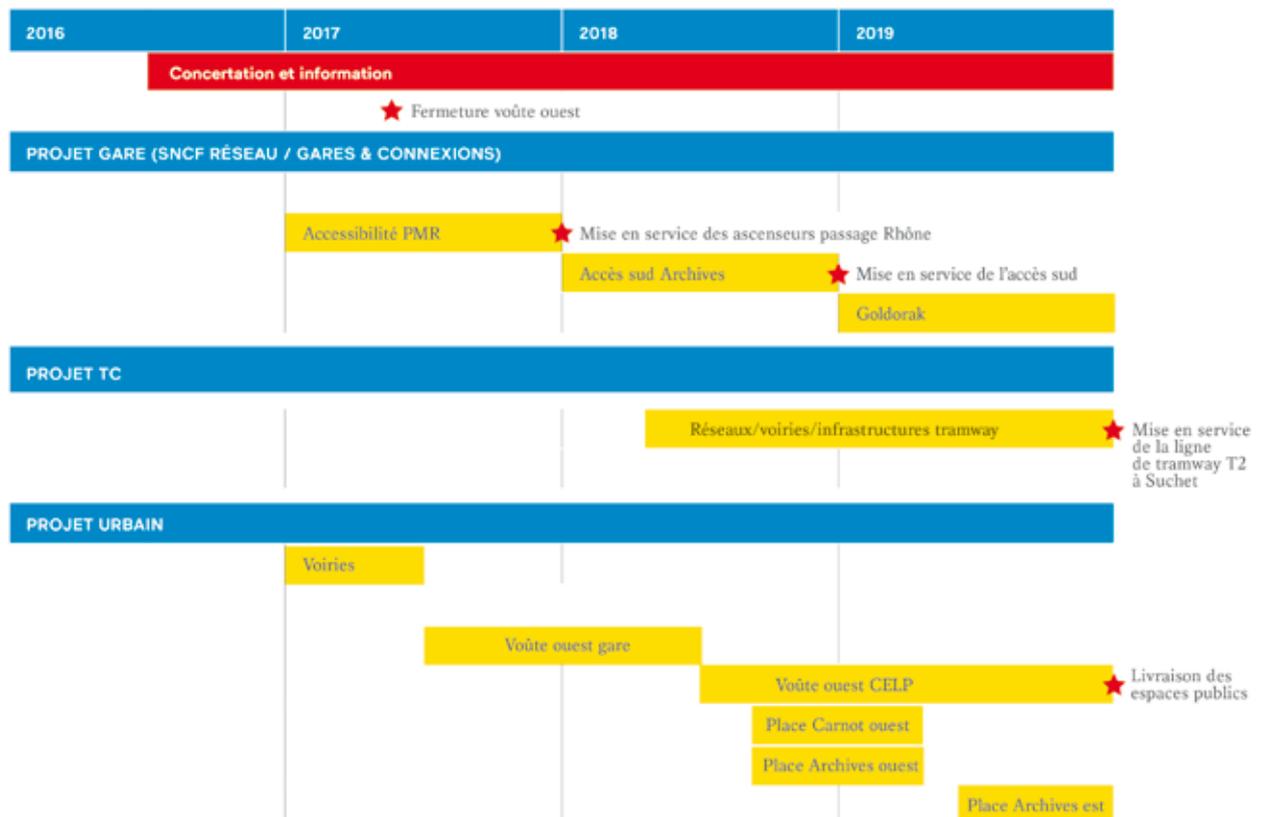
3.3.6 Chantier et coûts

Interrogations sur les travaux

Les travaux ont suscité neuf questions et remarques, principalement chez les habitants du quartier. Certains se sont intéressés aux nuisances que de tels aménagements engendreraient pendant leurs phases de travaux, demandant à ce qu'elles soient réduites au maximum étant donné la proximité avec les riverains. D'autres se sont interrogés sur le planning : date de début des travaux, durée et date de mise en service prévue.

Les réponses des maîtres d'ouvrage

Pour l'ensemble du périmètre, la durée de chantier est estimée à trois ans. Les premiers aménagements seront pour la gare, avec la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les souterrains. Le planning envisagé est récapitulé ci-dessous :



Un prestataire dédié à l'optimisation de ce planning et à son suivi sera désigné dans les prochains mois. Il veillera à réduire autant que possible les impacts des travaux et à utiliser au mieux les deux mois des périodes estivales pour intervenir sur le réseau de tramway.

➡ Questions sur le financement

Seules trois questions ont porté sur le coût global du projet et de la répartition du financement entre les différentes maîtrises d'ouvrage.

