



Carré de Soie

**Compte-rendu 4^e atelier - 7 avril 2009
sur les déplacements**

Rappel du contexte :

Cet atelier est le quatrième d'une série de 10, sur 5 thèmes : 1 environnement, 2 travailler – habiter – vivre, 3 espaces et équipements publics, 4 déplacements, 5 patrimoine

2 ateliers auront lieu sur chaque thème : le premier est essentiellement destiné à un apport d'informations aux participants sur le thème, pour qu'ils puissent lors du second formuler leurs souhaits et propositions pour les 2 secteurs concernés par cette phase de concertation :

-le secteur Yoplait sur le territoire de Villeurbanne

-le secteur TASE sur le territoire de Vaulx-en-Velin,

2 secteurs situés de part et d'autre du pôle de transport multimodal de La Soie.

I- Introduction : Ouverture du pôle de loisirs le 1er avril

Denis Bernadet, l'animateur recueille les réactions des habitants sur l'ouverture du pôle de loisirs du Carré de Soie, le 1er avril : quels retours de leur entourage sur ce nouvel équipement ? Ont-ils remarqué des perturbations au niveau de la circulation ?

Selon M. Vidal, de l'Interquartiers Villeurbanne, les habitants du quartier Bonnevey qui se sont déjà rendus à pied au nouveau pôle de loisirs, témoignent de manière positive : "Ce pôle est différent du centre commercial de la Part-Dieu, car il est ouvert"... Par contre son ouverture a provoqué des bouchons monstres depuis la sortie du périphérique, et le stationnement sauvage des voitures sur les trottoirs (notamment de la rue Ampère). Les riverains mécontents remarquent que le dernier niveau du parking en étages du pôle est demeuré vide (50 000 personnes présentes sur la journée d'ouverture, tandis que le parking de 1800 places n'était pas complet).

M. Vidal parle au nom du comité de quartier Bonnevey qui préconise plusieurs solutions :

- faire passer les visiteurs du pôle, par la rue de Böhlen, plutôt que par la rue Jacquard
- mieux signaler l'accès aux parkings
- terminer de goudronner la rue Jacquard
- verbaliser les propriétaires des véhicules garés sur les trottoirs
- la présence d'un panneau lumineux, indiquant le nombre de places libres devrait aider à réguler le trafic.

Emilie FODOR, de la mission déplacements au Grand Lyon, prévient que le manque de signalisation au niveau de la rue Jacquard, indiquant l'accès au parking du pôle de loisirs, sera réglé au cours du mois d'avril, avec la mise en place de nouveaux panneaux.

Une participante constate de nombreuses perturbations sur le réseau TCL depuis l'ouverture du pôle : retard de plus de 40 mn, ligne de bus déviée...

Selon elle, et d'autres habitants, le Sytral doit en informer les usagers à l'avance et prendre en compte la gêne occasionnée. « L'augmentation des abonnements doit être justifiée ». Les habitantes des grandes cités TASE redisent leur opposition aux modifications horaires des bus TCL suite à l'ouverture du pôle de la Soie : elles avaient demandé à ce que le bus 82 fasse un détour par leur quartier afin que leurs

enfants puissent bénéficier d'une ligne directe pour se rendre à l'école, mais leur demande ne s'est pas concrétisée.

II- Enjeux de déplacements sur l'agglomération et le Carré de Soie

1ère présentation : étude sur l'agglomération lyonnaise

Emilie Fodor, et Marion Payet de l'Agence Egis Mobilité, présentent les résultats de l'enquête ménage déplacements en 2006 menée sur l'agglomération lyonnaise.

Les tendances fortes, depuis une dizaine d'années :

- La population vieillit (la part des + de 65 ans a augmenté de 50% en 10 ans) et les ménages sont de plus en plus petits (2,25 personnes par ménage)
 - > l'individualisation des modes de vie et le vieillissement sont à prendre en compte dans l'organisation des déplacements
- Un habitant du Grand Lyon passe, par jour, un peu plus d'une heure à se déplacer pour parcourir une distance de près de 14 km en moyenne, et réaliser près de 3 déplacements.
- 37% des déplacements sont effectués pour se rendre au travail ou faire des études, 25% sont liés aux achats et 24% aux loisirs.
- 47% des déplacements se font en voiture, 33% à pied, 16% en transports en commun et près de 2% en vélo (chiffre relativement bas compte tenu de la communication qui est faite autour de l'usage des vélos par exemple)
- l'évolution dans l'usage des modes de déplacements ces dix dernières années :
 - > la mobilité quotidienne des habitants du Grand Lyon a baissé de près de 8%
 - > un recul très net de l'usage de la voiture (-6%), malgré un équipement automobile croissant
 - > une augmentation de l'usage de la marche, des transports en commun et du vélo

Marion Payet analyse ensuite les pratiques de déplacements sur le Carré de Soie, soit un périmètre de 500 ha répartis sur les communes de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne.

