

MISSION CARRE DE SOIE

*Concertation sur la première phase de réalisation du
projet du « Carré de Soie » :*

phase du dialogue et des propositions

***Restitution et analyse qualitative
des réunions publiques et des ateliers***

27 avril 2004

Gildas LEPRETRE
Consultant

1	Restitution de la réunion du 25 juin 2003	8
1.1	Les habitants : « pourquoi commencer par un pôle de loisirs ? »	8
1.1.1	En quoi un pôle de loisirs répond-il à nos besoins ?	8
1.1.2	Pourquoi la collectivité délègue-t-elle ses responsabilités au privé ?	9
1.1.3	Un pôle de loisirs peut-il réussir dans ce territoire ?	9
1.2	Eclairage des porteurs du projet sur la stratégie choisie	10
1.2.1	Le pôle de loisirs : un des deux leviers destinés à susciter le développement d'un nouveau quartier	10
1.2.2	Des investissements publics et privés au service d'une dynamique d'ensemble	11
1.2.3	Un projet crédible	11
1.3	Le débat en partie pacifié	12
1.3.1	Oui au pôle de loisirs... mais il faut un comité de suivi du projet et des travaux	12
1.3.2	Oui au pôle de loisirs... à condition de ne pas aller trop loin dans l'urbanisation du Carré de Soie	13
1.3.3	Vers une nouvelle centralité respectant les espaces verts	14
1.4	Quel projet de pôle de loisirs choisir ?	15
1.4.1	Le point de vue des habitants	15
1.4.2	Le point de vue des techniciens	15
2	Restitution de la réunion du 24 septembre 2003	17
2.1	Pourquoi avoir choisi le projet ALTAREA ?	17
2.1.1	Premières explications du choix	17
2.1.2	Réactions vives des habitants	18
2.1.3	Nouvel éclairage des porteurs du projet	19
2.1.4	Les habitants : « l'important, c'est qu'il se fasse quelque chose »	19
2.2	Présentation du projet Altaréa	20
2.2.1	Présentation de l'équipe	20
2.2.2	La conception	20
2.2.3	Le programme commercial et les parkings	21
2.2.4	Les loisirs et leur gestion	21
2.3	En réponse aux questions des participants de la concertation	22
2.3.1	Sur le terrain Yoplait	22
2.3.2	Sur la création d'emplois	22
2.3.3	Sur la place faite à la voiture	22
2.4	Présentation et réactions concernant l'Anneau bleu et la réhabilitation du canal de Jonage et de ses berges	23
2.5	Vers un accompagnement social du projet « Carré de Soie » ?	24
3	Restitution de l'atelier « projet urbain »	26
3.1	Le temps de l'écoute	26
3.1.1	Quand le projet urbain démarrera-t-il ?	26
3.1.2	Comment fait-on un « morceau de ville » ? Quelle ville ferons-nous ?	27

3.2	Eclairage des porteurs du projet et débat	27
3.2.1	Calendrier du projet urbain	27
3.2.2	Pour faire un « morceau de ville » : pas de recettes mais des principes à respecter	28
3.2.3	Concernant les équipements publics	29
3.2.4	Quelle ville voulons-nous ? L'exemple de la mixité sociale	29
3.2.5	Concernant l'avenir du terrain Yoplait	30
3.2.6	Pour les réalisations concrètes, il faudra attendre la deuxième phase	30
3.3	Propositions ou demandes d'engagement	31
3.3.1	Pour la valorisation des quartiers existants	31
3.3.2	Pour le terrain Yoplait	31
3.3.3	Lancer une réflexion sur l'opportunité de créer un pôle de service tertiaire	32
3.3.4	Pour un pôle d'accueil culturel ou sportif	32
3.3.5	Pour un centre d'interprétation autour de l'usine de Cusset	32
3.3.6	Pour une maison du projet et du quartier	33
4	Restitution des ateliers « pôle de loisirs »	34
4.1	Le temps de l'écoute	34
4.1.1	Le désir de mieux se représenter ce qui va survenir	34
4.1.1.1	Au niveau commercial	34
4.1.1.2	Au niveau de la restauration	34
4.1.1.3	Au niveau des loisirs	34
4.1.1.4	Concernant les berges	35
4.1.2	Concernant les inquiétudes des riverains de l'hippodrome et leur désir d'éviter trop de « nuisances »	35
4.1.2.1	Inquiétudes concernant les parkings et le stationnement anarchique	36
4.1.2.2	A propos du ponton	36
4.1.2.3	La crainte des animations et des courses de nuit sur l'hippodrome	36
4.1.3	Concernant la conception du projet architectural et son intégration dans le quartier	37
4.2	Eclairage des porteurs du projet et débats	37
4.2.1	Présentation de l'offre commerciale	37
4.2.1.1	Quels volumes, quelles enseignes ?	37
4.2.1.2	Au niveau de la restauration	38
4.2.1.3	Réactions : c'est bien mais pourquoi n'y a-t-il pas de commerces de proximité ?	38
4.2.1.4	Autres réactions : les habitants ont-ils des recours possibles face au choix des enseignes et à leurs horaires d'ouverture ?	39
4.2.2	Présentation de l'offre de loisirs	40
4.2.2.1	Présentation et réactions par rapport au bruit des animations événementielles	40
4.2.2.2	Concernant la tarification des loisirs	41
4.2.3	Concernant les berges	42
4.2.3.1	Concernant leur aménagement	43
4.2.3.2	Concernant les responsabilités liées à l'entretien et à la sécurisation des berges	43
4.2.4	Concernant les inquiétudes des riverains de l'hippodrome	44
4.2.4.1	Débat autour de la tarification des parkings	44
4.2.4.2	Concernant l'aménagement du parking	45
4.2.4.3	Concernant les inquiétudes liées aux courses hippiques de nuit	46
4.2.4.4	Concernant le bruit des animations sur l'hippodrome	47
4.2.4.5	Concernant le mur de l'hippodrome donnant sur la rue Victor Jara	48
4.2.4.6	Concernant le ponton	49
4.2.5	Débat autour de la conception des cheminements et de l'ouverture sur le quartier	51
4.2.5.1	L'ensemble des cheminements à plus six mètres mis en cause	51
4.2.5.2	Mieux comprendre les circulations au sol et le lien avec la vie du quartier	51
4.2.5.3	Le pôle de loisirs, un plus ou un moins pour le quartier et ses habitants ?	52

4.3	Propositions ou demandes d'engagements	53
4.3.1	Un site Internet pour mieux se représenter ce que sera demain le pôle de loisirs et la vie du quartier	53
4.3.2	Etre associés aux projets d'aménagement et aux suivis des travaux de l'hippodrome et du pôle de loisirs	53
4.3.3	Participer à la définition de la place, des circulations piétonnes et de leurs liens avec le quartier	53
4.3.4	Demande de loisirs gratuits pour les enfants du quartier	53
4.3.5	Concernant l'aménagement des berges	54
4.3.6	Concernant la tarification du parking du pôle	54
5	Restitution des ateliers « déplacements »	55
5.1	Le temps de l'écoute	55
5.1.1	Pouvoir mieux se représenter ce qui est prévu	55
5.1.1.1	En terme d'aménagement de voiries et de gestion du surcroît de circulation	55
5.1.1.2	Concernant le pôle de transports et la réorganisation du réseau de surface	56
5.1.2	Pouvoir mieux comprendre la logique qui sous-tend les projets liés aux déplacements	57
5.1.2.1	Quelle cohérence entre les prévisions de déplacements et les aménagements prévus ?	57
5.1.2.2	Pourquoi le pôle multimodal ne se fait-il pas à l'aplomb du BUE ?	57
5.1.2.3	Quelles sont les perspectives et la cohérence à long terme ?	57
5.2	Eclairage des porteurs du projet et débat	58
5.2.1	Précisions concernant les éléments de prospectives et l'approche globale	58
5.2.2	Concernant les prévisions de trafic et les aménagements de voiries envisagés	58
5.2.2.1	Présentation	58
5.2.2.2	Réactions concernant le BUE et les nouvelles liaisons est-ouest	59
5.2.2.3	Le BUE, collecteur ou diffuseur de circulation supplémentaire ?	60
5.2.2.4	Concernant le risque d'encombrements des carrefours Poudrette / la Soie et Blum/Zola/la Soie	61
5.2.2.5	La nécessité d'une étude globale	62
5.2.2.6	Concernant l'aménagement de l'avenue de Bölhen	63
5.2.3	Concernant le pôle multimodal	63
5.2.3.1	Présentation	63
5.2.3.2	Pourquoi le pôle multimodal ne se fait pas au niveau du BUE	64
5.2.3.3	Concernant la réorganisation du réseau de bus	65
5.2.3.4	Réactions et débat concernant le parking relais	65
5.2.3.5	Concernant la crainte d'expropriation des habitants de la rue Victor Jara	66
5.2.4	Fait-on assez en faveur des transports en commun ?	67
5.3	Propositions ou demandes d'engagements	69
5.3.1	Concernant les aménagements de voiries et la gestion du surcroît de trafic	69
5.3.1.1	Pour une étude de circulation englobant l'ensemble du territoire du Carré de Soie	69
5.3.1.2	Propositions concernant les nouvelles liaisons Est-Ouest	69
5.3.1.3	Concernant le carrefour de la Poudrette	70
5.3.1.4	Pour un PDU du Carré de Soie	70
5.3.1.5	Poursuivre la réflexion sur les déplacements dans le cadre du projet urbanistique	70
5.3.2	Pour favoriser les transports en commun	70
5.3.2.1	Travailler dans le détail les liaisons piétonnes internes au pôle de transports	70
5.3.2.2	Pour améliorer la liaison piétonne entre le pôle de transport et le pôle de loisirs	70
5.3.2.3	Concernant la réorganisation du réseau de bus	71
5.3.3	Propositions concernant le BUE	71