Réponses des maîtres d'ouvrages

Le coût prévisionnel de ces premiers travaux est évalué à 36,2 millions d'euros intégrant le projet de gare (12,7 M€), les aménagements urbains dont la voûte ouest (13,5 M€) et les travaux d'extension de T2 à Suchet (comprenant les aménagements du cours Charlemagne) et les accès métro (10 M€).

3.3.7 Autres projets

➡ Quel avenir pour le centre d'échanges ?

Dans les avis écrits et lors des interventions orales, les usagers se sont interrogés sur l'état actuel du centre d'échanges, qui nécessiterait, selon eux, des aménagements de grande ampleur. Il devrait même être démolé pour certains usagers. Des évolutions ayant été annoncées lors de la première présentation du projet en 2013, elles sont pour certains attendues comme une priorité.

Les réponses du maître d'ouvrage (Métropole de Lyon/SPL Lyon Confluence)

Ces avis portent pour l'essentiel sur des demandes d'aménagement de proximité émanant de riverains directement concernés. Bien que proche géographiquement de l'opération, ces demandes ne concernent pas le présent projet objet de la concertation. Il conviendra pour les habitants, souhaitant voir leur environnement amélioré, de s'adresser aux instances de concertation locale régulières, comme les conseils de quartier.

➡ Demandes d'intervention sur des espaces proches (voûte Delandine, cours Verdun)

Des espaces hors du périmètre de concertation ont fait l'objet de demandes. Souvent en cause, des espaces considérés comme mal aménagés ou mal entretenus : rénovation et réaménagement de la voûte Delandine, ou encore du souterrain devant la brasserie Georges.

Les réponses du maître d'ouvrage (Métropole de Lyon/SPL Lyon Confluence)

Le centre d'échanges est un sujet central depuis le début des réflexions. Un projet de réhabilitation du CELP a été étudié et présenté à la presse en 2013. Il permettait, notamment, la création d'un accès de plain-pied entre la place Carnot et le centre d'échanges, puis à la gare en traversant un parvis confortable.

Les opérations, objet de la présente concertation, constituent une première phase de ce projet de restructuration. Pour cette première phase, il a été décidé de prioriser les opérations qui, à court terme, permettent d'améliorer notablement les conditions de déplacement des piétons, des usagers des transports en commun (tram, métro, train) et des cyclistes.

Cette étape va dès 2019 changer le quotidien des Lyonnais, grâce notamment à la création d'une voie mode doux confortable franchissant les voûtes, à la création d'un nouvel accès à la gare et à l'extension de la ligne 2 du tramway. L'ensemble de ces opérations est compatible avec une deuxième phase de travaux.

04

ANNEXE

- 4.1 DOSSIER DE CONCERTATION

OUVRONS PERRACHE

DOSSIER

DE CONCERTATION

Concertation du 17 mai au 18 juillet





STATION DE VALÉNCIENNES
METRO GARE ROUTIERE TAXI

PROVINCIALE
LIMITATION
DE VITESSE



SOMMAIRE

Commençons par un peu d'histoire... page 4

**01 « OUVRIR PERRACHE »
POUR QUELLES AMÉLIORATIONS ?** page 6

- Des déplacements piétons et cyclistes plus confortables entre le nord et le sud
- Une gare accueillante et plus accessible
- Un usage facilité des mobilités douces et des transports en commun

02 UN ESPACE ET DES CIRCULATIONS MIEUX ORGANISÉS, PLUS CONFORTABLES page 20

**03 LA
CONCERTATION** page 22

Commençons

par un peu d'histoire...

PEM

?

**PÔLE D'ÉCHANGES
MULTIMODAL DE PERRACHE**

=

**GARE SNCF
+ CENTRE
D'ÉCHANGES**

AU XIX^E SIÈCLE

La gare de Perrache est inaugurée en 1857. Cette réalisation d'envergure, construite à 6 mètres de hauteur pour se protéger des crues, coupe en deux la presqu'île lyonnaise et tourne le dos à la partie sud. Rien d'étonnant pour l'époque. Cette partie du territoire qui mène à la confluence des fleuves accueille alors, et pour de nombreuses années encore, les activités que l'on préfère éloigner du centre-ville et des regards : abattoirs, arsenal, prisons et industries. De cette époque naît l'expression « derrière les voûtes » désignant la presqu'île au sud de Perrache.

