

Déplacements Citoyens

28 octobre 2015

Association Loi 1901

Siège social : Palais du Travail à Villeurbanne

<http://deplacementscitoyens.free.fr>

Adresse postale :

chez Jean Murard, Président -110, rue Hénon - 69 004 - LYON

courriel : murard3735@wanadoo.fr

Trésorier : Sylvain Pierre Fuzelier 2 bis, rue St Vincent de Paul - 69 008 - Lyon

Contacts téléphon. : 04 78 29 19 92 (J. Murard) - 04 72 44 24 51 (J.C. Reverchon)

Avis défavorable du 28 octobre 2015 (8 pages) sur le projet de ZAC Part-Dieu Ouest

*présenté par Jean Murard, Président
dans le cadre de la concertation publique initiée par la Métropole de Lyon
jusqu'au 30 octobre 2015*

Sommaire

Introduction	page 2
Observations sur les données présentées au public	page 3
Le périmètre du projet de ZAC et les autres périmètres	
Les données présentées au public :	
La réunion publique du 10 septembre 2015	
Conclusion : Communication plus que concertation	
Questions de fond concernant la ZAC	page 5
Démésure des chiffres clés affichés à la page 8	
La question essentielle des transports collectifs	
Circulation routière traversant les voies ferrées	
Conclusion	page 8
Notre association est défavorable à ce projet de ZAC :	
- pour des questions de fond : projets démesurés de constructions de m2 de bureaux incompatibles avec l'ambition d'un quartier «encore plus agréable à vivre », incompatibles aussi avec les capacités de la gare et des voies ferrées qui la desservent, et avec celles des voiries existantes	
- pour des questions de forme : la communication a pris le pas sur la concertation au point que la question essentielle des tours de grande hauteur a été esquivée	
Elle souhaite pour notre ville des projets plus équilibrés avec comme objectif que «le quartier Part Dieu et son environnement restent fluides dans une ville humaine et multipolaire».	

Introduction

Suite au débat organisé par notre association le 27 novembre 2013 sur le projet d'aménagement du site intermodal de La Part Dieu et de construction d'une douzième voie (la voie L), nous avons publié en janvier 2014 en page 4 de notre bulletin n° 25 « Déplacements Citoyens avec vous », l'article suivant :

Avenir de la gare de la Part Dieu et de son quartier

Déplacements Citoyens a organisé le 27 novembre dernier un débat sur ce sujet, avec notamment la participation d' Yves Gascoïn (Droits du Piéton), Bernard Girard (DARLY), et de l'architecte Eugène Gachon, qui a conçu la gare à son origine pour 35 000 voyageurs/jour, alors que, à la limite de ses possibilités, elle en reçoit aujourd'hui 130 000.

Le projet actuel, clairement présenté par les documents des opérateurs (RFF, SNCF et Grand Lyon), a rencontré l'approbation des participants, pour la plupart des mesures proposées, mais a aussi suscité des réactions critiques :

Ont été approuvés :

- 1- la création d'un nouvel accès, par le Sud, aux voies de la gare, à partir de l'Avenue Pompidou*
- 2- la création d'une voie L supplémentaire pour faciliter le trafic ferroviaire*
- 3- les démolitions et le réaménagement des places Béraudier et Francfort, etc*
- 4- le déplacement sur les flancs Est et Ouest de la gare, des différents services, salles d'attente, etc... afin de faciliter les déplacements au centre de la gare.*

Ont par contre été critiqués :

- 5- l'insuffisance de l'ajout d'un seul quai (L) pour anticiper le trafic ferroviaire futur. Il faut penser d'ores et déjà plutôt à 3 quais en plus (L,M,N) a priori côté Est de la gare, avec un prolongement suffisant des voies d'accès au nord et au sud (des restructurations urbaines seront inévitables, mais leur coût en serait très inférieur à celui d'une éventuelle gare souterraine...)*
- 6- l'absence de traversée en sous-sol de la gare pour l'énorme flot des piétons et vélos qui transitent entre l'Est (côté Villette) et l'Ouest (côté Vivier Merle)*
- 7- la diminution de la largeur de l'Avenue Pompidou, consécutive à la création du nouvel accès à la gare, avec un risque de thrombose pour le transit de bus, voitures, camions, entre les quartiers qui sont à l'Est et l'Ouest de la gare*
- 8- Le densification excessive du quartier avec les projets de nouvelles tours, telle Two Lyon, au détriment de la qualité de vie pour les salariés et les habitants, Bureaux et tours peuvent être construits également dans d'autres quartiers de la ville.*

En résumé, le projet semble timide et insuffisant quant au fonctionnement ferroviaire de la gare et à la mobilité de tous, depuis celle des piétons jusqu'à celle des voyageurs en TGV, et quelque peu pharaonique quant à sa densification urbaine.