6	<i>Ultimes débats et propositions sur le projet urbain lors du dernier atelier</i>	73
6.1	Pour une nouvelle étape de la concertation autour de la définition du futur « morceau de ville »	73
6.2	La nécessité de bien prendre en compte le désarroi et l’impatience des riverains	75
6.3	Quelles garanties a-t-on que la deuxième phase sera bien menée ?	76

Préambule

La Mission Carré de Soie, au nom du Grand Lyon et des communes de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne, a organisé une concertation autour de la première phase de réalisation du projet du Carré de Soie. Celle-ci se déroule en trois phases.

1. La phase d'écoute

Celle-ci a débuté le 6 mai 2003 par une réunion publique de lancement. Une exposition présentant le projet du Carré de Soie a été organisée à la station Laurent Bonnevey ainsi que dans les Mairies de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne. Tous les visiteurs de cette exposition étaient invités à faire part de leurs points de vue, de leurs préoccupations et attentes au travers d'un questionnaire. La même démarche de présentation du projet et d'écoute était également proposée sur le site Internet du Grand Lyon. L'ensemble des questionnaires recueillis ont été dactylographiés, puis analysés, et ont fait l'objet d'un document de restitution servant de référence à l'organisation de la phase suivante.

2. La phase du dialogue et des propositions

Cette phase fait l'objet du présent document. Elle a débuté le 25 juin 2003 par une réunion publique destinée à valider et enrichir l'analyse des réponses aux questionnaires de la phase d'écoute et à organiser sur cette base l'échange entre les habitants (environ 300 personnes) et les porteurs du projet. Une autre réunion, le 24 septembre 2003, visait à expliquer le choix du jury concernant le lauréat du projet de pôle de loisirs. Elle s'est poursuivie par l'organisation d'ateliers de concertation rassemblant une trentaine de personnes à chaque fois, ce qui a permis une autre forme de travail, à la fois plus conviviale et plus précise. Cinq réunions de travail ont ainsi eu lieu autour de trois sujets :

- le projet urbain : le 29 janvier 2004 ;
- le pôle de loisirs : les 2 et 16 février 2004 ;
- les déplacements : les 9 et 24 février 2004.

L'objectif de chacune de ces réunions a été d'approfondir les questions soulevées par le projet et de travailler collectivement à la recherche de propositions visant à améliorer la première phase de réalisation.

Chaque réunion s'est déroulée selon le même schéma :

- ⌘ Un temps d'écoute : à la suite d'une rapide restitution des enseignements des questionnaires, les participants étaient invités à les confirmer ou les infirmer, à faire part de leur point de vue sur le projet, de leurs craintes et de leurs souhaits, de leurs interrogations et à constituer ainsi l'ordre du jour de la réunion ;
- ⌘ Un temps de dialogue : sur la base de l'ordre du jour précédemment défini, les élus et techniciens présentaient le projet puis le débat s'engageait autour de la pertinence des objectifs fixés, des contraintes du projet et de ses évolutions possibles ;

€# Un temps de propositions : les dernières parties de réunions étaient systématiquement consacrées au recueil des « propositions ». Par ce terme, on entend tout aussi bien une solution concrète, une demande de changement du projet, une préconisation ou une demande d'engagement adressé aux porteurs du projet. La règle du jeu était celle-ci : toute proposition formulée est enregistrée et prise en compte, même si une seule personne la défend, même si elle peut être considérée comme irréaliste.

Toutes les réunions (les 2 réunions publiques et les cinq ateliers) ont été enregistrées et les propos intégralement dactylographiés. La restitution s'appuie sur les verbatims de ces réunions et cherche à rendre compte du climat des échanges, des principaux points qui posent question dans le projet, ainsi que des propositions d'enrichissement ou de modifications du projet. Il donne une image à l'instant T d'un processus de réflexion collective qui devra se poursuivre tout au long de l'avancement du projet.

3. La phase des engagements

Cette phase concerne avant tout les « porteurs du projet ». Ce document est en premier lieu destiné à les aider à préparer la réunion publique des « engagements » du 3 mai 2004 durant laquelle ils diront ce qu'ils ont entendu et compris, ce qu'ils ont pris en compte ou pas et pourquoi, et enfin ce sur quoi ils s'engagent. Par soucis de transparence, ce rapport est bien entendu également accessible à tous les participants de la concertation ainsi qu'à tous ceux qui le souhaiteraient.

Cette synthèse a été réalisée par **Gildas Leprêtre**, consultant indépendant chargé de la médiation de la présente concertation, sous la direction de **Pierre-Dominique Guérin**, Directeur de la Mission Carré de Soie.

1 Restitution de la réunion du 25 juin 2003

Cette réunion était organisée sur la base de la restitution des questionnaires d'abord autour des réactions au projet dans son ensemble, puis autour des réactions aux projets de pôles de loisirs.

1.1 Les habitants : « pourquoi commencer par un pôle de loisirs ? »

Les questionnaires avaient fait apparaître un fort attachement des habitants à leur territoire, malgré ses difficultés et une certaine incompréhension face au projet proposé par les collectivités (Grand Lyon, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne). En effet, les riverains souhaitent avant tout une opération de renouvellement urbain de leur territoire, une requalification de l'habitat existant et des voiries, un développement maîtrisé de l'habitat et du commerce de proximité ainsi qu'une mise en valeur de ses atouts naturels, paraissent avoir du mal à comprendre la stratégie consistant à commencer le projet par un pôle de loisirs. Les réactions exprimées dans la réunion confirment amplement le point de vue développé dans les questionnaires.

On est ainsi confronté d'emblée à une des principales difficultés de cette concertation : pour des raisons de calendrier largement explicitées dans les ateliers de travail, elle débute rapidement pour permettre aux pôles de transports et de loisirs d'être réalisés avant la fin du mandat (et donner corps à la volonté de changement afin de garantir leur financement) avant que le cadre urbanistique du nouveau quartier ne soit défini sur un plan, l'urbaniste devant s'en charger n'étant pas encore choisi. Il n'est donc pas étonnant que cette dimension urbanistique ait été dans un premier temps peu perçue, d'autant que le développement visé (niveau de densification du futur Carré de Soie par exemple) n'est pas encore arrêté. D'une certaine manière, comme les habitants le formuleront dans le dernier atelier, c'est un peu comme si on leur avait demandé de monter dans un train en marche sans leur avoir dit où il allait.

Mais d'un autre côté, les participants des concertations se plaignent souvent que tout soit décidé d'avance. Ici, pour ce qui concerne les aspects urbanistiques, c'est un reproche qu'on ne peut pas faire !

1.1.1 En quoi un pôle de loisirs répond-il à nos besoins ?

Le ton des premières prises de parole est vif et témoigne d'une profonde incompréhension : les intervenants, se focalisant surtout sur les projets de pôle de loisirs présentés à la station Bonneville, trouvent à la fois le projet décalé de leurs besoins (requalification douce de leur territoire) et également susceptible de remettre en cause leur choix de vivre à l'écart de l'urbanisation.