AU XX^E SIÈCLE

AMÉNAGER LA VILLE POUR ACCUEILLIR LA VOITURE

Un siècle après la création de la gare, le secteur de Perrache fait une nouvelle fois l'objet d'importants bouleversements. En 1963, en réponse à l'essor considérable de l'usage de la voiture, la France se dote d'un plan national d'aménagement autoroutier. Il comprend la réalisation de 2000 kilomètres d'autoroute avec comme priorité la liaison Paris-Marseille. Du fait de sa position géographique, Lyon est directement concernée. Les autoroutes A6 (Paris-Lyon) et A7 (Lyon-Marseille) sont créées. Pour les relier, le tunnel sous Fourvière est mis en service en 1971. Sa création vise également à simplifier la traversée ouest-est de l'agglomération, notamment l'accès au quartier de la Part-Dieu en plein essor.

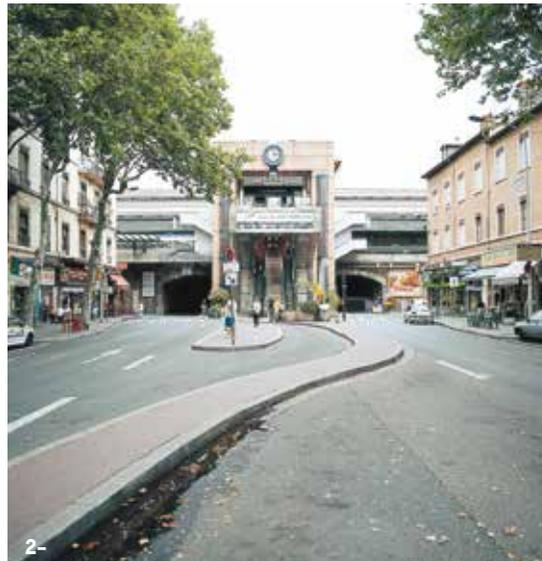
AUTOROUTES, TUNNEL ET CENTRE D'ÉCHANGES

Le centre d'échanges de Perrache est mis en service en 1976. Il est positionné au-dessus de l'autoroute A6 et jouxte la gare de Perrache à laquelle il est relié par une passerelle piétonne qui la traverse pour rejoindre le cours Charlemagne. Son objectif ? Encourager l'intermodalité. Ce centre accueille ensuite une station de métro (le terminus de la ligne A mise en service en 1978), une gare routière (bus TCL et cars interurbains), des taxis ainsi qu'un parking de 1000 places. Son implantation crée une nouvelle rupture urbaine entre le nord et le sud de la Presqu'île. Pour les Lyonnais, le décor est planté : ce sera la barrière de Perrache, infranchissable pour les piétons.

AU XXI^E SIÈCLE

RACCOMMODER LE CENTRE-VILLE LYONNAIS

L'aménagement du quartier de La Confluence signe l'extension du centre-ville de Lyon. Son développement impose de repenser sa connexion à la presqu'île historique et au quartier Carnot/Ainay. Gare et centre d'échanges doivent s'ouvrir pour améliorer l'accès des piétons aux différents modes de transports (tram/métro/trains) et relier confortablement le sud au nord de la Presqu'île. Cette réflexion a conduit à la définition d'un projet de réaménagement porté par la Métropole de Lyon, la Ville de Lyon, la SNCF, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'État et le Sytral, coordonnés par la SPL Lyon Confluence avec l'atelier d'urbanisme Ruelle.



- 1- Construction du centre d'échanges de Lyon Perrache
- 2- Accès sud de la gare en 2000
- 3- La gare reliée au centre d'échanges par une passerelle piétonne



01

« OUVRIR PERRACHE »
POUR QUELLES
AMÉLIORATIONS ?

Des déplacements piétons et cyclistes **plus confortables** entre le nord et le sud

200 000 usagers utiliseront chaque jour le pôle d'échanges en 2030, soit le double d'aujourd'hui. Une évolution notamment liée au développement du quartier de La Confluence. Réorganiser les déplacements est nécessaire pour préserver de bonnes conditions de circulation et de sécurité aux usagers. Cela concerne aussi bien l'intérieur du pôle d'échanges que les espaces publics de proximité (place des Archives, nord du cours Charlemagne).

Le pôle d'échanges est quotidiennement utilisé comme passage entre la place des Archives et la place Carnot. Cette traversée s'avère inconfortable et oblige à emprunter escaliers, escalators ou ascenseurs. La voûte ouest (tunnel de plus de 300 mètres de long) fait quant à elle cohabiter voitures, cyclistes et piétons. Ces derniers pâtissent de cette organisation qui n'offre pas des conditions de déplacement agréables (bruits, odeurs de gaz d'échappement...).

COMMENT RÉORGANISER ?