Ce « territoire de transit » est délimité par de grandes coupures : le futur BUE (Boulevard urbain est), le boulevard Laurent Bonneval, l'avenue F. Roosevelt, le Canal de Jonage. Il a un bon positionnement avec sa proximité de la ville-centre, son ouverture sur le canal de Jonage et son accessibilité par le métro et le tramway.

Mesdames Payet et Fodor formulent des hypothèses pour le Carré de Soie : "nous faisons le pari que, sur ce secteur, l'on se déplacera de la même manière qu'à Lyon et Villeurbanne, c'est-à-dire avec une part modérée de la voiture (35% sur Lyon-Villeurbanne, 51% à Bron) et une part conséquente de la marche (39%) et des transports en commun (20%). Pour les personnes allant travailler au Carré de Soie, l'étude mise sur une part de la voiture à 51% environ, contre 74 % actuellement.

La concrétisation de ces objectifs, ambitieux selon elle, passera par la création de cheminements piétons, entre autres.

Réactions

Pour Léon Doutreleau, président du comité de riverains BUE A8, l'augmentation du nombre de logements et d'emplois entraînera par conséquence la recrudescence des voitures.

Mme Giannetti demande si, dans l'esprit d'un écoquartier, des mesures incitatives seront prises afin de diminuer la place de la voiture. Les 1800 places de parking vides la nuit au pôle de loisirs pourraient-elles être exploitées ?

L'animateur propose aux participants de réfléchir à de nouvelles solutions en terme de stationnement. Par exemple le parking-silo bénéficie actuellement d'un regain d'intérêt par les aménageurs car leur développement vertical permet de respecter les exigences des PDU tout en composant avec la raréfaction du foncier observée dans la plupart des centres-villes.

Réactions des habitants :

- ils notent que l'usage de la voiture est plus important le week-end et le recours aux transports en commun la semaine
- Certains proposent la construction d'un parking souterrain (type LPA) avec le stationnement gratuit pour ceux qui habitent à proximité
- Les intervenants soulignent l'impossibilité d'empêcher les gens de garer leur voiture en bas de chez eux, notamment pour les déchargements, les personnes en situation de handicap
- La limitation de l'utilisation de la voiture nécessite d'améliorer les transports en commun. A partir de 21h il n'y en a plus sur tout le carré de soie et plus largement sur la couronne est.
- Depuis la suppression de certaines lignes de bus qui desservaient le quartier des grandes cités TASE, il y aurait eu plusieurs agressions sur le trajet entre le pôle multimodal et ce quartier.

2e présentation : Carré de soie, étude de déplacements

Le réseau viaire présente :

- une voie d'agglomération (comportant beaucoup de trafic et qui dessert l'agglomération) : le Boulevard L. Bonnevey
- quatre voies de distributions (à forte circulation, fonction de transit) : la route de Genas, l'avenue de Böhlen, l'axe Emile Zola / Blum, l'avenue F. Roosevelt
- cinq liaisons interquartiers (les voies de déserte interne aux quartiers du Carré de Soie) : les rues de la Poudrette, de la Soie, R. Salengro, A. Dumas, Grosso

Le réseau cyclable présente :

- deux grands axes : le long de T3 (Part-Dieu-Meyzieu) et rue de la Poudrette
- quatre stations Vélo'v sur des zones stratégiques (aux pôles multimodaux L. Bonnevey et de la Soie, à l'arrêt T3 Bel Air-les Brosses et place de la Paix)

Les objectifs sont :

- de mailler un réseau cyclable qui converge vers le pôle multimodal de la Soie
- de densifier les aménagements cyclables
- de faire cohabiter le vélo avec d'autres modes de déplacements, en particulier la voiture

La circulation piétonne doit être facilitée et agréable

- favoriser les déplacements en mode doux en développant un réseau de cheminements dans le quartier (promenade et mails piétons)
- avec de nouveaux aménagements qui visent au confort des piétons (voir le long du T3)

