

**Mairie du 2<sup>ème</sup> arrt.**

**CICA DU 3 NOVEMBRE 2011**

**Objet : Equipements Publics**

Le président du CIL SUD PRESQU'ILE CONFLUENCE débute la réunion pour rappeler le besoin impérieux de mettre en œuvre le projet RUELLE concernant la revisite de la gare de Perrache ainsi que le complexe. Également il demande qu'une station de métro soit ouverte place des Archives afin que tous les habitants de la presqu'île sud Confluence bénéficie de l'ensemble des transports en commun de la gare. Ne pas oublier que cette station serait appuyé par le parking des archives qui pourrait servir de parking relais.

**En suivant, 4 sujets majeurs seront évoqués**

- Les transports en commun.
- Les déplacements à vélo dans le quartier PRESQU'ILE SUD CONFLUENCE.
- Un plan de circulation pour le déplacement en automobile ;
- Les équipements collectifs dans notre arrondissement.

**Louis GUIOT, membre du bureau : responsable de la commission transport du CILSPC, aborde 2 sujets majeurs:**

- Les transports en commun,
- Les déplacements à vélo dans le quartier PRESQU'ILE SUD CONFLUENCE.

## **1° - Les Transports en Commun :**

Le Cil Sud Presqu'île-Confluence demande plus de Transports en Commun et plus de fluidité pour les véhicules circulant sur le Cours Charlemagne, avec de nouveaux moyens :

1. Une navette intra-muros ;
2. Ouvrir une station de métro place des Archives ;
3. Prolonger le T2. Jusqu'à Montrochet.

### **➤ Navette intra muros, Sucrière – Carnot**

La navette existante à ce jour est un transport en commun qui remplit complètement son office. Cependant, il est à remarquer qu'aux heures de pointe elle arrive surchargée aux arrêts Sainte Blandine et Suchet depuis la mise en service du Conseil Régional. Afin d'éviter cet encombrement, mais avec l'ouverture du Pôle de Loisirs et Centre Commercial cette tendance s'amplifiera. En conséquence, nous suggérons de doubler la navette S1 par une navette intra-muros entre la Sucrière et la place Carnot. Cette navette ouvrirait aux usagers toutes les correspondances situées à la gare et permettrait aux gens du centre de la Presqu'île d'accéder au Pôle de Loisirs de la Confluence.

De plus, il n'est pas rare que la navette S1 soit détournée de son trajet suite à une circulation encombrée, à une presqu'île saturée, aux stationnements gênants ou à des travaux et accuse des retards non négligeables.

Cette nouvelle ligne apporterait sûrement souplesse et fluidité du transport dans cette zone.

➤ **Ouvrir une station de métro place des Archives** permettrait d'avoir accès à toutes les correspondances des transports en commun du pôle multi modal. Ce pôle multi modal bénéficie de toute la palette des transports possibles. Il est dommage de s'en priver.

### **➤ Prolongement T2 – sous réserve d'étude :**

Lorsque le T1 sera prolongé jusqu'à DEBOURG nous pourrions proposer la continuité du T2 jusqu'à Montrochet sous réserve de réfléchir à **un nouveau plan de circulation pour le quartier**, que nous développerons plus loin.

En effet, il ne paraît pas judicieux pour les usagers du T2 qui se rendent au Pôle de loisirs ou au musée des Confluences de descendre à Perrache pour prendre la correspondance avec le T1 (*perte de temps – rupture de charge - le déplacement en Tram moins avantageux par rapport à la voiture*).

### **Le revers de la médaille :**

Les véhicules qui emprunteront le Cours Charlemagne circuleront plus difficilement et le cadencement de fréquence doublée des Tramways aliénera le cours Charlemagne pour la circulation automobile, car le tourne à gauche oblige un feu rouge au passage du Tram à un carrefour. *Phénomène que nous développerons plus loin*

## **LE CONSTAT :**

Entre 16H30 et 20H00 le Cours Charlemagne est à la limite de la saturation.