- **En créant des espaces publics de qualité libérés de la circulation automobile.**
- **En facilitant le cheminement entre la place Carnot et la place des Archives grâce à la création d'un accès direct, sans obstacles (escaliers, escalators, ascenseurs), confortable (revêtements, lumière naturelle) pour les piétons et cyclistes. Une nécessité pour les personnes à mobilité réduite, les enfants en bas âge, les personnes âgées.**

QUELLES AMÉLIORATIONS ?

- **Un centre-ville unifié. Le pôle d'échanges n'est plus un obstacle entre le nord et le sud de la Presqu'île mais offre un lien piéton direct et confortable entre la place Carnot et la place des Archives.**
- **Des circulations piétonnes plus fluides et plus agréables à l'intérieur du pôle d'échanges, dans la voûte ouest, sur la place des Archives, au nord du cours Charlemagne.**
- **Une meilleure intégration urbaine du pôle d'échanges dans le quartier existant.**



« Depuis la construction de la gare, puis du centre d'échanges de Lyon Perrache, une véritable barrière séparait le nord du sud de la presqu'île, isolé « derrière les voûtes ». La requalification de la voûte ouest est historique : en offrant enfin un passage agréable et facile à pied et à vélo, elle va transformer la ville et embellir la vie quotidienne des Lyonnais. »

**Gérard Collomb,
Sénateur-Maire de Lyon,
Président de la Métropole de Lyon.**

AUJOURD'HUI - DEMAIN

➔ VOÛTE OUEST

Pour que les piétons et les vélos aient plaisir à l'emprunter en toute sécurité, ce passage sera aménagé en aire piétonne équipée d'une piste cyclable à double sens. La lumière naturelle pénétrera largement en son milieu, grâce à la démolition partielle du centre d'échanges. Piétons et cyclistes parcourront ce passage en trois séquences depuis La Confluence :

- une première partie de 120 mètres sous la gare,
- une seconde partie à ciel ouvert sur 50 mètres,
- une troisième partie sous le centre d'échanges ouverte sur la place Carnot par la suppression du mur de béton qui empêche aujourd'hui l'accès direct à la place.

La voûte ouest accueillera également un nouvel accès au métro plus au sud.



► PLACE DES ARCHIVES

Une partie de la place est réaménagée. À l'ouest, des arbres sont plantés face au bâtiment des archives municipales. La végétalisation est réorganisée. À l'est, à proximité de la nouvelle entrée de la gare, s'installent commerces et services aux voyageurs.



La place des Archives aujourd'hui

► La place des Archives demain



Mais aussi...

► COURS CHARLEMAGNE

(entre la place des Archives et le cours Suchet). Ce vaste espace est apaisé, libéré de la circulation automobile (hors secours, livraisons et riverains) pour accueillir piétons, cyclistes et tramways.

Une gare accueillante et plus accessible

Historiquement conçue pour s'ouvrir vers le nord, la gare de Perrache s'est peu à peu tournée vers le sud, sans pour autant qu'une entrée de gare de plain-pied ne soit créée. Les escalators installés en façade pour accompagner la création du centre d'échanges sont vieillissants et de moins en moins opérationnels. Les personnes à mobilité réduite ne peuvent accéder aux quais sans assistance. Cette situation doit être améliorée, d'autant que la fréquentation de la gare est appelée à doubler d'ici à 2030. Le passage existant sous les voies SNCF (côté Rhône, à proximité de l'université Catholique de Lyon) sera directement ouvert sur la place des Archives et constituera une nouvelle entrée de gare. Il sera équipé d'ascenseurs pour accéder à l'ensemble des quais.

CE NOUVEL AMÉNAGEMENT :

- **facilitera l'accessibilité aux différents quais avec des accès aux trains très lisibles,**
- **simplifiera l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite car chaque quai sera équipé d'ascenseurs reliés au passage Rhône,**
- **améliorera le confort des voyageurs en installant des services d'accueil et d'information sur la place des Archives,**
- **créera une entrée de gare conviviale avec restaurant et terrasse.**

QUELLES AMÉLIORATIONS ?

- **L'accessibilité renforcée, pour tous, à l'ensemble des quais (escaliers + ascenseurs).**
- **La création d'une nouvelle entrée sud de la gare sur la place des Archives avec services aux voyageurs et commerces.**
- **Des parcours mieux identifiés et plus efficaces pour les usagers arrivant du sud (TGV/TER/accueil et services).**
- **Une information voyageurs plus accessible.**



« Seconde gare la plus fréquentée de la région, Lyon Perrache s’apprête à bénéficier de nouveaux aménagements au service des voyageurs et des riverains.