Un réseau de transports en commun attractif, à améliorer

- Il existe une bonne couverture géographique du réseau de bus (8 lignes, aucune zone à moins de 200 m d'un arrêt de bus)
- Deux pôles multimodaux importants à l'échelle de l'agglomération : Vaulx-en-Velin la Soie et L. Bonnevey
- Métro A (liaison Presqu'île-La Soie): toutes les 3 à 6 minutes aux heures de pointe
- T3 (liaison Part-Dieu - Meyzieu ZI) : toutes les 8 minutes aux heures de pointe

Quel trafic sera généré à moyen terme sur le quartier Carré de Soie ?

Estimations :

- 40 000 véhicules par jour (cette estimation prend en compte les flux générés par l'habitat, les activités, les commerces de proximités et le pôle de commerce et de loisirs - la moitié des flux)

L'étude de déplacements sur Carré de Soie montre également la réorganisation du réseau de surface à la suite de l'arrivée du T3, avec la situation du trafic, plus ou moins fluide, aux différents carrefours à l'heure de pointe du soir (17h30-18h30).

Mesdames Payet et Fodor tirent plusieurs conclusions de cette seconde étude :

Sur la situation actuelle :

- Actuellement existent des difficultés d'accès au quartier Carré de Soie sur les axes Blum/Emile Zola et Roosevelt/Garibaldi.
- Les voies de distribution (vues plus haut), à moyen terme, seront saturées. Les liaisons internes, elles, sont actuellement plutôt fluides.

Sur les projets à venir :

- Si un deuxième franchissement de LEA est réalisé, à l'ouest de celui du Pôle de transports en commun, le trafic sera redistribué vers le Sud de Carré de Soie, dont la circulation deviendra plus dense, mais en contrepartie, les conditions de circulations au Nord, actuellement problématiques seraient facilitées.
- Certains carrefours seront saturés avec la multiplication du nombre d'emplois et de logements, ils devront donc être réétudiés.
- Pas de difficulté de circulation prévue à l'intérieur des quartiers
- La densification du maillage cyclable et piéton est un impératif
- Une desserte transports en commun Nord-Sud doit être développée

Réactions

- Pourquoi n'y a-t-il pas de piste cyclable sur l'avenue de Böhlen ?

Réponse de M. Claisse, vice-président du Grand Lyon en charge de la participation : il existe des voies de substitution le long des berges par exemple, avec un cheminement en modes doux.

Florence Mondière (Kéolis, société exploitant le réseau TCL) explique pourquoi les itinéraires des lignes 52 et 82, qui provoquent les protestations de plusieurs habitantes des grandes cités TASE n'a pas été modifié. Une demande a effectivement été faite par le biais de la mairie de Vaulx-en-Velin, afin de retrouver la desserte antérieure, mais il n'y a pas eu d'accord avec le Sytral. D'un côté les jeunes utilisateurs de la TASE étaient pour le retour à l'ancien tracé et les Brondillans étaient contre, car la décision ne jouait pas en leur faveur. Mme Mondière reconnaît qu'il y a encore des choses à améliorer.

-Une dame remarque que certains habitants du quartier ne dépendent que des TCL. Pour Mme Gianetti l'arrivée de la ligne A du métro et du tramway T3, "LEA", joue en défaveur des habitants du quartier sud de Vaulx-en-Velin en les pénalisant dans leurs déplacements interquartiers.

Béatrice Vessiller, adjointe aux déplacements de Villeurbanne, siégeant au Sytral, prend la parole pour expliquer l'une des raisons pour laquelle le trajet de la ligne 52 n'a pas été modifié : les collégiens sont à 10 minutes à pied du Collège Duclos, ils peuvent aisément parcourir cette distance à pied. De plus, en 2011 de nouvelles concertations porteront sur la restructuration du réseau et sur les déplacements Nord-Sud de Vaulx-en-Velin. Rien n'est figé.

Une Vaudaise ne se dit pas satisfaite de la réponse. Ne sachant ni conduire ni faire du vélo, comment se déplacerait-elle si elle tombait malade ?

Un participant demande si l'étude déplacements prend en compte ces questions.

Mme Fodor assure que l'objectif est de développer les déplacements en transports en commun pour faire diminuer l'usage de la voiture. Ce travail se fait au fur et à mesure des avancements de l'étude en collaboration avec le Sytral et le Grand Lyon.

