



Concertation sur les secteurs TASE et Yoplait

**Compte-rendu 8^e atelier
Les déplacements -12 mai 2009**

DEUXIÈME SÉRIE D'ATELIERS

Si la première série consistait d'abord à des apports d'information aux habitants (études, données existantes, points de vue de techniciens...) sur les enjeux des deux secteurs, il s'agit de passer à une phase plus participative.

L'atelier se déroule en deux temps :

-Expression des habitants qui ont travaillé : réflexions et propositions dans l'intervalle entre les 2 ateliers

-« Discussion dessinée » : les propositions et contradictions sont remises en discussion entre les participants, l'architecte urbaniste Philippe Villien éclaire le débat par des esquisses et croquis sur les possibles (sur feuille blanche, et sur photo aérienne des 2 secteurs).

RAPPEL DES QUESTIONS ABORDEES

Joseph Salamon, responsable Grand Lyon du projet sur les secteurs TASE et Yoplaît, rappelle les questionnements formulés lors du premier atelier sur le thème Déplacements le 7 avril.

-Quelles ambitions en matière de déplacement : être exemplaire, ou même quartier pilote, jusqu'où ?

-Quelle est la place de la voiture ? Pour quels besoins ? Les quartiers sont-ils accessibles à tout moment ou bien seulement à certains moments, pour un nombre de personnes restreint ?

- Des parkings mutualisés ? en silo ?

-Quelle place pour les voiries piétonnes ?

I- RETOURS ET APPORTS DES HABITANTS

- M. Vidal, de l'Interquartier Villeurbanne
Voir document en annexe

- Selon Mme Gianetti, association Vaulx Carré de Soie

-limiter l'usage de la voiture, avec la présence de commerces de proximité au pied des immeubles, pour des quartiers à vivre. Elle remarque que des camions de livraison se garent en double file au pôle commercial et qu'il aurait été judicieux de créer des places de parking qui leur auraient été réservées.

Yves Sapin (Grand Lyon, voirie) signale que ce problème sera réglé rapidement avec des marquages et une signalisation adéquats ; M. Cozeret (Chargé de mission, Direction du développement urbain à Villeurbanne) précise qu'Altarea, le promoteur du pôle commercial s'est engagé à revoir la signalétique générale de son parking, afin de réguler les flux sur la rue Jacquard, d'ici l'été.

-ne surtout pas faire de parking sous-terrain car, selon elle, ils favorisent l'usage de la voiture. Avoir des parkings en silo, à l'entrée de chaque quartier.

- avoir des radars, des zones dont la vitesse est limitée à 30 km/h
- installer les nouveaux équipements et les commerces à proximité des lignes de bus
- avoir des stationnements pour les vélos bien répartis dans le quartier
- avoir des cheminements piétons à circuit court, comme le système de traboules proposé par l'Interquartier Villeurbanne, incitant les gens à se déplacer à pied
- quid de la route de Genas, qui n'est pas aujourd'hui empruntable en vélo
- Prendre en compte l'accessibilité pour tous : personnes âgées, maman avec poussettes
- Axe A8 : le prévoir au prochain plan de mandat et organiser une concertation pour définir son tracé

Denis Bernadet, le médiateur demande aux habitants des propositions plus volontaristes et offensives dans le but de diminuer la place de la voiture.

Un habitant témoigne sur la ville de Friburg, en Allemagne, où ses habitants ont pour habitude de se déplacer en vélo, tandis que les rues ont une faible densité de circulation. Les Allemands remettent leur véhicule au garage ou bien les laisse en stationnement sur de longues périodes dans la rue. Dans ce cas précis, ils n'éprouvent pas le besoin de construire des parking sous-terrain ou en silo.

Au Carré de Soie, remarque-t-il, il serait judicieux de créer des axes forts de flux piétons, comme par exemple pour les Vaudais du sud, l'axe en direction du pôle multimodal. La rue Salengro, selon lui doit elle aussi être considérée comme un axe et la combiner avec du mode de déplacement doux, car, à ses yeux, il est important d'être ambitieux non seulement sur les nouveaux secteurs mais aussi sur les plus anciens.