Une gare plus accessible, davantage ouverte sur la ville et mieux connectée aux différents modes de transport, telle est l’ambition de SNCF pour ce projet urbain d’envergure. »

Gilles Cheval,
SNCF Réseau, Directeur Territorial
Rhône-Alpes Auvergne.

Franck Laferté,
SNCF Gares & Connexions,
Directeur de l’Agence Centre-Est Rhône Alpin.

AUJOURD'HUI - DEMAIN

► L'ENTRÉE SUD DE LA GARE

La gare est dotée d'une entrée sud de plain-pied, depuis la place des Archives, qui simplifie l'accès aux quais. Services aux voyageurs et commerces sont accessibles en rez-de-chaussée depuis la place des Archives. L'accès des personnes à mobilité réduite est simplifié. Tous les escaliers et ascenseurs convergent vers le nouveau hall créé place des Archives. La passerelle, au deuxième niveau, reste accessible par ascenseurs et escaliers.



► L'entrée sud aujourd'hui



► L'entrée sud demain

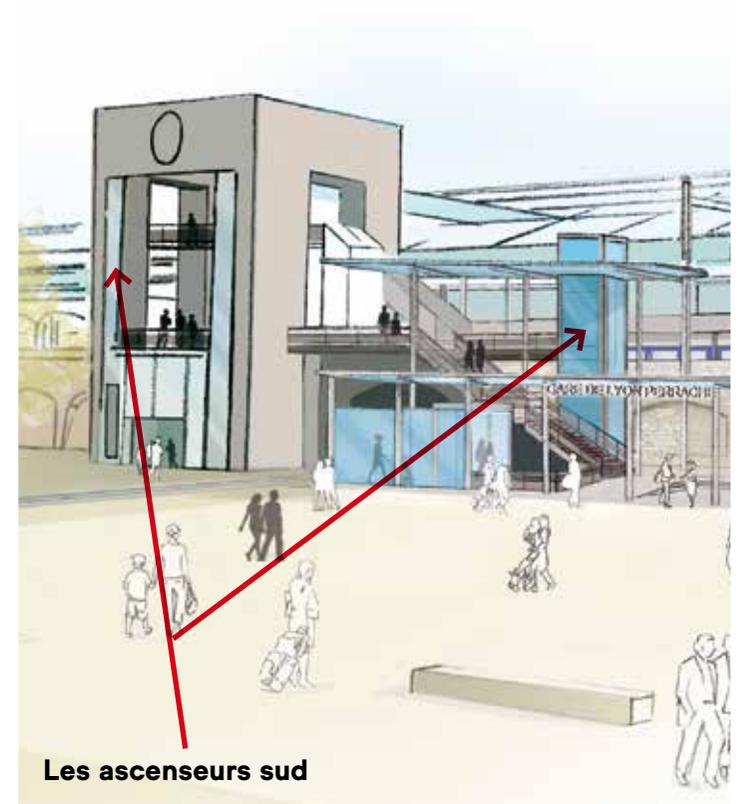


➡ L'INSTALLATION D'ASCENSEURS

Des ascenseurs de grande capacité sont installés dans le passage Rhône pour desservir l'ensemble des quais. Des ascenseurs, installés au nord dans le bâtiment voyageurs et au sud dans la nouvelle entrée côté Archives (cf. illustration), permettront d'assurer l'ensemble des correspondances pour les personnes à mobilité réduite.



➡ L'accès sud demain



Un usage facilité des mobilités douces et des transports en commun

Un territoire de la taille de Lyon et les enjeux de mobilité associés à une population croissante imposent de disposer, à Perrache, d'un pôle multimodal performant. Passer du tramway au train, du train au vélo, de la marche à pied au métro... Les circulations doivent être mieux organisées pour gagner en efficacité et confort. Le constat est le même pour l'accès aux métro et tramways. Les correspondances entre les lignes de tramway et la gare SNCF sont complexes et indirectes. L'accès au métro depuis la place Carnot est peu lisible. Depuis la place des Archives le parcours est long et inconfortable sous les voûtes. Les piétons et cyclistes ne bénéficient pas de conditions de déplacement confortables pour accéder à la gare et aux transports en commun depuis La Confluence.

LES PROJETS :

- **Création d'un nouvel accès au métro, plus large et situé à 150 m de la place des Archives.**
- **Réorganisation de l'accès au métro A côté place Carnot.**
- **Extension de la ligne de tramway T2 au sud avec un terminus à Suchet permettant une desserte de la gare simple et directe.**
- **Piétonisation du cours Charlemagne entre la place des Archives et le cours Suchet.**

Ces aménagements faciliteront le quotidien de plus de 100 000 usagers.