Gérard NONY

On manque de logements de qualité à Vaulx-en-Velin, tout le monde le sait, et vous, vous nous faites des pôles de loisirs !

Monsieur BALEUREUX, rue de l'espérance

*Ça fait 10 ans 12 ans que je suis là et le canal se dégrade fortement, la pollution empire et on peut plus aller à la pêche, on ne peut même plus jouer à la balle là-bas ! C est plein de bagnoles, c est plein d huile... Avant, le canal, c était un loisir très bien. Maintenant, ça ne vaut plus rien. **Au lieu de faire des projets pharaoniques, il vaudrait mieux nettoyer le canal !***

Monsieur GRAPPIN - rue des Droits de l'homme

Nous, on habite ici et on veut que notre quartier soit vivable. Pour ça, on n a pas forcément besoin de spa ou de fitness, on a juste besoin d une boulangerie, d un bureau de tabac, d un boucher et de quelques arbres et ça nous ira très bien pour continuer de vivre heureux ici.

Monsieur TAGOCI

Je comprends mal votre projet : vous parlez surtout de loisirs alors qu'il y a beaucoup de chômage. Par contre, nous qui sommes dans un coin où nous avons mis notre vie pour construire une maison, pour la payer, vous voulez nous toucher alors qu on est tranquille. Pourquoi ? C est votre affaire d'arranger les territoires incultes, pas la notre.

On retiendra que c'est donc non seulement le choix du pôle de loisirs comme « starter » du projet urbain qui peut poser problème mais également l'objectif même de reconquête de la première couronne. On retrouvera cette deuxième crainte plus loin.

1.1.2 Pourquoi la collectivité délègue-t-elle ses responsabilités au privé ?

L'analyse des questionnaire avait fait apparaître une réelle satisfaction à ce que la collectivité publique s'occupe enfin de ce territoire jusqu'ici « oublié », « laissé à l'abandon ». Mais ce sentiment semble ici occulté par l'appel à des opérateurs privés : ils craignent d'être ainsi à nouveaux abandonnés... cette fois à la loi de l'argent.

Gérard NONY

Pourquoi la collectivité territoriale abandonne-t-elle nos intérêts à des groupes capitalistes, à des gens dont le métier est de faire de l argent ? Vous savez très bien comment ça se passe : un concours se sont des images et derrière, on change, on modifie, parce qu il y a une rentabilité à trouver. Je sais bien que la communauté urbaine fait ce choix parce qu'elle ne peut pas se charger elle-même d une telle opération, qu'elle serait trop lourde financièrement. Mais ce choix m inquiète parce qu'on fait appel à des capitalistes qui n ont aucun état d âme.

Monsieur GRAPPIN - rue des Droits de l'homme

Ce projet, on a très bien compris que la communauté urbaine ne peut pas le financer et fait donc appel à des groupes dont c est le métier. Mais ce sont des gens qui vont vouloir un retour sur investissement. Ça ne nous intéresse pas. Comment vous dire : ce territoire n est pas à prostituer, ce n est pas quelque chose qui doit rapporter de l argent à des gens qui viennent y mettre des sous.

1.1.3 Un pôle de loisirs peut-il réussir dans ce territoire ?

Le décalage entre le projet proposé et la réalité vécue par les habitants de ce territoire est tel que ces derniers ont du mal à croire qu'il soit réaliste :

Intervenant

*Le fitness et tout ça c est pour une clientèle spéciale. Pour Charbonnières d accord. Mais **qu'est-ce que vous voulez que la clientèle de Charbonnières vienne faire dans un coin comme par chez nous ?***

Françoise VERICEL - hameau de l'hippodrome

Ça fait 20 ans que j'habite ici et il est dur parfois d'habiter Vaulx-en-Velin. Donc je me demande si les gens des arrondissements de Lyon viendront facilement faire du sport, se promener à Vaulx-en-Velin. J'ai peur que ce soit un très gros investissement pour peu de participants.

D'autres points de vue, largement exprimés au travers des questionnaires, plus compréhensifs envers le projet se sont également fait entendre. On notera cependant qu'ils émanent de personnes bien au fait du projet. Par exemple :

Jean VIDAL, atelier interquartier Carré de Soie

Concernant les friches, c'est évident qu'il faut faire quelques choses aussi bien sur Villeurbanne que sur Vaulx-en-Velin. Alors, une zone de loisir, pourquoi pas si cela permet la redynamisation de ce quartier de la Soie : tous les gens qui y habitent sont prêts à reconnaître que ce quartier dans le triangle rue de la soie-rue Decomberousse etc, c'est quand même un quartier qui est à l'abandon depuis des années et on espère qu'il va pouvoir revivre grâce à ce projet.

1.2 Eclairage des porteurs du projet sur la stratégie choisie

Point par point, les responsables du projet tentent d'expliquer le bien fondé de l'opération :

1.2.1 Le pôle de loisirs : un des deux leviers destinés à susciter le développement d'un nouveau quartier

Nathalie GAUTIER, Députée, adjointe à l'urbanisme à la Ville de Villeurbanne

Je comprends la surprise des habitants, même si cela fait longtemps que nous réfléchissons avec Vaulx-en-Velin au développement de ce secteur. Il est vrai que ce projet a pris progressivement de l'ampleur. Au départ, on a commencé à travailler sur les berges du canal et notamment sur le devenir de l'usine hydroélectrique de Cusset. Puis, on a travaillé avec Vaulx-en-Velin sur les problèmes de transports. Les choses se sont accélérées quand le choix du site du Carré de Soie pour accueillir le multiplexe cinéma Pathé a été fait. On s'est dit : un complexe cinématographique, ça veut dire des visiteurs ; alors est-ce que l'hippodrome ne pourrait pas être partie prenante du développement d'un nouveau quartier ? Comment faire pour que ce ne soit pas simplement un complexe cinématographique sans lien avec l'évolution du quartier ? Nous en sommes alors venus à l'idée d'un aménagement plus ambitieux que ce que l'on avait imaginé au départ.

Gérard CLAISSE, Vice-président à la Communauté Urbaine de Lyon chargé de la participation citoyenne et du conseil de développement

Ce projet ne tombe pas pour autant du ciel. Le diagnostic qui a été fait c'est qu'on est sur un territoire potentiellement riche, riche en particulier de son environnement naturel, riche de son patrimoine industriel, de ses friches, riche de ses équipements sportifs, riche de son accessibilité, riche de part son positionnement charnière entre la périphérie et la Ville centre. Bref, c'est un territoire à fort potentiel. Alors, certains d'entre vous souhaiteraient garder cette richesse pour eux tous seuls ? Mais cela voudrait dire en fait garder ce quartier en l'état alors qu'il n'a fait que tomber en déshérence depuis un certain nombre d'années. Je ne pense pas que ce choix soit judicieux.

Pour développer le potentiel de ce territoire, la communauté urbaine fait un pari qui porte sur deux leviers. Le premier levier est un levier d'accessibilité : c'est le pôle intermodal de la Soie. Voilà un investissement public, une réalisation des collectivités via le SYTRAL financée par les impôts. Mais vous avez raison, les capacités financières des collectivités locales sont limitées, sauf à augmenter les impôts et je ne pense pas que ce soit le souhait des gens ici présents. Nous avons donc souhaité arc-bouter cette dynamique créée par le pôle multimodal sur un deuxième levier : il s'agit de développer une activité forte de loisirs axée sur le plein air et les atouts du site. Voilà le pari qui est pris.