**Pourquoi ? Colonne vertébrale de la circulation en tous genres de notre quartier, le Cours Charlemagne est le principal axe pour accéder :**

- Au centre ville ; ● A la Confluence ; ● A l'Ouest Lyonnais ; ● Aux transports en commun ; ● A la gare de Perrache ;
- A l'autoroute A7 par le tunnel.

**Il est l'axe majeur dans notre quartier ou circulent tous les transports possibles ; TRAM, BUS, VOITURES, VELOS -**

### Par qui :

- Les actifs en priorité puisque la saturation correspond aux heures de débauche ;
- Les vacanciers ou les Lyonnais qui arrivent sur le Pont Pasteur et qu'ils voient l'A7 saturé empruntent le Cours Charlemagne pour rejoindre l'Autoroute via le tunnel, ou guidés par le GPS ;
- Les utilisateurs du train qui se font accompagner à la gare de Perrache ;
- Les touristes pour accéder au centre ville depuis le Sud de Lyon ;
- Les personnes qui veulent se rendre à la Confluence ;
- Les résidents du quartier ;
- Les transports en commun qui transitent par le Cours Charlemagne ;
- A partir du mois d'avril 2012 par les consommateurs du pôle de loisirs et plus tard par les visiteurs du musée de Confluence.

### Les contraintes :

- Le nombre de feux entre le Pont Pasteur et la gare de Perrache (9) ;
- La fréquence des tramways dans les 2 sens ;
- Les tournes à gauche qui avec 3 voitures bloquent le Cours Charlemagne.

### Les conséquences :

La saturation du cours Charlemagne entraînant ;

- L'aggravation de la pollution ;
- Des nuisances sonores ;
- Des incivilités de la part conducteurs (circulation sur la voie du tram, marche arrière sur les voies en sens interdit, coup de klaxons intempestifs, insultes entre conducteurs) ;
- L'utilisation des voies du tramway par les pompiers, la police, la gendarmerie et maintenant les ambulances.

### INFLUENCE DES TRAMWAYS SUR LA CIRCULATION : *Officiellement*

- La programmation du passage des Tramways est régulée sur une amplitude variant de 3 à 5 mm à un tramway toutes les 15 mm suivant l'horaire, avec une variante lors des vacances, les samedis et les dimanches (annexe 1).
- Si l'on étudie le créneau de 6 h 50 à 7 h 35 (créneau le plus chargé avec un passage de tramway toutes les 3 à 5 mm) on constate que le feu vert permet le passage en moyenne de 22 véhicules à chaque apparition. (tableau annexe 1).
- La réalité n'est pas la réplique exacte du tableau présenté ci-dessus. En effet, il existe une anarchie complète des feux qui tantôt se calquent sur une programmation pré-établie, tantôt se décalent en raison du passage des tramways. Ce qui provoque des irrégularités flagrantes sur le terrain.

**Étude sur le carrefour Cours Charlemagne / rue Casimir Perrier de 9 h 44 à 10 h 06 dans le cadencement des feux : (annexe n° 2)**

- **1° les feux :** Le cadencement pour les feux verts varie entre 11 secondes et 1 m 7 s.  
Le cadencement pour les feux rouge varie entre 30 secondes et 1 m 3 s.
- 
- **2ème : les tramways :** Officiellement ils devraient intervenir toutes les 5 ou 6 mm.  
Leur passage s'échelonne entre 24 secondes et 4 mn 51 s.

#### Conclusion :

- Le cadencement des feux est anarchique. Lorsqu'il devient a peu près régulier il est perturbé par le passage du tramway puisque ce dernier déclenche sa priorité à l'approche des feux.
- La fluidité de la circulation, tributaire de ces deux effets, s'en ressent notamment lors des pics d'affluence.
- Le délai raisonnable de 35 secondes régule correctement la circulation et permet l'évacuation de 22 véhicules en moyenne. Attendre plus d'une minute engendre des mécontentements répétés sur l'ensemble des croisements qui se transcrivent par des incivilités.

Dans ces conditions, l'arrivée du T2 ne peut qu'augmenter les perturbations et diminuer de moitié la circulation des véhicules. Il conviendrait en conséquence de prendre en compte plusieurs critères modifiant la physionomie actuelle de l'espace circulation de la confluence.