QUELLES AMÉLIORATIONS ?

- **Un accès simplifié aux transports en commun.**
- **Une desserte directe et confortable de la gare grâce à l'extension du T2.**
- **Des échanges plus rapides entre tramways, métro et trains.**
- **Un accès au métro plus rapide et plus confortable pour les habitants et usagers de La Confluence.**



« Le prolongement de la ligne de tramway T2 répond pleinement aux ambitions du projet global du PEM Perrache qui vise à améliorer les relations nord-sud et à favoriser l'intermodalité. Ainsi, le quartier Suchet/Archives verra sa desserte largement améliorée par la ligne T2, avec le passage d'un tramway toutes les 4 à 5 minutes en heures de pointe. Par ailleurs, l'évolution du quartier liée à la reconversion de la prison Saint-Joseph et à l'ouverture de l'Université Catholique de Lyon augmente le potentiel de la station Suchet de 3 000 voyageurs/jour à horizon 2020 ».

**Annie Guillemot,
Présidente du SYTRAL**

AUJOURD'HUI - DEMAIN

➔ RÉAMÉNAGEMENT DE L'ACCÈS ACTUEL AU MÉTRO

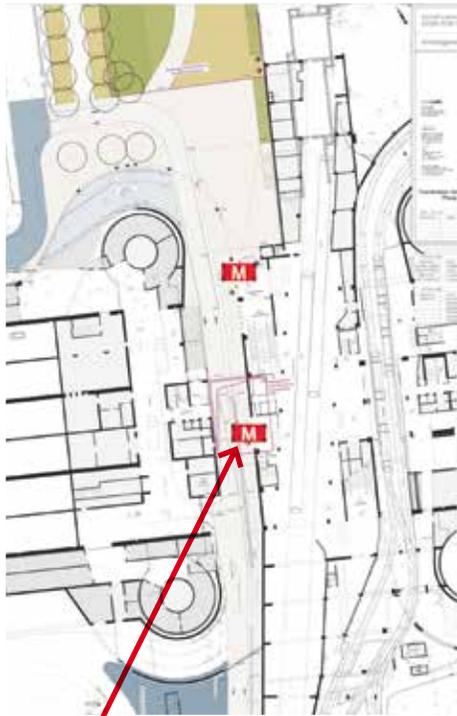
L'accès place Carnot est élargi et offre plus de confort aux usagers.



Mais aussi...

➡ UN NOUVEL ACCÈS AU MÉTRO

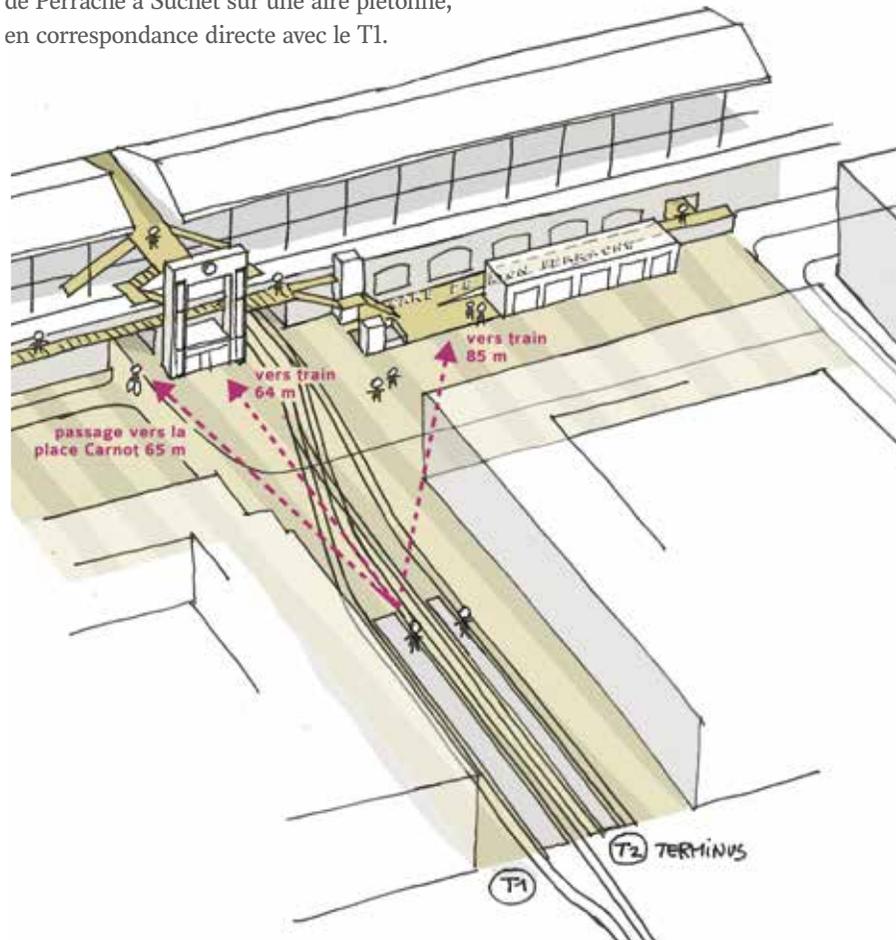
Il se situera dans la voûte ouest à 150 mètres de la place des Archives, facilitant ainsi l'accès au métro pour les usagers arrivant du sud.