Maurice CHARRIER, Maire de Vaulx-en-Velin – Vice-président à la Communauté urbaine de Lyon chargé de l'urbanisme et politique d'aménagement de l'agglomération

***Le pôle de loisirs n'est qu'un élément du projet de quartier.** Il est peut être en première phase parce que c'est un élément moteur du projet, mais ce n'est pas une fin en soi. **Ce que l'on veut faire, c'est un morceau de ville.** C'est quoi ? Ce sont des transports en commun, de l'économie, - et le fait que nous soyons là où il va y avoir la station intermédiaire entre la Part Dieu et l'aéroport de Saint-Exupéry est un atout considérable - c'est aussi du logement. Et dans ce morceau de ville, il y a le pôle de loisirs.*

1.2.2 Des investissements publics et privés au service d'une dynamique d'ensemble

Maurice CHARRIER

*A Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, c'est comme ailleurs, quand on veut réaménager, développer un site, éviter que ne se développent les friches industrielles, **il faut de l'investissement public et il faut de l'investissement privé.** L'investissement public, c'est par exemple : Léa, Lesly et le prolongement du métro ; c'est l'aménagement de l'avenue de Böhlen ou de l'espace public. Et puis comme ailleurs, comme quand s'est fait le centre de la Presqu'île, il y a des apports d'investisseurs privés. Parce que, par exemple, réaliser du commerce, ne serait-ce que des boutiques de proximité et bien c'est de l'investissement privé. Voilà ou bien alors on est dans un autre type de société...*

Gérard CLAISSE

*Il ne faut pas seulement mettre en avant l'investissement privé puisque nous avons en regard un investissement public au travers du pôle de transports et des aménagements de voiries, pour ce qui est de la première phase. **La dynamique d'ensemble ainsi créée va permettre de recomposer des espaces publics, puis du logement va venir s'arc-bouter là-dessus, puis des commerces y compris de proximité se développeront.** Car le commerce de proximité ne viendra que lorsque de l'habitat se sera développé sur ce quartier là. A court terme, nous démarrons par deux points forts. Mais à plus long terme, il s'agit de concevoir un quartier, mixte en terme d'activité, mixte en terme social, mixte en terme d'emploi, d'habitat etc. C'est bien la perspective qui est donnée au projet.*

Maurice CHARRIER

Mais cela ne veut pas dire qu'il faut laisser faire l'investisseur privé d'une façon débridée.** Et c'est la raison pour laquelle actuellement sont négociés avec les trois opérateurs **des protocoles d'accord** par lesquels chaque opérateur confirmera par écrit et signera des **engagements pour qu'après le choix, nous soyons en situation de faire respecter les engagements de tout opérateur quelle que soit la proposition qui sera retenue.

1.2.3 Un projet crédible

Maurice CHARRIER

***Concernant l'attractivité de Vaulx-en-Velin :** oui, il y a des problèmes. Mais une fois qu'on s'est dit ça, l'important c'est d'agir. Et s'il y avait des solutions faciles, il y a bien un maire parmi les 36 000 en France, qui les appliqueraient. Ceci dit, je donnerai un exemple : quand le cirque nationale « Gruss » fait le choix de venir à Vaulx-en-Velin, fait une première expérience et sur la base de cette première expérience, dit : « je veux développer à Vaulx-en-Velin une biennale du cirque », je pense que c'est particulièrement positif. Et les gens de l'extérieur, ils viennent au festival de jazz, ils viennent à Miribel Jonage, ils viennent au planétarium. Mettez-vous devant le planétarium et vous verrez tous les jours une dizaine de cars stationnés. Vous voyez, il est possible de changer les choses.*

Dans la suite de la réunion, Sophie Simonet, directrice de commerces en ville et en ligne bureau d'études spécialisé dans les commerces et les loisirs, confirmera la crédibilité des projets de pôle de loisirs :

Sophie SIMONET

*Concernant vos inquiétudes sur le fait de démarrer par un pôle de loisirs et sur la capacité de ce site à accueillir un projet important et à faire venir les gens de l'extérieur, je pense qu'il faut regarder ce qui se passe sur le plan de l'urbanisme commercial aujourd'hui. On constate que les grands centres commerciaux sont en difficulté ils sont car de plus en plus de plus difficiles d'accès, à cause d'immenses parkings, de cheminements de plus en plus compliqués, et donc le temps qu'on y passe est de plus en plus long. **La tendance est donc de développer des centres de moyenne taille, de nouveau dans le cœur des villes.** La démarche suivie par le pôle du Carré de Soie s'inscrit dans cette évolution commerciale.*

*Aujourd'hui, tous les projets qui naissent ont la nécessité d'être plus proches de la population qu'ils desservent et d'être différents. Or **l'attente des consommateurs aujourd'hui ce sont les espaces verts.** Les 3 projets qui concourent sur le Carré de Soie ne seraient pas venus si les espaces verts ne tenaient pas une place aussi importante dans ce territoire. Les espaces verts c'est un élément essentiel qui laisse présager pour certains centres commerciaux actuels, s'ils ne se réorganisent pas, des difficultés à l'avenir.*

***D'autre part, on observe une très forte tendance des centres commerciaux à fonctionner de plus en plus sur les transports en commun, quand ils sont performants.** Si je prends l'exemple de deux centres commerciaux parisiens : VELIZY, c'est 7 000 places de parkings ; les Halles par contre qui sont au cœur de Paris sur une zone RER, c'est 2 000 places de parkings seulement pour une surface deux fois supérieure. Donc on voit bien aujourd'hui que le fait d'avoir un transport en commun fort est un élément déclencheur du commerce. C'est une tendance lourde que l'on observe : les centres commerciaux en centre urbain existeront sur des pôles multimodaux forts. C'est le cas du Carré de Soie.*

1.3 Le débat en partie pacifié

Après ces explications, le débat devient moins tendu. Même si ce n'est pas toujours de gaieté de cœur, on se range derrière le point de vue des responsables du projet : d'accord pour commencer par le pôle de loisirs, mais deux conditions sont posées :

- il faut que l'action des opérateurs privés soit bien encadrée, y compris par les habitants eux-mêmes ;
- il faut que l'opération à long terme ne conduise pas à une urbanisation excessive du territoire et que celle-ci soit également conçue en concertation avec les habitants.

1.3.1 Oui au pôle de loisirs... mais il faut un comité de suivi du projet et des travaux

Gérard NONY

*Je fais une proposition : il faudrait faire ce que l'on appelle **un comité de surveillance du pôle de loisirs.** Vous demandez aux habitants du quartier d'élire des gens compétents et motivés pour vérifier que le cahier des charges est bien respecté. Un comité de surveillance, ça pourrait être extrêmement intéressant.*

Gérard CLAISSE

*Vous l'avez appelé comité de surveillance. Je préférerais qu'on l'appelle **comité de suivi**. C'est une proposition qui mérite qu'on y réfléchisse. L'idéal serait que le Grand Lyon avec les villes de Villeurbanne et de Vaulx-en-Velin puissent y donner suite. Nous vous donnerons la réponse à la fin de la concertation. Car, dans les ateliers, nous aurons déjà la possibilité de travailler avec les responsables du pôle de loisirs.*

Maurice CHARRIER :

*Moi je serai d'accord avec ce comité mais, puisque c'est un projet intercommunal, **à condition que les gens qui le composent représentent tous les territoires concernés.***

Nous prenons note de cette demande à laquelle il sera répondu le 3 mai 2004, lors de la réunion « engagements ».

1.3.2 Oui au pôle de loisirs... à condition de ne pas aller trop loin dans l'urbanisation du Carré de Soie

Le choix du pôle de loisirs comme point de départ du projet urbain n'est cependant qu'un des volets de l'inquiétude des habitants du Carré de Soie ; l'autre concerne le niveau d'urbanisation visé. Certains redoutent clairement que le développement ne conduise pas à des bouleversements trop grands :

Intervenante

*Je pense qu'on ne s'oppose pas à un changement. Il n'est pas souhaitable qu'il continue à y avoir des friches comme il y a à l'entrée de Vaulx-en-Velin, en face de l'hippodrome, à Yoplaît, comme il y a là derrière. Ce sont des choses qui doivent effectivement être modifiées, **mais ça ne veut pas dire pour autant qu'on doit partout où on dégage, construire, construire, construire.***

Nombreux sont ceux qui souhaiteraient une revalorisation « douce » du quartier :

Jean-Jacques GOUDRON – 425 cours Émile Zola

*Quel sera le taux de boisement en pourcentage de cette nouvelle zone ? **Mon souhait c'est qu'il y ait au moins 50 % de taux de boisement pour éviter et limiter la pollution. Qu'on soit quand même à la campagne quelque part.***

Intervenante

Je souhaite que ça ne soit pas bétonné comme ça a été bétonné à Villeurbanne.** Nous souhaitons rester dans une zone verte et que ça ne devienne pas une zone construite habitée fortement parce que, moi j'ai connue la zone totalement verte et qui s'est urbanisée et ça n'a pas toujours été un bien. Il ne faudrait pas que ça aille dans le sens d'une surpopulation constante mais **qu'on essaie de nous garder ce caractère un peu rural qu'avait la commune.