Un habitant demande si le fait de vouloir supprimer la voiture, est une démarche très réaliste. Combinée à celle de construire des appartements à haute qualité environnementale, plus chers par conséquent, l'intervenant craint que les futurs habitants soient découragés de venir s'installer dans le quartier. Si l'usage de la voiture doit diminuer, cela ne se fera que de manière progressive.

Une dame remarque qu'il est question dans les nouveaux quartiers de réduire le flux des voitures tandis que le projet du boulevard urbain demeure d'actualité. Elle lance une forte interpellation sur ce que plusieurs habitants voient comme une contradiction : un boulevard urbain risquant d'amener un flot de voitures dans des secteurs où l'on veut en restreindre la place et l'usage.

Pour une habitante des Grandes cités TASE la priorité n'est pas celle de la voiture, son quartier aurait d'autres aspects à améliorer.

Le médiateur pointe les contradictions entre les participants sur la réduction de la place de la voiture, qui semble une ambition évidente à certains, mais tout à fait irréaliste pour d'autres.

Le point de vue de l'architecte urbaniste

Pour Philippe Villien, la question est de savoir harmoniser les différents moyens de transports et d'autre part, de ne pas imposer des didkats selon lesquels '*on est obligé de*'. Il faut construire un modèle en partant de l'existant : pour l'instant de longues distances piétonnes, dues à l'implantation historique d'imposants sites industriels. Il propose deux modèles applicables sur les secteurs TASE et Yoplait, toujours dans l'esprit d'un parc habité.

-l'Etoffe

L'idée est de fabriquer un maillage, en définissant la maille la plus grande (200 à 400 m entre chaque arrêt de transport en commun), avec une seconde échelle de proximité (50 mètres). Autrement dit, une sorte de quadrillage systématique de rues ou d'allées modes doux : il propose une rue (destinée aux voitures) pour deux allées (à pied, à vélos), ou une rue pour une allée.

-Le Campus

L'idée en est de créer des poches d'équipements, ou encore points d'intensité, qui concentrent du commerce, des services publics ou privés, des stations vélo'v... M. Villien explique que tous les besoins sont répertoriés pour être ensuite concentrés dans ces « poches ». Elles seraient plus denses à proximité du métro. Aujourd'hui il s'agirait de repérer les poches existantes pour les relier avec des poches potentielles, et changer d'usage, puisqu'on passe de l'industrie à de l'habitat, poursuit l'urbaniste. Par exemple bout de l'amande, côté métro La Soie, pourrait devenir une « place-poches ».

Le modèle Campus est plus original et plus actuel, tandis que le modèle Etoffe est plus urbain, résume M. Villien

Réactions

Mme Gianetti demande à l'architecte s'il a déjà réalisé des quartiers sur le modèle du campus.

Une participante demande comment faire pour relier ces nouveaux quartiers avec les anciens ? Quelle sera leur cohabitation ?

Selon M. Villien, la place Cavellini doit être améliorée. Elle pourrait être doublée à l'ouest, côté usine Tase, afin d'injecter du nouveau à de l'ancien.

Ce n'est pas aux anciens quartiers de se connecter, mais aux nouveaux, remarque la même participante.

M. Villien propose de créer des lieux miroirs, des fils communs, empruntables par les habitants des anciens et des nouveaux quartiers. Par exemple le 'fil métro', trajet qui chemine jusqu'au métro, doit être installé rapidement.

Il propose que la rue Bataillon-Carmagnole devienne un axe important, qui concentre les flux : peu circulée, cette rue pourrait accueillir la nouvelle école, des espaces publics...

Dans le cadre du campus ou de l'étoffe, comment prend-on en compte les habitants qui vivent déjà à Carré de soie, s'interroge un participant. La question des liens avec les cheminements existants se pose.

M. Villien lui répond en prenant l'exemple de la rue de la Soie qu'il suggérerait d'élargir, et d'installer l'école directement en façade, au plus tôt afin d'y fabriquer du lien social.