Nouvel accès au métro

➡ L'EXTENSION DU T2

Le nord de La Confluence et la gare de Perrache sont directement desservis par le T1 et le T2. Le terminus du T2 est déplacé de Perrache à Suchet sur une aire piétonne, en correspondance directe avec le T1.



LES FLUX AUTOMOBILES SONT RÉORGANISÉS

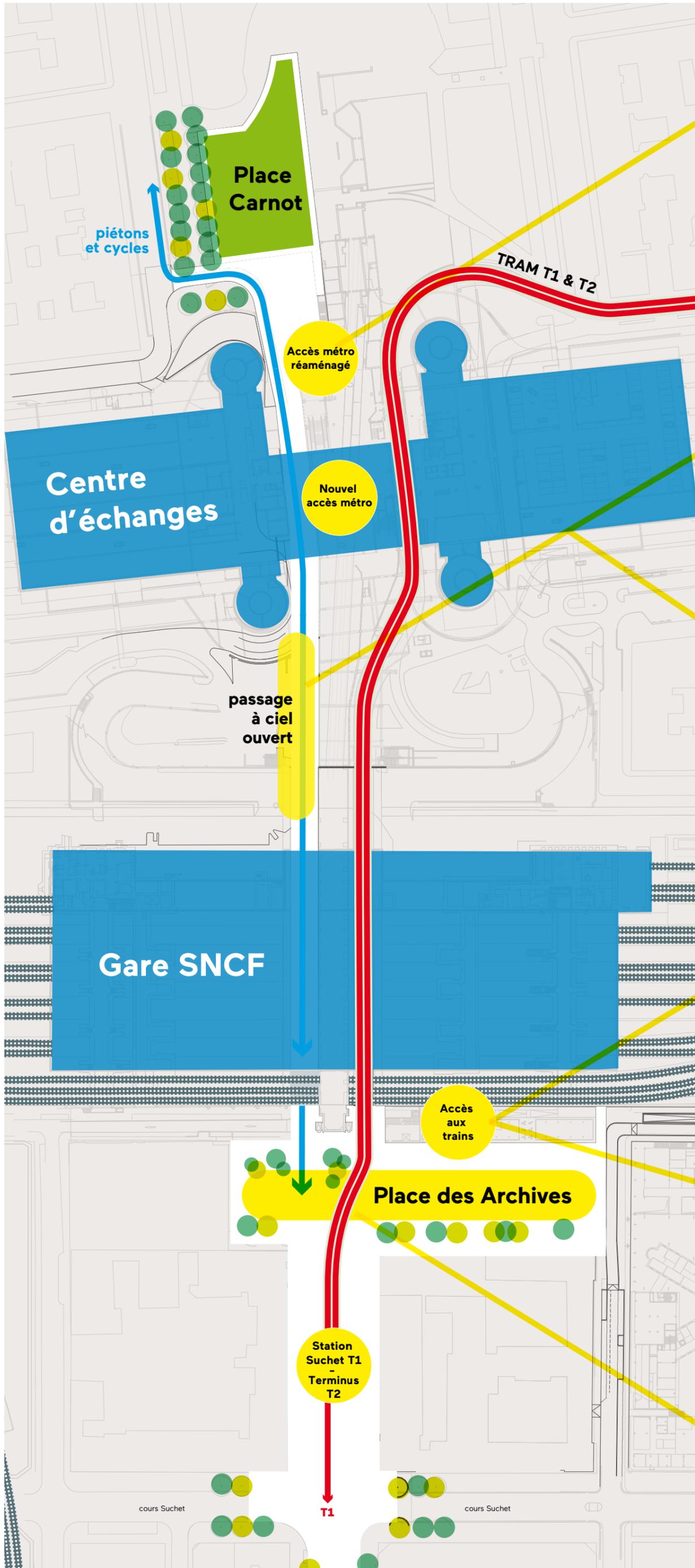
- ➡ À l'ouest vers le quai Rambaud en partie réaménagé.
- ➡ À l'est par la rue Delandine et la place Carnot partiellement réaménagée sur son côté est pour mieux organiser les circulations des piétons et des voitures.