Cependant, comme l'analyse des questionnaires l'avait également fait apparaître, certains ont des visions plus nuancées :

Simone CLOSEVAILLANT, Vaulx-Village

Quand on veut qu'un quartier vive, on ne peut pas seulement avoir des jardins, des maisons et rien autour. Souhaiter que cela redevienne la campagne, c'est très bien, mais on n'est pas au Larzac, ici. Alors moi je pense qu'il faut se concerter tous ensemble non pas pour vouloir tout reconstruire ou tout détruire mais pour réfléchir à des îlots qui seront traités différemment.

Donc je pense qu'il nous faut demander aux élus ce qu'ils veulent faire pour que ces quartiers soient vivables c'est-à-dire qu'ils aient des commerces, pour que les gens ne fassent pas quinze bornes pour aller s'acheter un morceau de pain ; pour qu'on crée quelques PME qui redonnent de l'emploi car à ce moment si on a à nouveau de l'emploi, il y aura à nouveau besoin d'habitats. Et puis, il faut qu'on fasse vivre le canal, il faut l'aménager c'est sûr et certain.

Jean VIDAL, atelier inter quartier Carré de Soie

Sur toutes ces parties friche, il faut de l'habitat c'est clair mais on a toujours dit que l'on préférerait de l'habitat pavillonnaire ou des petits immeubles à la rigueur, du commerce et de l'artisanat bien sûr. Et bien sûr une zone verte.

1.3.3 Vers une nouvelle centralité respectant les espaces verts

Sur ce point, les élus se veulent rassurants :

Gérard CLAISSE

Si on s'intéresse à la richesse de l'environnement naturel de ce territoire, ce n'est pas pour le bétonner !

Maurice CHARRIER

Pour répondre à la préoccupation environnementale, ça a été une ferme volonté des collectivités, de la communauté urbaine et des communes, de préserver au maximum la qualité environnementale. C'est ainsi que sont préservés les dix hectares de l'hippodrome et l'aménagement des berges du canal. Et si vous regardez bien les projets, nous avons demandé une coulée verte, un parc qui descend de l'hippodrome jusqu'à l'ancienne usine Rhône Poulenc, soit environ 4 hectares, et s'y rajoute le réaménagement avec une qualité paysagère de l'avenue de Böhlen, même si bien sûr c'est pour la voiture. Donc je crois que la question environnementale mérite peut être d'être approfondie, étudiée et précisée mais en tout cas au travers de ces quelques éléments je crois qu'on peut rassurer sur la qualité environnementale des projets.

Cependant, on ne peut nier pour autant le bouleversement profond que devrait connaître ce territoire. Actuellement oublié à la périphérie des villes, il est censé constituer demain une « nouvelle centralité », comme le décrit très bien M. Dumétier :

Bruno DUMÉTIER

*On se situe dans un processus qui n'est pas nouveau : le développement de l'agglomération lyonnaise s'étend vers l'est avec le quartier des Brotteaux au XIX^e, avec le quartier des Grattes-ciel au XX^e, avec aujourd'hui le Carré de soie. On est dans une logique où la ville s'étend. Ce qu'on cherche, c'est de **créer de nouvelles centralités de façon à ce qu'on ne soit pas dans un système centralisé où il n'y ait que la Presqu'île de Lyon qui soit dotée de choses intéressantes. On veut créer d'autres centralités qui vont offrir d'autres choses et qui vont aussi intéresser la globalité de l'agglomération.***

On est dans ce processus-là et le pôle de loisirs est un élément qui va attirer d'autres populations, attirer les regards sans oublier les habitants qui sont aujourd'hui sur ces terrains-là et ce site-là.

*Donc il y a des enjeux importants. Ça fait un peu plus d'un an qu'on réfléchit sur ce secteur-là et on a bien senti notamment l'importance et la qualité du canal des berges du canal et de l'hippodrome qui constituent **un territoire à dominante naturelle qui est un espace libre, végétalisé qui a des vraies qualités**. Mais vous vous imaginez bien qu'avec une desserte aussi forte en transports en commun, un terrain comme l'hippodrome pouvait être construit et urbanisé dans la mesure où un hippodrome, c'est quelque chose qui est difficile à être rentable vu qu'il n'est utilisé que 27 jours par an. **Donc on a pris conscience tout d'un coup qu'il y avait des choses très fortes sur lesquelles il fallait se battre si on voulait les conserver afin de les valoriser, notamment la présence de cet espace vert que constitue l'hippodrome**. C'est déjà un choix extrêmement fort et important de la collectivité que d'avoir décidé l'acquisition de l'hippodrome.*

Jusqu'où ira-t-on dans le développement de ce territoire ? Cette question était au centre des débats dans les questionnaires. On peut comprendre les craintes de certains habitants, aujourd'hui en marge de la ville et à qui l'on apprend qu'ils vont se retrouver dans une nouvelle centralité, même si celle-ci privilégie les espaces verts.... Encore une fois, une des difficultés de cette concertation est que ce point ne pourra réellement être approfondi que dans une nouvelle étape de concertation, une fois que l'urbaniste du projet urbain aura été choisi (ce nouveau temps de réflexion fera l'objet d'une demande formelle à la fin de la présente concertation : cf. chapitre 6).

1.4 Quel projet de pôle de loisirs choisir ?

1.4.1 Le point de vue des habitants

Lors de la réunion du 25 juin 2003, les participants ont confirmé les enseignements des questionnaires et en particulier la différence d'approche que l'analyse faisait clairement apparaître entre les habitants et les élus. En résumé, les habitants étaient majoritairement séduits par le projet ING-Sorif parce que celui-ci avait le mérite selon eux de ne pas répondre au cahier des charges de la collectivité mais au cahier des charges implicite des habitants eux-mêmes. Ainsi, à leurs yeux, il avait le mérite d'entamer dès la première phase une opération de renouvellement urbain, se tournant vers les usines TASE, proposant des logements, des commerces... Les deux autres projets étaient quant à eux critiqués justement parce qu'ils répondaient trop bien au cahier des charges et ressemblaient trop à des... pôles de loisirs !

Il était donc clair qu'implicitement c'était à nouveau la stratégie suivie par les élus qui étaient critiquée au travers de ces projets... comme les participants l'ont confirmé en cours de réunion.

1.4.2 Le point de vue des techniciens

Lors de la réunion du 25 juin 2003, les élus ont préféré ne pas trop intervenir sur ce sujet, se réservant pour le comité de pilotage qui devait choisir le lauréat le 7 juillet 2003. Ce sont donc les techniciens qui ont apporté leur éclairage. On constatera que leur lecture n'est pas du tout la même que celle des habitants. Extraits :

Bruno DUMÉTIER

Quand on a consulté les opérateurs, on leur a bien sûr expliqué le contexte dans lequel ils allaient intervenir et on leur a demandé de réfléchir de sorte que la réponse même du pôle de loisirs s'inscrive dans le contexte d'un projet urbain qui va se développer dans le temps.

Nous avons à terme l'ambition de relier le canal, le Parc de la Rize de l'autre côté du canal, les berges de ce côté, l'hippodrome, et les anciennes usines TASE **par une coulée verte qui serait une succession d'espaces extérieurs à dominante végétale**. Cet objectif là est essentiel et je regarde comment chacun des opérateurs a respecté notamment cet objectif-là. Rapidement, je vous donne donc ma lecture des différents projets :

Le projet ING-SORIF part du principe que l'élément essentiel, c'est le pôle multimodal. C'est pour ça qu'il propose un centre commercial installé à cheval sur le dépôt du métro avec un « pont habité » - en fait c'est une galerie commerciale - qui franchirait les 60 mètres, à peu près, au-dessus du centre de maintenance du métro. Autour de ça, ils proposent des développements de logements, le multiplexe étant autonome dans un bâtiment à l'angle de la rue de Poudrette et de l'avenue de Böhlen. Par contre, on constate que l'on construit sur des endroits que l'on voulait réserver à la coulée verte. Par rapport à l'objectif qu'on avait fixé qui est d'avoir une continuité nord-sud d'espaces publics ou privés extérieurs non construits constituant un ensemble à dominante végétale, leur projet bloque la coulée verte par des constructions.

Le projet APSYS-SONAE est un projet plutôt introverti : il y a de l'ambition dans la qualité des bâtiments construits, dans la qualité de l'aménagement des espaces de déambulation et de circulation, mais on a vraiment un système qui fonctionne sur lui-même et qui propose une utilisation de l'hippodrome pour essayer de le préserver et d'y trouver une autre attractivité.