Si l'on veut que le quartier Part Dieu et son environnement restent fluides dans une ville humaine et multipolaire, les ambitions devront être rééquilibrées.

(fin de citation)

Presque 2 ans après, l'article ci-avant garde tout son intérêt.

En revanche, la lecture des documents disparates qui accompagnent le projet de ZAC soumis à concertation publique, nous conduit à formuler une appréciation beaucoup plus critique qu'en novembre 2013 sur les grandes orientations qui la sous-tendent. Elles sont en effet marquées du sceau de la démesure .

C'est ce que nous allons traiter succinctement dans les pages ci-après.

Observations sur les données présentées au public

Le périmètre du projet de ZAC et les autres périmètres

Le périmètre du projet de ZAC est de 38 ha, délimité à l'Est par la Gare et les voies ferrées (avec, en plus, l'avenue Pompidou entre Vivier Merle et La Villette), au Sud par la rue Paul Bert, à l'Ouest par la rue Garibaldi, au Nord par le Bd Desruelle et le cours Lafayette.

Il est différent du périmètre dit « opérationnel » de Lyon Part Dieu, d'une surface de 72 ha, qui englobe en outre,

- à l'Est tout le périmètre de la gare, jusqu'à la rue de la Villette, et partiellement jusqu'à la rue Maurice Flandin, les voies ferrées jusqu'au cours Albert Thomas, avec tout un secteur qui comprend l'ancien fort Montluc, et est délimité par l'avenue Lacassagne, l'avenue Félix Faure et la rue Jeanne Hachette
- au Sud le secteur situé entre la rue Paul Bert et la rue des Rancy
- à l'Ouest, un petit quadrilatère entre la rue Garibaldi, la rue de Bonnel, la rue Duguesclin et le cours Lafayette. La Tour Incity et les Halles Paul Bocuse en font partie.

Il est aussi différent du périmètre dit « d'influence du projet » qui s'étend sur 177 ha, plus largement encore que le périmètre « opérationnel »,

- à l'Est, jusqu'à la rue Bellecombe et la rue de la Gandolière
- au Sud, jusqu'au cours Gambette
- à l'Ouest, jusqu'à la rue André Philip
- au Nord, jusqu'aux rues Vauban, Louis Blanc, Juliette Récamier et Curtelin

Les données présentées au public :

Les dossiers présentés au public pour la concertation ZAC se réfèrent non seulement aux données du périmètre de la ZAC proprement dite, mais souvent à celles des deux autres périmètres. Il en résulte une difficulté de compréhension pour le lecteur, et une confusion préjudiciable à une concertation digne de ce nom.

Ensuite, pour ne parler que des lieux où nous nous sommes rendus en septembre et octobre (Mairie du 3^{ème} arrondissement et Mission Part Dieu, 192, rue Garibaldi) les documents présentés n'étaient pas homogènes et ont varié dans le temps.

Nous y avons trouvé :

- un plan de référence, version septembre 2014, intéressant document de 316 pages, mais consultable uniquement à la Mission Part Dieu et seulement en version papier
- le dossier proprement dit de concertation sur le projet de ZAC (26 pages)
- le dossier étude d'impact d'avril 2015, document de 176 pages, le résumé non technique de la dite étude d'impact (48 pages) et l'avis du 9 septembre de l'autorité environnementale nationale, documents qui ont été mis à la disposition du public seulement dans les jours qui ont suivi la réunion publique du 10 septembre
- la réponse, en 44 pages, à l'avis de l'autorité environnementale du 9 septembre mis à la disposition du public mi octobre seulement

Ont été rajoutés aux documents précédents vers la mi octobre seulement, au moins à la Mission Part Dieu, le bilan de deux concertations précédentes :

- celui, intermédiaire, de la concertation préalable de septembre 2012 à août 2013
- celui, spécifique, sur le projet d'aménagement du pôle multimodal de La Part Dieu et de construction de la Voie L (12^{ème} voie de la Gare

Signalons aussi la belle maquette qui trône au centre du local de la Mission Part Dieu, 192, rue Garibaldi, avec de nombreuses tours de grande hauteur, et qui illustre le côté pharaonique des ambitions de la Métropole pour la ZAC. Elle a le mérite de servir de support aux personnes chargées d'accueillir le public et de présenter le projet, mais a l'inconvénient de s'affranchir de certaines réalités : A titre d'exemple, la barre Desaix avec ses 280 logements n'y apparaît pas, ni le siège de la Métropole (ex Communauté Urbaine).