## 2° - MODE DOUX –

### - Étude pratique sur les déplacements à vélo dans le quartier Presqu'île Sud Confluence :

Les 21 octobres 2011, le CIL Sud Presqu'île Confluence, a participé avec 4 membres de la commission vélo de l'UCIL à une visite à vélo du quartier Carnot/Confluence pour recenser les points noirs et proposer des solutions pour faciliter les déplacements à vélo. Pour ce faire nous avons effectué une boucle depuis la Place Carnot jusqu'à la station vélo'V devant le lycée Récamier en passant par la Confluence.

#### Itinéraire :

Nous avons pris la piste cyclable du Cours Charlemagne : **Arrivés Quai Antoine Riboud (devant la darse) un sens interdit nous a empêché de rejoindre la promenade des bords de Saône à la Confluence**, nous obligeant à reprendre le Cours Charlemagne pour emprunter la rue Montrochet, puis la rue Dink et les bords de Saône jusque sous le pont de La Mulatière, **où nous avons utilisé les escaliers et longé le chantier pour rejoindre le Carrefour de La Mulatière / Oullins**. Nous avons fait demi-tour pour rejoindre le Pont Pasteur en direction de Gerland. Nous l'avons franchi et à hauteur du passage piétons (en face de l'immeuble Sanofi Pasteur) nous avons traversé pour rejoindre l'autre côté du Pont et revenir sur le Cours Charlemagne en direction de Perrache.

Au carrefour Charlemagne / Suchet nous avons pris à droite pour rejoindre la rue Delandine, passés sous l'Autoroute en empruntant le souterrain, puis nous franchissons le pont Gallieni en **circulant sur le trottoir jusqu'à l'avenue Leclerc – à défaut de bande cyclable sur la chaussée** -. Nous avons traversé au passage piéton quai Claude Bernard, pour revenir vers la station Vélo'V Récamier **en circulant toujours sur le trottoir**.

Fin de la visite.

Indépendamment des observations de l'UCIL, le Cil Sud Presqu'île vous fait part de ses constatations et de ses propositions sachant qu'une politique en faveur du vélo existe et que si l'on veut la développer et amener l'utilisation du vélo de 5 à 10% des efforts d'aménagement des chaussées sont nécessaires.

#### Constatations :

- Mauvais état de la signalétique peinte au sol,
- La piste cyclable s'arrête brusquement à la sortie de Place des Archives pour reprendre au carrefour Cours Suchet/Cours Charlemagne
- Quai Antoine Riboud : impossibilité de l'emprunter depuis le Cours Charlemagne
- Accès au pont de la Mulatière depuis les bords de Saône : **c'est le parcours du combattant** entre les escaliers et le sentier défoncé longeant les travaux du Musée des Confluences,
- Pas de bande cyclable sur le Cours Suchet (dans les deux sens) pour rejoindre celles de la rue Delandine.
- Rue Delandine, à hauteur du Cours de Verdun la bande cyclable s'arrête et vous invite sans signalétique cycliste à emprunter le trottoir pour accéder au passage souterrain piéton,
- Dans le prolongement, pour se rendre sur les Berges du Rhône, à hauteur de l'avenue Leclerc, en empruntant le Pont Gallieni, côté Sud, vous devez descendre de vélo car les bordures pour franchir la bretelle de sortie de l'Autoroute sont trop hautes,
- Depuis la station Vélo'V Récamier pour franchir le Pont Gallieni en vue de rejoindre les berges du Rhône vous êtes obligés d'emprunter le trottoir.