Dans le projet ALTAREA, ce qui nous paraît intéressant, c'est la prise en compte du canal, de ses berges et de l'hippodrome. Dans les propositions de programmation et de développement d'activité sur l'hippodrome, il y a de réelles propositions concrètes avec des modes de gestion qui nous laissent penser que l'on arrivera à utiliser valablement cette surface plus de 27 jours par an et que c'est un espace qui pourra être intéressant pour l'agglomération, mais aussi pour les habitants de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne. Le projet de construction lui se limite entre la rue Jacquard, la rue de la Poudrette, l'avenue de Böhlen avec un système d'accès aux commerces qui se fait à partir d'un espace public qui serait réalisé par l'opérateur et qui permet d'accéder aux différents commerces. Ensuite, on a la partie cinéma puis un développement de construction le long de la rue Jara où il positionne des surfaces commerciales qui utiliseraient en partie les espaces extérieurs de l'hippodrome pour y développer des activités de démonstration de matériels de sport etc. Et leur intention, c'est bien d'arriver à faire en sorte de relier le canal par cette idée de ponton qui marque physiquement cet axe nord-sud et ce lien entre le pôle de loisirs, l'hippodrome, le canal et les berges du canal.

Sophie SIMONET

D'un point de vue commercial, on a trois visions très différentes : le groupe ALTAREA propose de réorganiser des enseignes périphériques et des moyennes surfaces dans un contexte architectural différent, avec du loisir et des espaces verts. On a un projet très novateur qui est le projet APSYS SONAE qui fait le pari de faire venir de nouvelles enseignes qui n'existent pas en France et d'apporter quelque chose de nouveau avec une architecture forte. Et il y a le projet ING SORIF qui propose un centre commercial relativement traditionnel avec un mixte moyennes surfaces – boutiques en terme de configuration que l'on retrouve partout.

Comme on va le constater, les arguments qui ont conduit le comité de sélection à choisir le projet Altaréa étaient déjà présents dans la réunion du mois de juin. Cependant, ce choix n'étant pas conforme au cahier des charges implicites des habitants, on ne pouvait que s'attendre à une nouvelle déception... et de nouvelles incompréhensions.

2 Restitution de la réunion du 24 septembre 2003

Cette réunion n'était pas initialement prévue dans le dispositif de la concertation qui prévoyait de passer de la réunion de restitution de la phase d'écoute (le 25 juin 2003) aux ateliers de concertation. Mais étant donné le décalage entre les attentes des habitants et le choix d'Altarea par le comité de sélection du projet, il est apparu nécessaire de tenir une réunion supplémentaire pour permettre aux élus d'explicitier leur choix et d'éviter de partir sur un malentendu. Cette réunion a donc été pensée davantage comme une réunion d'information-débat que comme une réunion de concertation proprement dite. Elle avait pour but d'expliquer le choix du lauréat puis de permettre à Altarea de présenter son projet. Pour que l'information soit complète, une présentation du pôle de transports et de l'Anneau bleu a également été proposée. Chaque point a été suivi d'un débat avec la salle. Nous rendons compte ici de ces différentes séquences, exceptée celle concernant le pôle multimodal que nous avons synthétisée dans les ateliers « déplacements ».

2.1 Pourquoi avoir choisi le projet ALTAREA ?

2.1.1 Premières explications du choix

Logiquement, les élus expliquent leur choix en particulier au nom du respect de « leur » cahier des charges.

Thierry BRAILLARD, Vice-président à la Communauté urbaine de Lyon chargé des grands équipements, Président du Comité de pilotage du Carré de Soie

*Tout d'abord, je dois vous dire que **le jury s'est prononcé à l'unanimité sur le choix d'ALTAREA. Pourquoi ne pas avoir choisi ING/SORIF, votre projet préféré ? Je sais que ce projet vous avait séduit parce qu'il dépassait le cadre du pôle de loisirs et qu'il intégrait notamment du logement. Le problème, c'est que cela supposait du changement de voirie et une modification importante du pôle multimodal qu'il fallait déplacer de 300 mètres... à la charge de la collectivité. Or, il était hors de question que ce soit la collectivité qui paye cette modification du pôle de transport non prévue au cahier des charges.***

*Autant l'économie financière de ce projet ne répondait pas au cahier des charges, **autant avec Altarea, nous avons des certitudes, de vrais engagements financiers. De plus, ALTAREA était le projet qui prenait le mieux en compte l'hippodrome en l'intégrant dans le pôle de loisirs.** Nous avons consulté aussi l'opérateur du Cinéma PATHE qui a donné sa préférence au projet ALTAREA. Et puis nous avons aussi consulté nos propres élus et on a vu que même si cela pourra générer quelques gênes, c'est le projet ALTAREA qui nous apparaissait le plus ambitieux par rapport à ce qu'on voulait faire du pôle de loisirs du CARRÉ DE SOIE.*

A l'unanimité le jury s'est donc prononcé pour ALTAREA. Les deux autres projets étaient cependant de bons projets. C'étaient tous des projets où des architectes et des grands cabinets internationaux ont travaillé, avec de grands groupes financiers internationaux, preuve que le CARRÉ DE SOIE a intéressé au-delà de notre région, au-delà de notre pays. C'était l'Europe qui concourrait.

Nathalie GAUTIER :

*Notre choix a été guidé par les exigences que nous avons formulées au niveau du cahier des charges. Ainsi, nous voulions un projet s'adressant autant à VILLEURBANNE qu'à VAULX-EN-VELIN. C'est dans le projet Altaréa que cette notion nous a paru le mieux prise en compte. Autre aspect essentiel : les autres opérateurs ont privilégié un centre offrant des surfaces commerciales et ont considéré que la partie du programme concernant L HIPPODROME ou les berges était une partie secondaire. **ALTAREA était le seul opérateur à intégrer des propositions concernant le berges et l'hippodrome comme faisant partie intégrante du projet. Ils sont même allés jusqu'à faire une proposition de gestion intégrée des loisirs dans leur projet.***

*D'autre part, certains opérateurs nous ont proposés des surfaces alimentaires. Or c'était totalement exclu. Nous voulions en effet un programme qui ne déséquilibre pas le commerce existant dans l'environnement proche. **Altaréa propose de favoriser un transfert de commerces déjà existants vers le CARRÉ DE SOIE, ce qui permet de garder globalement la même offre commerciale sur l'agglomération, et la Chambre de Commerce y a été très sensible.** Enfin, la volonté d'ALTAREA est d'avoir un centre très ouvert sur les espaces publics, sur l'avenue de Böhlen, avec une place et également un ponton qui relie le centre commercial aux berges, donc quelque chose de très ouvert sur l'espace public, qui était faisable en une seule tranche et qui limitait l'investissement de la collectivité à ce qui avait été décidé, à savoir l'acquisition de L HIPPODROME et le retraitement de l'avenue de Böhlen. Je crois que nous avons fait un bon choix. Je me félicite de l'unanimité du jury.*

2.1.2 Réactions vives des habitants

Malgré ces explications, il était prévisible que le fait de ne pas avoir choisi le projet ING-SORIF serait une déception. Considérant qu'on n'a pas pris en compte « leur » cahier des charges, certains habitants ont donc le sentiment qu'on ne les a pas entendus et qu'on les oublie une fois de plus en reportant à plus tard la valorisation du quartier lui-même :

Jean VIDAL

*Le projet ALTAREA, je le dis en toute tranquillité, n'est pas non plus conforme au cahier des charges à 100 %. Ainsi, **il ne prend pas en compte le terrain YOPLAIT dans la première phase alors que c'est la seule partie Villeurbannaise.** Il y a un certain nombre de points positifs à ce projet ALTAREA, entre autres par rapport à l'hippodrome. C'est vrai que c'était le seul projet qui traitait l'hippodrome, c'est tout à fait vrai. D'autres points aussi : la liaison avec le canal, même si la liaison elle-même est à discuter, mais le principe de liaison est une très bonne chose. Par contre, **l'abandon pur et simple du terrain Yoplait c'est quelque chose qui ne nous convient pas du tout. C'est quelque chose qu'il faut absolument traiter car c'est la seule partie villeurbannaise.** Au conseil interquartier, nous sommes d'accord pour dire : pourquoi pas le projet ALTAREA, puisqu'il est choisi, travaillons avec lui ». **Mais sur ce terrain Yoplait qui appartient à un propriétaire privé, il faut absolument que quelque chose se fasse. Pas dans 6 ans mais dans cette première phase.***

Simone CLOSEVAILLANT, Usine sans fin et Robin des Villes

*Je voudrais bien que la prise en compte de ce que pensent les habitants soit vraiment faite avec attention parce que **ce que demandent les habitants, c'est un Carré de Ville**. Or, dans le projet qui a été retenu par les élus, on a l'impression que ce sera une entité en elle-même, et ce n'est pas ce qu'on voudrait. On voudrait que ce soit vraiment en relation avec les autres quartiers de Vaulx-en-Velin et les quartiers de Villeurbanne qui sont proches et que ce soit un lieu de vie. **Tout n'était pas parfait dans le projet ING-SORIF mais il y avait une place, ça faisait donc un lieu de vie. Avec Altaréa, on a l'impression que le premier souci, c'est le centre de loisirs. Ce n'est pas la priorité, de notre point de vue.***

Jean-Jacques GOUDRON :

A quoi ont donc servi les deux précédentes réunions si c'est pour ne pas tenir compte de notre avis ?