Notons enfin que la grande exposition publique visible place Béraudier présente tous les projets comme actés sans même informer le public sur la concertation en cours !

La réunion publique du 10 septembre 2015

Elle a eu lieu à l'auditorium, dans un espace très vaste, surdimensionné par rapport au nombre de personnes présentes.

Elle a été principalement consacrée à des exposés, notamment ceux :

- du maire du 3^{ème} arrondissement qui a insisté sur la notion de « quartier à vivre »
- du président de la métropole, qui a parlé de la métamorphose de Lyon depuis 15 ans (c'est à dire depuis qu'il est maire de Lyon) de l'objectif de faire de La Part Dieu un quartier de rencontre, tout en se situant avec le Nœud Ferroviaire, au cœur de la mobilité internationale. Il a principalement glorifié le passé récent et l'existant, et a esquivé la question essentielle des tours de grande hauteur
- du directeur général de la mission Part Dieu (M. Boyron) qui a insisté sur la très forte augmentation prévisible des déplacements sur le quartier d'ici 2030 (+ 71%) surtout pour les déplacements en vélo (+ 402 % !!) et transports en commun (+99 %), mais même pour les déplacements en voiture (+ 18%)
- du représentant de la SNCF, qui a cité la progression prévisible de la fréquentation de la gare, qui passerait de 120 000 à 223 000 personnes en 2030
- du vice-président chargé de l'urbanisme à la Métropole (M. Le Faou), qui a mis en avant le développement du tertiaire (+ 650 000 m² de bureaux), de la régénération de certains immeubles des années 70 (Britania, EDF etc), et des projets Silex 1 et Silex 2 déjà en phase de lancement

La partie « échanges avec la salle » a été plus courte.

Les critiques sur le risque de thrombose de l'avenue Pompidou, sur l'insuffisance prévisible de la voie L pour faire face au trafic ferroviaire futur, sur l'absence d'un véritable plan de constructions de logements, sur le nombre excessif de m² de bureaux annoncés, n'ont pas trouvé de réponses tangibles.

Conclusion : Communication plus que concertation

En conclusion de ce chapitre, au delà des apparences, et notamment de l'accueil sympathique à la Mission Part Dieu, les lacunes ont été nombreuses :

- les éléments du dossier ont été présentés en plusieurs séquences, la dernière se situant mi-octobre, alors que le registre de concertation de la Mairie du 3^{ème} avait été ouvert dès le 8 juillet 2015
- les données sont à géométrie variable : données « d'aujourd'hui » qui remontent parfois à plusieurs années en arrière, prévisions le plus souvent à l'horizon 2030, mais parfois aussi à l'horizon 2020 ou 2025, périmètres géographiques différents selon les chapitres, ce qui rend leur lecture et leur interprétation difficiles
- le dialogue a été escamoté lors de la seule réunion publique, organisée le 10 septembre, notamment sur la question essentielle des tours de grande hauteur.

Au total, il y a eu davantage communication vers le public que véritable concertation.

Questions de fond concernant la ZAC

Démésure des chiffres clés affichés à la page 8

Tels qu'ils apparaissent à la page 8/26 du dossier officiel de concertation, les chiffres clés cités pour le périmètre opérationnel de 72 ha sont les suivants :

	<u>Aujourd'hui</u>	<u>Prévisions 2030</u>
Nombres d'actifs	29 000	65 000
Surface de bureaux	550 000	1 100 000
Surface de commerces, hôtels	188 000	330 000
Nombre d'habitants	3 700	4 100
Nombre de logements	2 500	4 500

Ils mettent en évidence :

- la disproportion entre l'évolution du nombre d'actifs, dont le nombre ferait plus que doubler entre aujourd'hui et 2030, et le nombre d'habitants qui resterait presque identique,

- le rapport entre le nombre d'habitants et le nombre d'actifs qui se dégraderait fortement :

3 700 / 29 000 aujourd'hui, soit 13 habitants pour 100 actifs

4 100 / 65 000 en 2030 soit 6 habitants pour 100 actifs

- le doublement des surfaces de bureaux qui passerait de 550 000 à 1 100 000. Sachant que 550 000 m² de surfaces de bureaux représentent l'équivalent de 13 fois la tour Incity, dont la construction se termine à l'angle du cours Lafayette et de la rue Garibaldi

- enfin, une incohérence flagrante entre le nombre d'habitants et le nombre de logements :

3 700 / 2 500 aujourd'hui, soit 1,5 habitant par logement

4 100 / 4 500 en 2030 soit 0,9 habitant par logement !