Des habitants le questionnent sur le devenir de la rue Jacquard.

Plusieurs participants désirent être informés des rues censées rejoindre et desservir le Boulevard urbain est.

Ce dossier ne relève pas des compétences de M. Villien qui précise toutefois que la rue des Canuts, à terme sera sûrement empruntée car un gros pôle tertiaire s'installera près du pôle multimodal.

Pourquoi déverser des voitures au pôle tertiaire alors qu'il existe un pôle multimodal demande une participante.

Le médiateur propose aux habitants de s'exprimer sur le covoiturage. Concerne-t-il les personnes qui viendront travailler, ou bien les gens domiciliés au Carré de soie demande-t-il ?

Réactions

Une habitante remarque que le tramway Leslys reliera le quartier à l'aéroport St-Exupéry, générant un flux de travailleurs.

Le médiateur, en fonction des réactions, remarque que la tendance générale, vers laquelle pencherait les habitants serait que les nouveaux travailleurs viennent le plus possible en transports en commun

M. Cozeret rappelle que le plan de déplacements d'entreprises fonctionne plutôt bien. Il prend l'exemple des entreprises du quartier Yoplait, Massart Bugatti et Alstom qui ont mis en place par informatique, du covoiturage interentreprises.

Le médiateur constate qu'il y a 5 ans le système de covoiturage faisait tout juste parler de lui, en comparaison à aujourd'hui, où il prend de la vitesse.

Des points de contrainte existent, conteste une dame dont le fils habite l'Ain et n'a pas d'autres moyens que de se rendre en voiture à son travail, chez Massart Bugatti. Certaines professions auront forcément recours à la voiture, comme celle du plombier qui viendra se garer en bas de chez ses clients, remarque-t-elle.

M. Villien explique qu'il est important de dessiner les flux. Certains d'entre eux peuvent être très réglementés (stationnements, type d'accès). Il préconise aux pouvoirs publics de :

-définir une règle de stationnement (en encourageant le stationnement sous les immeubles ou dans les poches du modèle Campus)

-obliger les opérateurs à garder de la distance entre les habitats (ou les bureaux) et les grands axes (sans règlement, habitat et bureaux donneraient directement sur la rue). Le consensus est plutôt d'éloigner les bâtiments des rues.

QUELQUES POINTS SAILLANTS

2 POINTS ESSENTIELS

- de fortes contradictions sur l'ambition générale : quelques habitants très motivés pour réduire fortement la place de la voiture, la majorité exprimant une volonté de ne rien changer, considérant la voiture comme le moyen de transport indépassable.

-une volonté forte de relier les nouveaux quartiers aux anciens, les habitants des quartiers alentour craignant fortement de se retrouver spectateurs passifs, voire laissés pour compte des nouveaux quartiers.

EN COMPLEMENT

- un souhait d'avoir des cheminements piétons à circuit court (référence traboules)

- une volonté d'avoir des axes forts, structurant le quartier, destiné au flux des piétons, en direction du pôle multimodal

- des envies contradictoires : ne pas avoir de parkings souterrains mais plutôt des silos à l'entrée des quartiers / avoir un maximum de parkings en sous-sol, sous les immeubles.

-un souhait général que les nouveaux salariés viennent le plus possible en transports en commun

- une demande de quartiers à vivre : avec des zone à vitesse limitée, des commerces de proximité ou bien desservis par les transports en commun

mais

- si l'envie générale est de voir l'usage de la voiture diminuer, elle se heurte à un certain scepticisme ou une crainte de décourager les futurs habitants de venir s'y s'installer. Manifestement, le réflexe voiture reste ancré ici, beaucoup + qu'en centre-ville.

Interquartier Carré de Soie Villeurbanne (J Vidal / C Eschaliér)
Atelier 12 mai 09 « les déplacements »

- a. Quelle ambition ? Place de la voiture, quels besoins ? Diminuer l'usage de la voiture ?
- b. Place des piétons ?
- c. Place des transports mode doux ? vélos, bus, tram, métro → Politique de déplacements publics
- d. Place des parkings, ? extérieurs, souterrains, privés ? mutualisés ?
- e. Cas particulier Yoplait
- f. BUE

Les déplacements voiture ? Quartier sans voitures ... utopique ou pas ?