2.1.3 Nouvel éclairage des porteurs du projet

Il serait injuste de dire que les élus et techniciens n'ont pas écouté les habitants. Pour une bonne part, ils sont même en accord avec eux et leur objectif est également de requalifier tout le Carré de Soie et d'en faire un lieu vivant. La différence d'approche porte sur la méthode : d'après les porteurs du projet, pour que ça marche, il faut décomposer les choses en deux temps. Ce qui veut dire que les attentes des habitants ne seront pris en compte que dans un deuxième temps et qu'en attendant, il leur faudra patienter. Une idée pas facile à défendre...

Nathalie GAUTIER

Le projet ING/SORIF consistait à construire un quartier sur les usines TASE. C'est quelque chose qui va se faire, mais dans un avenir plus lointain. Cela n'était pas l'objet du concours ! Le projet APSYS SONAE quant à lui a présenté une proposition sur les trois surfaces A1, A2, A3. Mais ça n'était pas une obligation. Alors, c'est vrai, le projet ALTAREA a fait une proposition sur une zone plus réduite mais il s'engage à faire cette première tranche intégralement et il s'engage à réaliser ces 60 000 mètres carré dans le délai imparti, c'est-à-dire pour 2006.

Pour ce qui concerne le terrain Yoplait, pour l'instant il n'y a pas de proposition d'ALTAREA, mais ceux-ci nous ont dit au cours du jury qu'ils pourraient nous faire une proposition ultérieurement. Bien évidemment, ce terrain YOPLAIT est très important pour nous, Villeurbannais, et je m'associe aux habitants et aux riverains pour questionner le propriétaire, car c'est quand même le propriétaire du terrain qui est le premier concerné. Or je constate que, pour l'instant, il n'a pas pris part au débat. J'aimerais qu'il soit lui aussi présent et qu'il puisse nous faire part de ses souhaits. Mais à l'évidence, nous traiterons la partie Villeurbannaise à travers le plan local d'urbanisme.

Pierre-Dominique GUERIN :

Les propriétaires du terrain YOPLAIT ont pris contact avec nous récemment et il leur a été dit que la collectivité souhaitait développer un projet portant sur la totalité de l'ilot YOPLAIT. ALTAREA a fait des propositions pour une deuxième tranche et l'objectif est de faire un projet d'ensemble, quitte à le mettre en place par phases.

Maurice CHARRIER

Nos objectifs ne se limitent pas au pôle de loisirs. Le pôle de loisirs est un point d'appui en faveur d'un renouvellement urbain beaucoup plus large. Notre objectif, c'est de réaliser un morceau de ville dans toutes ses composantes, c'est-à-dire la dimension habitants, la dimension économique, la dimension transports en commun, etc... Donc ce qui veut dire que les collectivités vont s'engager dans des politiques de maîtrise foncière sur un certain nombre de sites stratégiques. Ce qui veut dire qu'il nous faut mobiliser des partenaires, investisseurs ou opérateurs. Et c'est la raison pour laquelle, dans quelques semaines, au MAPIC, un salon international de l'investissement immobilier économique à CANNES, le projet CARRE DE SOIE sera à nouveau représenté par les communes et par le GRAND LYON. C'est la démonstration que nous concevons bien que l'on ne peut pas s'arrêter au pôle de loisirs.

2.1.4 Les habitants : « l'important, c'est qu'il se fasse quelque chose »

Un peu désabusés, les participants de la réunion se rangent finalement à l'avis de leurs représentants et acceptent de faire avec le projet lauréat. Leur état d'esprit semble bien résumé par l'intervention suivante :

Madame TRUCHET

Ma foi puisque c'a été voté comme ceci, ça me va bien. On habite un quartier qui est un peu déshérité et c est souvent qu on nous oublie. L important c est qu il se fasse quelque chose.

2.2 Présentation du projet Altaréa

C'est donc dans un climat plus serein et très concentré que se déroule la présentation du projet Altaréa par son directeur. Nous en donnons ici les principaux extraits.

2.2.1 Présentation de l'équipe

Jacques NICOLLET, Directeur général Altaréa

*Le groupe ALTAREA est spécialisé dans les centres commerciaux particulièrement de centre-ville avec une particularité, c est que **nous avons été le premier groupe en France à réaliser un centre commercial intégrant des loisirs : le projet de Bercy Villages**. Nous sommes une structure de 150 personnes qui regroupe tous les métiers : aménageur, opérateur, commercialisateur, investisseur, et gestionnaire. Cela veut dire que nous gardons nos réalisations en patrimoine et que nous les gérons nous-mêmes. Nous avons aussi dans ce projet, comme co-investisseur à nos côtés, LA FONCIERE EURIS, qui est une société d investissement très importante dans le domaine de la distribution.*

*Au niveau de l équipe opérationnelle, nous avons retenu pour ce projet une équipe d architectes anglais, le Cabinet FAULKNER BROWNS spécialisé sur les concepts qui mélangent le commerce et le loisir, les équipements sportifs, tout ce qui touche aux loisirs. Dans notre projet, **on a eu dès l origine le souhait de donner à l opération une tonalité très nature**, très verte et donc on a associé dès le départ un cabinet spécialisé en urbanisme et paysage.*

2.2.2 La conception

Jacques NICOLLET

*Notre projet essaye de partir de la réalité de votre quartier. On a considéré qu il était important que ce projet soit **complètement ouvert sur ce quartier et que, contrairement à certains ensembles commerciaux, ce ne soit pas une boîte fermée avec un mail où les choses se passent à l intérieur et ne profitent pas à la ville. Donc on a voulu créer un ensemble qui se développe sur l avenue de Böhlen avec des espaces libres importants.***

*On a également souhaité que **le projet crée un lien entre tous les éléments qui composent aujourd'hui le quartier** : avec le pôle multimodal, l HIPPODROME et les berges du Canal. L objectif, c est de faire un lieu de vie très ouvert sur la ville, fédérateur d espace et créateur d'ambiance, donnant une tonalité à ce quartier.*

*Pour créer cette ambiance, on s'appuie au départ sur des éléments architecturaux. C est notamment **un ponton qui a pour objectif de créer un lien physique concret, réel entre tous les espaces qui vont être aménagés et en même temps d être un espace de liberté, de promenade. Dans le même ordre d idées, on a voulu une place sur l avenue de Böhlen très importante, bien proportionnée pour fonctionner avec les activités commerciales et de loisirs que ce soit de la restauration ou des cinémas.***

***Les façades** : le choix a été fait de traiter la nature comme une priorité dans le projet : on a voulu, je dirais ce qui est assez exceptionnel je pense, concevoir des façades végétalisées et en bois pour créer un lieu qui soit différent de ce qu on peut connaître aujourd'hui quand on va sur un site commercial.*

2.2.3 Le programme commercial et les parkings

Jacques NICOLLET

*Sur la programmation, compte tenu du cahier des charges qui nous était imposé, on a cherché des thèmes qui puissent intéresser la population locale et au-delà. On s'est orienté **autour des passions de la famille. On a réfléchi à une thématique autour de la culture, du sport, de l'équipement de la maison** qui est pour beaucoup de personnes une passion. Et puis **la nature, avec une jardinerie, par exemple, mais aussi avec le traitement de l'HIPPODROME et des rives du Canal, confortée par l'ambiance générale au niveau des façades de notre projet.***

En volume, on est sur une programmation de l'ordre de 40 000 mètres carré de surface commerciale et de l'ordre de 20 000 mètres carré pour les surfaces de loisirs. Le stationnement, pour cette première phase, est de 1 400 places. Ce sera un parking totalement intégré dans le projet et gratuit pour les usagers de l'ensemble commerces et loisirs de l'opération. Il sera accessible directement depuis l'avenue de Böhlen et par la rue Jacquard sur l'arrière, fonctionnant en entrée/sortie des deux côtés.