## Solutions proposées :

- Placer ce quartier en zone 30 dans les meilleurs délais possibles,
- Repeindre la signalétique au sol,
- Mettre pour la sécurité du cycliste un pictogramme au sol au début de la chaussée entre la Place des Archives et le Cours Suchet et vice versa même si en zone 30 ce n'est pas obligatoire,
- Aménager sur le quai Antoine Riboud un contre-sens, cyclable permettant d'accéder aux bords de Saône et aux immeubles de la Confluence,
- Pour améliorer l'accessibilité au Musée des Confluences et à l'aquarium, rendre plus viable le sentier situé à la sortie des escaliers sous le pont de chemin de fer de la Mulatière
- Apposer un pictogramme au sol « cycliste » après le Novotel et avant de franchir le Pont Gallièni à hauteur de l'entrée de la piste cyclable permettant d'accéder aux berges du Rhône.
- Prévoir un poteau indiquant les kilomètres pour accéder au Parc de la Tête d'or, à la Feyssine, à Miribel Jonage et au Grand Large,
- Aménager une bande cyclable sur le Cours Suchet (côté Est) pour permettre une continuité entre le Cours Charlemagne et la rue Delandine et vice-versa, (*quand on regarde le plan les itinéraires cyclables édition 2011 cela saute aux yeux*),
- Prolonger la continuité rue Delandine → accès passage souterrain qui relie les deux parties du Cours Verdun.

Pour ce faire deux solutions :

- o La moins couteuse, abaisser la bordure du trottoir Cours de Verdun qui permet l'accès au passage souterrain,
- o La solution riche, consisterait à supprimer trois places de Parking sur le Cours de Verdun entre la rue Delandine et l'accès au passage souterrain, garer les voitures parallèlement au trottoir au lieu de les stationner comme actuellement en épi et avec la place libérée, créer une bande cyclable (*le parking des archives n'est pas saturé et très proche*).
- **Officialiser l'usage des vélos** et des piétons dans le souterrain qui relie les deux parties du Cours Verdun en modifiant le panneau « passage piéton »
- **Sortie de l'autoroute : Pont Gallièni** - Abaisser la hauteur des bordures de trottoir de la bretelle de sortie de l'autoroute pour permettre la continuité cyclable entre le passage souterrain et le Pont Gallièni, côté Sud, (*utile aussi pour les poussettes ou les personnes à mobilité réduite si l'on délimite un passage piéton associé à un panneau « Attention piétons et cyclistes » ; la circulation à cet endroit n'est pas constante*).
- **Franchissement du pont Gallièni** : la largeur le permet, et bien que ce soit contraire au code de la route, tolérer la circulation des vélos sur le trottoir (*bande cyclable de 1 m délimitée au sol, pictogramme, allure au pas*) tout en sachant que le piéton est toujours prioritaire.
- **Cours de Verdun → Station vélo'V place des archives** : Lorsque l'on circule rue Delandine, il serait opportun de matérialiser au sol un contre sens cyclable rue Dugas-Montbel pour rejoindre la station vélo'V en traversant la place des archives.

*Nota bene: Le long de la Place Carnot (face à la faculté catholique) ou le long de la rue Delandine une majorité de cyclistes pensent qu'il aurait été plus sécurisant d'aménager la bande cyclable **entre** le trottoir et les véhicules en stationnement plutôt que **devant** les véhicules en stationnement.*

Toutes les réflexions négatives relevées peuvent être corrigées à peu de frais, mais permettraient d'améliorer le déplacement des cyclistes dans un sens très favorable.

Sécurité /Prix sans commune mesure.

Le secrétaire et utilisateur de Vélo'V  
Louis GUIOT

### 3°- Le transport voiture dans notre quartier, nos suggestions :

L'autoroute A6/A7 – son déclassement rapide est urgent et indispensable.

Déclassé, il deviendrait un atout majeur, de négatif, cette grande voie de circulation en bordure de notre quartier deviendrait une valeur positive.

**Contrairement aux arguments évoqués, il est possible, aujourd'hui, de le transformer en voie urbaine.**

Les camions empruntent l'autoroute malgré une signalisation existante, mais déficiente. La plus grande partie des utilisateurs sont des locaux qui continueront à l'emprunter, sans gêne, avec une nouvelle réglementation locale. Quand aux usagers non locaux ou étrangers, ils pourront utiliser les contournements déjà existants en attendant l'aboutissement des projets à l'étude.

Son déclassement n'apporte aucune contrainte à la circulation nord/sud de la France car d'autres possibilités son offertes aux usagers.