Pas possible complètement –

Phénomène culturel, tout le monde ne pense pas la même chose.

Comment faire cohabiter la voiture dans un quartier durable ?

Pardes cheminements modes doux avec accès véhicules riverains (chargements /déchargements)

EtQuelques rues ouvertes normalement... aux voitures

Alterner voies modes doux , voies ouvertes à la circulation.

Les Déplacements piétons et modes doux : pouvoir se balader dans un quartier avec des passages juste pour les piétons, ex traboules ... Ne pas forcément suivre la route, les rues

Entrer dans l'espace de vie du quartier → créer des lieux de mixité également

Mais...Attention, aujourd'hui dans nos quartiers, la majorité des copropriétés se ferment...(portails automatiques partout..)

Se retrouver, se rencontrer cohabiter, dans l'espace de vie du quartier...

OUI, tout le monde est d'accord... mais « chez les voisins... »..pas dans « son propre immeuble » ????

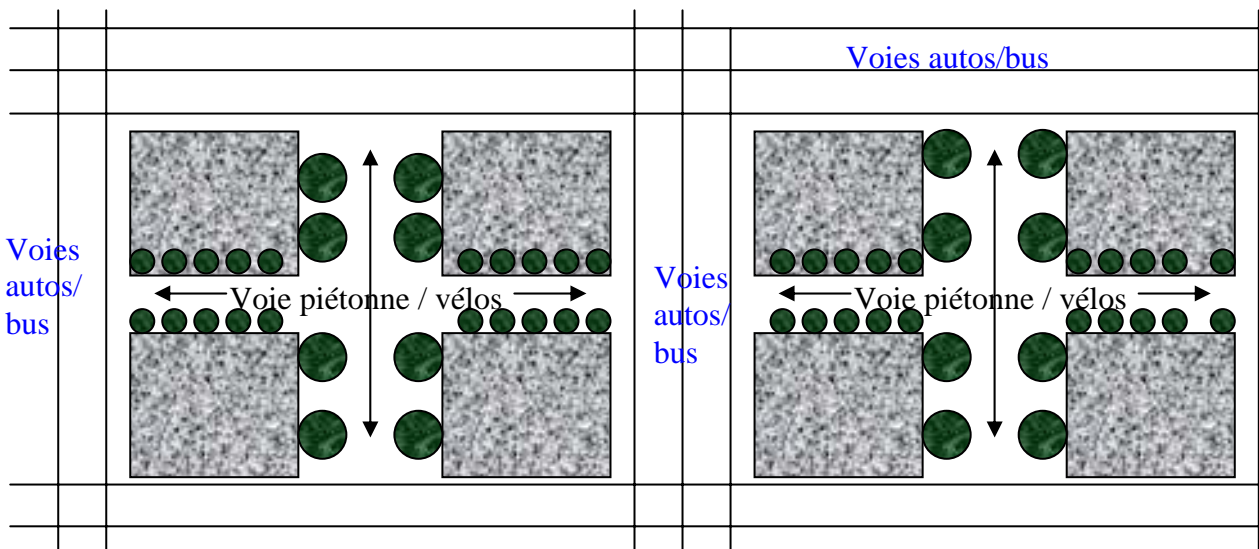
→ Alors une question ? Voir comment cette réalité peut cohabiter avec l'ouverture des quartiers...que nous souhaitons tous pour ce secteur du Carré de Soie.

Bien définir qui fait l'entretien et surtout qui finance une maintenance régulière de ce secteur public/privé source de difficulté relationnelle.