A stylized illustration in shades of blue and green, depicting a landscape with rolling hills, trees, and small figures of people. The illustration is partially obscured by the blue arrow-shaped background.

02

**UN ESPACE
ET DES CIRCULATIONS
MIEUX ORGANISÉS,
PLUS CONFORTABLES**



ACCÈS MÉTRO PLACE CARNOT



PASSAGE À CIEL OUVERT...



... ET ACCÈS À LA GARE PAR LA PASSERELLE



ENTRÉE SUD AVEC SERVICES ET COMMERCES SUR LA PLACE DES ARCHIVES



NOUVELLE ENTRÉE SUD DE LA GARE



PLACE DES ARCHIVES ET NORD DU COURS CHARLEMAGNE





03

LA CONCERTATION

OUVRONS PERRACHE

LA CONCERTATION

SE DÉROULE

DU 17 MAI AU 18 JUILLET

Plusieurs supports sont mis à disposition du public pour s'informer sur le projet et déposer des avis.

- ➔ Dossiers de concertation et registres de dépôt des avis sont accessibles :
 - à l'accueil de la gare de Perrache (niveau 2),
 - dans les locaux de la Métropole de Lyon sur la passerelle au niveau 2 entre le CELP et la gare,
 - à la SPL Lyon Confluence,
 - à la Direction des Déplacements Urbains de la Ville de Lyon,
 - à la mairie du 2^e arrondissement,
 - à l'Université Catholique de Lyon.
- ➔ L'adresse internet ouvronsperache@lyon-confluence.fr vous invite à transmettre des avis sur le projet.
- ➔ La page facebook Ouvrons Perrache permet de s'informer et de donner son avis.
- ➔ Le dossier de concertation est également accessible depuis www.lyon-confluence.fr

RÉUNION PUBLIQUE

ATELIERS THÉMATIQUES

Plus d'infos sur www.lyon-confluence.fr

ET APRÈS ?

À l'issue de la phase de concertation, un bilan sera réalisé. Il permettra de :

- ➔ rendre compte de manière fidèle de la participation des citoyens,
- ➔ constituer un outil d'aide à la décision à partir d'un état des lieux des différents avis et suggestions,
- ➔ informer les habitants et usagers des résultats de la concertation.



Au plan réglementaire, trois opérations font spécifiquement l'objet d'une procédure de concertation préalable :

- Les aménagements de voiries relevant de la maîtrise d'ouvrage de la Métropole de Lyon déléguée à la SPL Lyon Confluence portant sur la transformation de la voûte ouest en voie modes doux ;
- Les aménagements des infrastructures tramway dus à l'extension de la ligne T2 relevant de la maîtrise d'ouvrage du SYTRAL ;
- l'extension de la gare au sud et la création d'un accès depuis la place des Archives relevant des maîtrises d'ouvrage de SNCF Mobilités Gares et connexions et de SNCF Réseau.

Compte-tenu de la cohérence des calendriers de ces différents aménagements, la participation du public est sollicitée sur l'ensemble du projet de requalification du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de Lyon-Perrache.

Aussi les différents maîtres d'ouvrage sont convenus d'organiser une concertation préalable commune selon l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

Les objectifs de cette concertation sont :

- de partager les enjeux du projet PEM Perrache avec les acteurs et partenaires du projet, les habitants, les usagers des transports ferroviaires et des transports en commun, les associations et les autres personnes concernées,
- de leur présenter les intentions de chacun des maîtres d'ouvrage concernant ces différents aménagements,
- de leur permettre d'exprimer leurs attentes, préoccupations et propositions,
- de préciser et finaliser le programme des aménagements en tenant compte de l'expression des besoins.

Conception réalisation :

In medias res

Crédits photos :

Atelier Ruelle - Colas Vienne/

Thierry Bazin/Jérôme Boucherat/

Marc Boudier/ Métropole de Lyon/

SPL Lyon Confluence/

www.lyon-confluence.fr

ouvronserrache@lyon-confluence.fr

Page facebook Ouvrons Perrache



SYTRAL

GRANDLYON
la métropole



SNCF



LYON Confluence .fr

Conception réalisation :
In medias res
Crédits photos :
Atelier Ruelle - Colas Vienne/
AREP

www.lyon-confluence.fr