**Le METRO** pourrait très bien passer sous l'autoroute après son déclassement, raccordé à BELLECOUR pour rejoindre OULLINS LA SAULAIE. Interrogé sur cette possibilité le jeudi 1<sup>er</sup> décembre, (réunion mairie 2<sup>ème</sup>) M. RIVALTA a répondu y avoir déjà pensé et que ce n'était pas exclu.

**Apaiser le cours Charlemagne** : en le désacralisant. Il deviendrait ainsi une « rue du quartier » comme les autres.

Le mettre en zone 30 rendrait son usage aux riverains. Il se transformerait en voie urbaine réservée aux transports en commun, aux modes doux et avec une circulation automobile apaisée.

**Donner aux Perrachois la possibilité de se réappropriier les voies de circulation du quartier.**

#### NOTRE REFLEXION POUR AMELIORER LA SITUATION :

##### ➤ Définir trois axes principaux de circulation :

**Quai Perrache** : Le prolonger jusqu'à la jonction de l'axe Nord/Sud avec un éventuel raccordement à la rue de Condé et rue Collonges via le quai Joffre.

**Quai Rambaud** : A partir du Cours Bayard. En attendant, revoir la signalisation du stationnement devant Le square Delfosse qui est dangereuse.

**Quai Jean-Jacques Rousseau** : Améliorer la patte d'oie Sud/Nord sous la trémie du Pont Kitchener.

Une signalisation forte au pont Pasteur pour inciter les automobilistes à l'emprunter

##### ➤ Réaménager les axes secondaires :

● Prolonger dès à présent les rues Delandine et Smith comme prévu à terme dans la ZAC 2 ;

● Revoir le plan de circulation en inversant le sens de circulation des rues Delandine et Seguin ;

● Sur le Cours Charlemagne :

Interdire les tourne à gauche à partir de la rue Montrochet, dans les deux sens;

Interdire les véhicules entre le Cours Suchet et la gare de Perrache à l'exception des véhicules prioritaires et des taxi ;

Inciter par la pose de panneaux, les automobilistes à se rendre au dépose minute ;

● Sécuriser le carrefour Pont Pasteur → Quai Perrache en implantant une signalétique lumineuse, type périphérique, indiquant depuis la Mulatière et le Pont Pasteur les délais pour accéder soit à l'Autoroute, soit au tunnel, soit à la gare ;

● Faciliter l'accès au tunnel depuis le quai Jean-Jacques Rousseau ;

● Améliorer le plan de circulation des transports en commun ;

● Prévoir un laps de temps entre la correspondance métro → tramway quand on arrive au terminus de la gare de Perrache.

#### Les contraintes :

● Le nombre de feux entre le Pont Pasteur et la gare de Perrache (9) ;

● La fréquence des tramways dans les 2 sens ;

● Les tournes à gauche qui avec 3 voitures bloquent le Cours Charlemagne.

#### Les conséquences :

● La saturation du cours Charlemagne entraînant ;

● L'aggravation de la pollution ;

● Des nuisances sonores ;

● Des incivilités de la part conducteurs (circulation sur la voie du tram, marche arrière sur les voies en sens interdit, coup de klaxons intempestifs, insultes entre conducteurs) ;

● L'utilisation des voies du tramway par les pompiers, la police, la gendarmerie et maintenant les ambulances.

## 4°- EQUIPEMENTS PUBLICS

**Pole d'échanges multimodal de Perrache**  
**Médiathèque –**  
**Piscine et salle de sport**  
**Maison de quartier**

**Pole d'échanges multimodal de Perrache.** La ZAC 1 est sur le point d'être terminée alors que la ZAC 2 débutera en 2012 pour voir arriver ses premiers habitants en 2016. Le Sénateur Maire de Lyon pourra être fier de voir son grand projet de mandat devenir réalité. Pendant ce temps, les travaux de réaménagement du pole d'échanges multimodal de Perrache sont programmés dans le meilleur des cas entre 2018 et 2020 (BOM du 17/10/2011).

2018-2020, cette perspective de réalisation nous paraît très lointaine. Dix ans d'études, dix ans de réalisation, temps démesuré pour une requalification d'un ensemble négatif pour le développement de notre quartier et pour l'image de la Confluence. Nous nous attendions raisonnablement que ce projet soit conclu en 2015 pour accompagner l'ouverture de l'Université Catholique.