III – Réfléchir à de nouvelles solutions pour limiter l'usage de la voiture

L'animateur demande aux participants de réfléchir à des solutions : le système de **voitures partagées** (Autolib') se développe à Lyon et Villeurbanne. Est-ce une modalité à imaginer sur le quartier Carré de Soie ?

Réactions

- Comment accède-t-on à ces relais autolib' : en voiture ?

Un participant suggère d'étendre les stations vélo'v à proximité des lieux d'habitations, tous les 300 m, afin d'accéder au métro et au tramway.

Pour Mme Gianetti, dans le cadre d'un futur écoquartier, il faut prévoir suffisamment de bornes électriques pour recharger les voitures électriques.

L'animateur évoque la piste du **covoiturage** mis en place par le Grand Lyon.

Réactions

- Ce système n'est pas évident, il faut se coordonner en fonction de ses horaires.

- Il faudrait peut-être modifier les horaires de pointe du tramway : entre 12h et 14h, il ne passe que toutes les 10 minutes.

Mme Payet remarque qu'auparavant sa fréquence était, à cette heure-ci, toutes les 25 minutes, il y a donc eu une nette progression.

-Une participante considère la proximité des voies cyclables et piétonnes comme dangereuse pour les piétons, en particulier sur le tronçon allant de la Part-Dieu au Grand Lyon. Au Carré de Soie les voies devront être suffisamment larges et les frontières correctement balisées.

- Pour une meilleure circulation des vélos, les pistes cyclables ne doivent pas être encombrées par les piétons. L'usage du vélo n'est pas seulement pour de la balade mais aussi pour se rendre à son travail.

- M. Vidal évoque la nécessité, dans les futurs aménagements, de refaire le carrefour, dans le prolongement de la rue Jacquard, et d'améliorer le prolongement de l'avenue de Böhlen sur la rue L Blum.

M. Sapin, de la direction de la voirie du Grand Lyon livre quelques éléments de prévisions :

La rue L. Blum sera aménagée comme l'avenue de Böhlen et ce, jusqu'à la rue de la Soie.

La rue Jacquard sera aménagée, goudronnée sur les deux sens à la fin du mois de juillet.

L'animateur demande aux habitants si leur préférence irait à des rues classiques ou bien équipées de rétrécissements par endroits, de revêtements différents...

- Mme Giannetti demande comment elle peut rejoindre la route de Genas en vélo.

M. Sapin précise qu'à chaque fois que des aménagements sont réalisés dans des rues, des aménagement pour les vélos sont prévus. Mais il n'a pas en charge le secteur de la route de Genas.

Forcément plus de voitures et de pollution ?

- M. Doutreleau reprend les hypothèses formulées par le cabinet d'étude Egis Mobilité qui misait sur une part de la voiture à 51% environ (contre 74 % actuellement) : le nombre de voiture augmentera malgré tout, oppose-t-il, et cela aura des répercussions en terme de pollution atmosphérique. Selon lui, l'agglomération lyonnaise dépasse fréquemment le seuil de pollution préconisé au niveau européen. Il demande d'avoir le droit de « respirer propre », et propose des alternatives à la voiture polluante :

- favoriser le transport collectif, afin que les habitants puissent circuler dans leur quartier de cette manière
- donner le choix aux nouveaux travailleurs de venir soit en voiture soit par un autre moyen de transport

Mme Mondière rappelle que les études concernant l'A7 et l'A8 sont prévues au plan de mandat du Sytral.

En 20 ans, précise M. Guérin, de la mission Carré de Soie au Grand Lyon, l'ensemble des deux secteurs, Yoplait et TASE, verra sa population augmenter de 20 000 habitants, et son nombre d'actifs augmenter de 10 à 12 000.

Pour M. Cozeret, chargé de mission à la Direction du développement urbain à Villeurbanne, l'idée est de rapprocher le lieu de travail du lieu d'habitation, d'où la nécessité de conserver de l'activité à proximité des lieux d'habitations. Cependant si cette pratique peut être favorisée, elle ne peut être imposée aux usagers.

M. Sapin fait le point sur le Boulevard urbain Est (BUE) : « on en est aux études préliminaires, on remet tout à plat. Une présentation aux riverains sera faite d'ici l'été sur le tracé du BUE, ses abords, qui feront l'objet de concertation, les protections anti-bruit. Un maître d'œuvre est désigné, qui va nous proposer plusieurs variantes, selon des analyses multicritères (nuisances, avantages, inconvénients...).