Sans même s'attarder sur cette incohérence relative au nombre de logements, et sans même parler de l'opacité concernant la problématique des logements, nous sommes dans la démesure : les évolutions annoncées vont dans le sens d'un quartier d'affaires omniprésent, et ne sont guère compatibles avec l'ambition affichée de « quartier à vivre ».

Et puis comment ne pas être critique face à la perspective de suppression d'une partie des espaces verts naturels, au sol, tels ceux existant au sud de la barre Desaix et à proximité de l'immeuble de France 3, pour les remplacer par des espaces verts artificiels au-dessus du Centre commercial ?

La question essentielle des transports collectifs

Les seuls chiffres qui apparaissent à la page 8/26 du dossier officiel de concertation publique sont les suivants :

	<u>Aujourd'hui</u>	<u>Prévisions 2030</u>
Voyageurs gare par jour	120 000	223 000
Passagers Tr en C urbains par jour	164 000	292 000

La lecture de la page 73 / 315 du plan dit de référence, consultable à la Mission Part Dieu, nous apporte ci-après l'analyse des composantes des chiffres ci-dessus :

Voyageurs gare / jour	<u>2010</u>	<u>Prév 2030</u>
Voyages ferrov, hors correspond.. (montées + descentes)	68 400	136 000
Voyages ferrov, en correspondance	8 550	17 000
Autres (accompagnants, chalands)	10 000	16 000
Sous-total	86 950	169 000
Echanges Est-Ouest par la Gare	33 000	54 000
Total	<u>119 950</u> =====	<u>223 000</u> =====

Voyageurs Tr en C / jour (montées + descentes)	<u>2011</u>	<u>Prév 2030</u>
Arrêt Vivier Merle et à proximité		
Métro B	70 580	134 300
Tram T1	21 195	34 600
Trolleybus C1 et C2	11 458	23 800
Bus C6, C7, C9 C13, C25 etc.	35 739	46 600
Arrêt Vilette		
Tram T3	12 851	25 000
Tram T4	zéro	6 700
Rhonexpress pas cité	?	?
Bus 198 et 296	252	300
Arrêt Part-Dieu / Jules Favre		
Trolleybus C3	11 938	21 200
Total	<u>164 013</u> =====	<u>292 500</u> =====

Plusieurs critiques sont à formuler sur ces tableaux ou à partir de ces tableaux :

1. La notion «aujourd'hui» n'est pas correcte, puisque il s'agit d'estimations 2010 pour les voyageurs/gare, et d'estimations 2011 pour les voyageurs en T en C urbains. Il s'agit là d'un déficit technique manifeste.

Pour les transports en commun urbains lyonnais (métro, tram, funiculaires, bus), il convient de rappeler qu'ils ont déjà progressé globalement entre 2011 et 2014, de 402,9 à 451,8 millions de voyages, soit de 12,1 % en trois ans !

2. Le doublement du nombre de voyageurs ferroviaires dans la gare d'ici 2030 est censé être fonction de l'évolution du nombre des actifs qui travailleraient sur le périmètre opérationnel de 72 ha (65 000 en 2030 contre 29 000 aujourd'hui).

Une pareille progression du nombre de voyageurs suppose, même en jouant sur la capacité de certains trains, une nette augmentation du nombre de trains circulant et stationnant à La Part Dieu. Dans cette perspective, la construction d'une seule douzième voie (la voie L) serait insuffisante, de même que la capacité des voies au Nord et au Sud de la gare entre Saint Clair et la Guillotière.

3. Quant à l'insuffisance, aujourd'hui, de la capacité de circulation à l'intérieur de la gare, si elle peut être résolue par le projet que nous approuvons, de doublement de sa largeur, l'estimation de 223 0000 personnes en 2030, conduirait à la saturer à nouveau.

4. Concernant les transports en commun urbains côté Vivier Merle, il serait possible d'absorber les augmentations de mouvements signalées en 2030 pour les lignes dont les fréquences de passages, donc les capacités, pourraient être améliorées. C'est le cas du métro B compte tenu des perspectives d'automatisation intégrale de la conduite dans les toutes prochaines années, et des lignes de trolleybus C1 et C2 dont les fréquences de passages actuelles en heures de pointe ne sont que de 8 à 10 mn.