Des travaux de rénovation des sols du centre d'échanges ont été effectués en 2009. Actuellement des travaux sont en cours côté Est (voûte réservée au TRAM) au niveau de la station de Tram. Ces « rustines » qui bien sûr améliorent sensiblement la traversée du centre d'échanges ne sont-elles pas, de nature à reporter aux calandres grecques l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de Perrache

**Médiathèque –** Ce n'est pas un équipement prioritaire pour le CILSPC. Différents équipements culturels sont programmés dans les projets phase1 et phase2 et nous attendons la réalisation de ces projets pour nous prononcer. Cependant cet équipement est très attendu de nos adhérents.

Cependant, le représentant de l'Université Catholique lors de la conférence de presse sur l'implantation de l'université sur l'espace des anciennes prisons a répondu, sur une demande d'une personne présente, que leur bibliothèque pourrait, éventuellement, être ouverte aux résidents du quartier.

**Piscine –** Pour des raisons diverses une piscine dans notre quartier n'est pas envisageable pour l'instant. En effet, d'autres priorités plus urgentes ont été exposées plus haut. De plus les coûts d'entretien de ce genre de structure sont très onéreux et se reportent sur les impôts en tous genres. Notre quartier est entouré de deux piscines, celle du Rhône et celle de Gerland. A ce jour le seul handicap visible est que sa situation géographique propose son usage à des quartiers environnants très différents, dans lesquels les us et coutumes des résidents est loin d'être homogène. Cet état de fait peut entraîner un sentiment d'insécurité et empêcher la fréquentation.

Les distances séparant les piscines du Rhône, également celle de Gerland, ne sont pas un obstacle.

La difficulté fondamentale est autre, pour que les habitants de la Presqu'île Sud Confluence fréquentent cette piscine du Rhône, également celle de Gerland, il est indispensable de créer des règles de sécurité complètement verrouillées et mettre en place des systèmes de surveillance et de contrôles forts. Que la surveillance humaine soit large, aidée par les moyens vidéo efficaces.

Pour le contrôle des usagers, nous proposons que chaque usager soit sous contrôle d'une carte à puce; délivrée à l'entrée, pour une durée indéterminée, indiquant toute son identité; qu'il présenterait et qui serait compostée sur une borne en payant son entrée, ou pour l'usager occasionnel la photocopie de sa carte d'identité.

Cette pratique permettrait de connaître chaque jour qui a fréquenté l'établissement ce qui faciliterait les recherches en cas d'incidents.

**Salle de sport –** Equipement public réclamé par nos adhérents, qu'ils jugent indispensable.

## **MAISON DE QUARTIER**

**Le site :** Le site proposé nous convient parfaitement, nous estimons que c'est un très bon choix. Cette Maison de Quartier se situerait au cœur de la CONFLUENCE et deviendrait un lien incontournable entre la nouvelle CONFLUENCE et le quartier traditionnel.

**Volume d'espace :** Une grande salle (modulable) de 250 à 300 m<sup>2</sup> permettant accueillir 200 à 300 personnes pour une fête d'importance ou divers autres événements.  
Equipée de matériel audio et vidéo.  
De sièges pour une conférence.  
De chaises et de tables pour les réunions.  
Une cuisine équipée.  
Plusieurs petites salles à destinations diverses.  
Peut être, un bistrot associatif, pour faciliter les rencontres, et créer un mouvement permanent qui rendrait cet espace vivant.  
Les personnes à la retraite, hommes ou femmes, pourraient trouver un lieu d'écoute et de rencontre.

**Son usage :** Point d'ancrage des boîtes à lettre et des sièges d'associations  
Accueillir tous les événements organisés par les associations.  
Offrir un espace aux habitants pour organiser leurs événements familiaux.

**La gestion serait municipale-**

**Compte rendu du CICA du 3 11 2011-11-21 établi par  
Marcel BRÉVI, président, Louis GUIOT, secrétaire et Lionel AUGRY commission des transports.  
Validé par le Bureau le 16 11 2011 et approuvé par le CA du 29 11 2011**