A proximité de ce boulevard se trouve l'école Croizat, signale une participante, ce qui, selon elle, est synonyme de dangers pour les enfants.

M. Sapin précise que ce boulevard bénéficiera du même aménagement que l'avenue de Böhlen, avec des feux tricolores, deux fois deux voies de 6m50.

M. Doutreleau se demande si le fait de construire un boulevard urbain au milieu d'un quartier qui se veut écologique, est une bonne solution. Présenté aux habitants comme un équipement d'intérêt général, le BUE, selon lui, est plutôt facteur de pollution atmosphérique et de nuisances.

Un monsieur demande comment les transits du trafic généré par le Grand stade seront gérés ?

Densité et déplacements

Pour M. Villien, architecte urbaniste, les transports représentent le sujet central pour les usagers de la ville. Il faut prendre en compte selon lui, deux paramètres :

- Un changement culturel. Avec l'apparition de nouveaux modes de déplacement, il s'agit d'identifier les flux et d'anticiper sur les années à venir. Le secteur, de par son nombre d'habitants et d'actifs représente une échelle adaptée. Avec la récession économique, il y a urgence à penser les mobilités intermédiaires, comme en témoignent certains écoquartiers européens dont la 2^e voiture a été bannie.

- Des changements techniques. Les quartiers durables se maillent, selon lui, à 300 m (comme unité de mesure de base), en implantant des bornes vélo'v, un silo-parking, de petits commerces... L'urbaniste demande si toutefois ce maillage est compatible avec le parcellaire actuel ?

Sa méthode : il faudrait hiérarchiser le réseau viaire, avec une rue sur deux sans voiture. Quelle distance les habitants peuvent-ils admettre entre la cage d'escalier de leur lieu d'habitation et le point de stationnement de leur voiture ? Actuellement la distance est de 20 m, ce qui est difficilement conciliable dans un quartier où l'on veut pouvoir respirer.

Distance parking-logement : Fait-on 80 ou 100 m ? Difficile à dire car il faut tenir compte de l'âge et de la santé de chaque habitant. 120 m serait plus ambitieux, plus intéressant.

Distance logement-services publics : les 10 minutes à pied évoquées précédemment, (soit 600 à 800 m environ) représenteront-ils le temps qu'il faut pour accéder à l'école ou à un service public ?

M. Claisse, vice-président du Grand Lyon en charge de la participation, rappelle que le projet Carré de Soie s'inscrit dans la volonté de

- redensifier l'agglomération et de limiter l'étalement urbain, peu propice à l'utilisation des transports en commun.

- développer de l'emploi, de l'habitat.

- développer un mode d'urbanisation qui privilégie l'usage des modes doux, pour une ville de la proximité, plus apaisée. La voiture ne sera pas interdite mais le but est d'en avoir un usage plus raisonné.

- Viser à faire venir les citoyens à 50% en voiture à la place de 74 % aujourd'hui, est ambitieux, souligne M. Claisse. En Suisse, par exemple, 80% des gens vont travailler en transports en commun, car le stationnement est payant. L'objectif d'avoir un recours plus raisonné à la voiture, est également appliqué au projet Lyon Confluence, mais remarque le vice-président du Grand Lyon, ses habitants, à l'inverse de ceux du futur Carré de Soie souhaitent davantage de place de stationnement. L'écoquartier, à l'échelle du grand territoire du Carré de soie, n'apparaîtra pas de suite. Il faut d'avoir

se concentrer sur TASE et Yoplait et parler d'un quartier durable (qui implique les aspects économiques, sociaux, environnementaux).

-Sur la question de la santé publique, des scientifiques auraient démontrés que l'espérance de vie humaine théorique est de 180 ans. Il y a un siècle, elle était de 55 ans. La qualité de l'air était bien pire que celle d'aujourd'hui, mais les hommes sont devenus plus sensibles. Chacun a une responsabilité collective dans son comportement au quotidien.

-La question de l'enfouissement de la ligne électrique : le Grand Lyon rencontre EDF prochainement, une réunion sera organisée avec les habitants.

M. Claisse informe les membres du comité de suivi participatif que les éléments de réponse du Grand Lyon, quant à l'usine TASE, seront livrés le 15 avril à 18h.