En revanche, les fortes augmentations de mouvements de la ligne de tram T1 estimées en 2030 (34 600 contre 21 195 «aujourd'hui») ne sont pas crédibles. Ses fréquences de passage sont déjà aujourd'hui de 5 mn en heures de pointe, et elles ne pourraient guère être améliorées, compte tenu de la concurrence qui existe sur deux parties de son parcours, au sud avec la ligne T2, aux fréquences de 5mn, et au nord avec T4, aux fréquences de 8 mn

4. Concernant les transports en commun urbains côté Vilette, Rhonexpress, pourtant ouvert en août 2010 est oublié dans le tableau. Plus grave, car les mouvements sont beaucoup plus importants, le tram T4 l'est quasiment aussi.

T4, qui passe à La Part Dieu, côté Vilette, depuis septembre 2013, date de son prolongement du Jet d'eau à La Doua, rencontre en effet un très grand succès : 21,1 millions de voyageurs en 2014, contre 26,5 millions pour T1 et 10,4 millions pour T3. Or, non seulement il ne figure pas pour «aujourd'hui», mais il n'est mentionné en 2030 que pour 6 700, alors qu'il a très probablement déjà dépassé très amplement ce chiffre en 2014.

Circulation routière traversant les voies ferrées

Des données récentes (décembre 2014) sur la circulation routière traversant les voies ferrées à proximité de la gare, figurent sur une carte à la page 50/176 de l'étude d'impact **pour l'heure de pointe du soir**. Les chiffres indiqués le sont en unités de voitures particulières (UVP) sachant qu'un PL est estimé à 2 VP

Elles mettent en évidence une circulation traversante qui est absorbée,

- dans le **sens ouest-est** à raison de :

640 UVP par le cours Lafayette
1250 par la rue de Bonnel
280 par l'avenue Pompidou
660 par la rue Paul Bert

soit **2830 au total**

- dans le sens **est-ouest** à raison de :

780 UVP par l'avenue Pompidou
300 par la rue Paul Bert

soit **1080 au total**

Les chiffres qui précèdent mettent donc en évidence des flux de circulation assez importants dans le sens ouest-est, et beaucoup plus faibles dans le sens est-ouest, mais surtout que les flux est-ouest transitent principalement par l'avenue Pompidou.

Si une entrée de gare par l'Avenue Pompidou doit rétrécir ses capacités de circulation, cela la remet en cause, non seulement pour les voitures, taxis et camions de livraison, mais aussi pour la ligne de transports en commun qui l'emprunte actuellement (la ligne C9) ou d'autres lignes susceptibles de l'emprunter.

Enfin, la nouvelle organisation de la circulation vers l'ouest, à partir de l'avenue Pompidou, préconisée par la rue Bouchut prolongée à l'est, n'est pas satisfaisante. Elle ne permettrait de rejoindre la rue Servient par la rue Garibaldi qu'avec une succession de quatre virages à angle droit, au lieu de deux actuellement, et avec parfois des capacités de voiries plus faibles que celles existant actuellement. Alors qu'il est annoncé une augmentation de la circulation routière de près de 20 % d'ici l'horizon 2030, il s'agit là d'une incohérence de plus dans le dossier qui est présenté.

Conclusion :

Notre association est défavorable à ce projet de ZAC, tel qu'il est présenté, sur un périmètre de 38 hectares compris pour l'essentiel entre la rue Garibaldi et la Gare de la Part Dieu :

- pour des questions de fond : projets démesurés de constructions de m2 de bureaux, incompatibles avec l'ambition d'un quartier «encore plus agréable à vivre », incompatibles aussi avec les capacités de la gare et des voies ferrées qui la desservent, et avec celles des voiries accueillant transports en commun et véhicules privés

- pour des questions de forme : la communication a pris le pas sur la concertation au point que la question essentielle des tours de grande hauteur a été esquivée lors de la seule réunion publique organisée par la Métropole lyonnaise.

Sans être hostile à une certaine densification de notre ville, elle souhaite pour elle des projets plus équilibrés, avec un développement urbain moins démesuré pour La Part Dieu, mais un effort soutenu pour les autres pôles d'activité de l'agglomération (Gerland, Confluence, La Soie, Porte des Alpes etc.)

Avec comme objectif, comme nous l'écrivions dans notre bulletin de janvier 2014 (voir introduction) que *«le quartier Part Dieu et son environnement restent fluides dans une ville humaine et multipolaire»*.