Espaces piétons entre les immeubles, accédant aux minis squares, espaces de rencontres pour tous

Voies cyclables sécurisées.... Double sens , séparées de la circulation automobile

Voies réservées vélos/piétons – 1 rue sur 2 – 1 accès route & 1 accès piéton pour chaque immeuble Cohabitation vélo / piéton sur même voie? Cela doit être possible



Pourquoi pas zones 30 ou 20...ou 15... ! .accès libre pour tous...pas de feux, pas de passages piétons....espace ouvert à tous....respecté par tous...cela existe dans certains quartiers de petites villes (Trévoux , Montbrison)

Stationnement :

- Avoir des places Parking pour les visiteurs .c'est indispensable.
- Parkings en périphérie pour garer véhicules visiteurs et résidents disposant de plusieurs voitures.
- Pourquoi ne pas pouvoir utiliser le parking du pole loisirs de la Soie durant la nuit pour les habitants ? Définir quels horaires peuvent être positionnés
- Avoir un maximum de Parkings en s/sol sous les immeubles respectant les espaces fertiles. (au minimum un Parking par appartement, commerce etc.
- Parkings privés...mutualisés... ? nous posons la question ?

Zone réservée pour livraison et stationnement à proximité des commerces afin de limiter le stationnement sur trottoir ou chaussée.

Modes doux :

Vélos :

- Stations Velov, au moins une station supplémentaire
- arceaux pour vélos privés
- Vélos à assistance électrique

Transports en Commun :

- AMELIORER LE RESEAU DES TCL POUR REDUIRE L'UTILISATION DE LA VOITURE
- Metro La Soie ; T3 Lea Très bien, mais prévoir maillage important par lignes de bus à l'intérieur des quartiers.
- Améliorer le maillage rapide avec les points de Lyon comme Vaise, Gerland, etc. par des lignes périphériques fonctionnelles (qui fonctionnent tous les jours, avec une fréquence de passage intéressante et pas 1 fois par heure...)
- Rajouter très rapidement une ligne permettant de joindre le nord & le sud sans passer par le centre ville de Lyon - la mixité sociale se fait aussi par le lien avec les autres quartiers (A8 ...tracé à définir, et à prévoir dans notre projet d'urbanisme)
- Améliorer le fonctionnement des transports en commun :
 - o la nuit
 - o le WE
 - o durant les vacances scolaires : tout le monde n'est pas en congés, et le service réduit gêne les utilisateurs

Ne pas modifier le circuit des TC sans concertation avec les utilisateurs.

Voirie Yoplaît

Aménagement L Blum comme Bohlen (c'est prévu)

Perçement rue Jaquard (prévue)

Ce sera une nouvelle rue arrivant sur le carrefour funéraire Blum / Zola / La Soie / Cimetière. ATTENTION, Ce carrefour reste donc entièrement à revoir

Autres nouvelles rues ...indispensables sur le nouveau quartier de la « friche Yoplaît »

Aménagement voiries internes voitures ...et modes doux

Rue de la Soie. ??? Comment l'aménager ?

Sur projet plan VELO Grand Lyon /Villeurbanne, présenté en avril 09, la rue de la Soie, est prévue en axe structurant Vélo...(prolongement Zola)

Quid des TCL si, comme le plan vélo l'indique, on réalise une piste cyclable – comment faire...circuler voitures vélos et bus sur cette rue. ? cette hypothèse doit être prise en compte dans notre projet d'urbanisme

Bien délimiter la zone réservée aux piétons.

Evocation du problème au niveau du carrefour LEA / rue de la soie : amélioration, depuis travaux automne 2008, mais encore de grosses difficultés... ?

→ Changer le feu des TCL pour un feu qui ne passe au rouge QUE quand un bus sort, et pas systématiquement, comme c'est encore le cas.

Etudier avec TCL/SYTRAL/CQ/Habitants etc, afin de trouver une solution satisfaisante pour tous.

Le BUE... verra t'il enfin son projet avancer ? il devrait permettre de réduire le passage des voitures dans le quartier, mais il faudrait envisager rapidement son bouclage coté Vaulx en Velin Nord....

Le BUE qui s'arrête au pont de La Soie.. ne va t'il pas générer encore plus de circulation sur Bohlen / Leon Blum.