*On avait prévu une piste de karting électrique sur le toit du parking. Mais **dans l'offre qu'on a remise le 7 juillet, on a supprimé cette piste de karting puisqu'on avait vu dans les comptes-rendus des réunions de concertation que c'était un sujet qui semblait ne pas plaire.** En revanche on conserve une activité commerciale autour de l'automobile, autour de la passion automobile, avec un magasin de jouets spécialisé sur les voitures, sur les miniatures, tout ce qui touche à l'automobile mais sans la possibilité d'exercer sur le site.*

2.2.4 Les loisirs et leur gestion

Jacques NICOLLET

Concernant les espaces loisirs, on est parti des atouts du site que sont l'HIPPODROME et les berges du Canal. Avec la SSR, on a réfléchi aux possibilités de développer au sein de l'HIPPODROME des activités de loisirs ouvertes à la plus large population. Au niveau de la gestion de ces équipements de loisirs, on fait le choix de se rapprocher des associations locales, si elles existent. Sinon on va chercher à les créer. On souhaite que ces associations aient en charge ponctuellement la gestion de certains équipements, de certaines manifestations, de certains espaces. Ce mode d'exploitation est nouveau : ça existe au Puy-du-Fou où cet équipement de loisirs a été développé intégralement avec des associations. Donc on cherche ici à avoir un mode d'exploitation d'une nature nouvelle, avec la participation locale des habitants.

*Bien sûr, on ne va pas laisser ces équipements aux associations comme ça : nous réaliserons tous les investissements et notre structure de gestion aidera les associations à s'organiser et à se mettre en place. **On a pris l'engagement d'apporter des fonds à ces associations pour que la gestion soit pérenne et puisse s'exercer dans de bonnes conditions.** Ces fonds, ce sont des cotisations versées par les commerçants, pour que les équipements de loisirs fonctionnent dans de bonnes conditions. Nous, on garantit le versement de ces cotisations de la part de nos commerçants. **On s'est engagé auprès de la Communauté à garantir un budget de un million d'euros, les cinq premières années d'exploitation de la partie loisirs du projet.***

Ces loisirs vont nous aider à créer un espace de convivialité sur le site, à créer des espaces ludiques où on pourra s'amuser, se détendre et donc apprécier le site. Et puis, avec les berges, il y aura des espaces de liberté où on pourra se détendre ou se promener.

2.3 En réponse aux questions des participants de la concertation

2.3.1 Sur le terrain Yoplaît

Jacques NICOLLET

*Dans notre proposition, nous n'avons pas écarté la partie VILLEURBANNE, mais pour nous elle fait partie de la deuxième phase. Elle est donc beaucoup moins détaillée et travaillée que ne l'est la première phase, mais on a conçu le projet de telle manière qu'il puisse s'ouvrir sur cette deuxième phase, sur un plan physique, au niveau des cheminements, au niveau des accès. **Le projet actuel fonctionne complètement avec une deuxième phase.***

2.3.2 Sur la création d'emplois

Jacques NICOLLET

*Sur ce type d'opérations commerciales, **on peut évaluer la création d'emplois sur le projet autour d'un millier d'emplois.** Ces emplois ne sont pas créés par nous, opérateur-investisseur, mais par les enseignes qui vont exploiter leur commerce sur le site. Généralement ce que nous faisons sur des opérations de cette nature, c'est que chaque enseigne passe une convention avec la collectivité pour recruter de façon préférentielle dans un environnement immédiat du projet, si c'est possible, si la main-d'œuvre existe par rapport aux emplois à recruter.*

2.3.3 Sur la place faite à la voiture

La peur du stationnement anarchique liée à l'afflux des visiteurs du pôle fait partie des inquiétudes les plus fortes, ce qui conduit les riverains à souhaiter des parkings importants et gratuits (cf. analyse des questionnaires). D'où cette réaction :

Monsieur ROULET, Vaulx-en-Velin sud

2 000 places, à moins que les grandes surfaces et le Multiplexe aient leurs stationnements propres, ça me paraît un peu juste. Sachant que des grandes surfaces comme CASTORAMA, MERLIN, ont déjà elles-mêmes, rien que pour elles 2 000 places.

Jacques NICOLLET

Des enseignes comme CASTORAMA ou LEROY-MERLIN fonctionnent en effet sur des parkings très importants alors qu'elles ont en fait des besoins très limités, de l'ordre de 200 à 250 places sachant que les clients tournent. En fait, dans notre projet, ce sont les cinémas qui consomment le plus de places de parking.

Quand on est habitant de l'agglomération et partisan d'une autre logique de transport, des parkings importants apparaissent au contraire comme une incitation à la voiture, et donc comme une nuisance :

Michel VANDENBRUCK, DARLYS, Déplacer Autrement dans la Région Lyonnaise, et FNAUD, Fédération Nationale des Associations Usagers des Transports.

*Quand j'entends qu'il y aura 1 400 places de parking dont celles prévues pour les grandes enseignes, je me pose la question : n'y a-t-il pas d'autre alternative ? Alors qu'on a un aménagement neuf, on parle d'abord de nombre de places de parking sans chercher à donner une place plus importante aux transports en commun comme c'est demandé dans le cadre du PDU, Plan de Déplacements Urbains. Quand on songe à l'attractivité de ce centre, il est à craindre un engorgement des voiries, alors même que l'on a fait un effort pour tracer un nœud de transports en commun particulièrement performant. On pourrait quand même **essayer de faire autre chose qu'un simple appel à la voiture.** Si on pense d'abord parking, on va passer à côté de quelque chose. Je le regrette profondément.*

Jacques NICOLLET

*La difficulté, c'est que, pour l'instant, on ne sait pas faire de centres commerciaux sans voiture. On peut espérer que l'usage des transports en commun se développe et le calibrage du parking de cette opération tienne compte d'une fréquentation et d'un usage des transports en commun très important. Et d'ailleurs **une des raisons pour nous d'avoir répondu à ce concours et d'être venus sur ce projet, c'est l'engagement de la collectivité pour la mise en place d'un pôle multimodal exceptionnel : il y a peu de sites comme ça en France.** Alors, on peut regretter que nous ayons toujours besoin de la voiture, au niveau de nombre de considérations, je le conçois, mais je dirais c'est impensable d'imaginer un tel projet sans voiture.*

Ce débat sera largement approfondi dans l'atelier déplacements, aussi bien sur la problématique « y a-t-il des alternatives encourageant les transports en commun » que sur le risque d'engorgement de la voirie du Carré de Soie.

2.4 Présentation et réactions concernant l'Anneau bleu et la réhabilitation du canal de Jonage et de ses berges

Michel REPELIN, Maire de Collonges-au-Mont-D'Or, vice-président de la communauté urbaine de Lyon chargé de l'environnement

*Qu'est-ce que c'est que l'Anneau bleu ? C'est un grand cercle, cherchant à fédérer et à rendre cohérent différents projets, à les relier entre eux : les canaux de MIRIBEL et de JONAGE, qui sont gérés chacun par des syndicats, le Parc de la Tête d'Or, avec le projet de savane qui est en train de se monter, le Parc de la Feyssine aussi qui est déjà en cours de réalisation, un espace naturel protégé, le champ captant de Crépieux-Charmy, le Parc de MIRIBEL, avec le SYMALIM comme syndicat, et puis le Carré de Soie. **Ces projets sont aujourd'hui isolés les uns par rapport aux autres, ils ont leur propre cohérence, et nous avons la volonté de les fédérer, pour qu'ils soient tous en liaison les uns les autres par des espaces verts.** Donc c'est un enjeu de mise en cohérence, et puis c'est surtout la création de liens entre tous ces projets. Voilà le concept de l'Anneau Bleu.*

***L'objet aussi c'est de faire passer à travers ces espaces naturels un grand projet, celui de la Véloroute, reliant en vélo le Léman à la mer.** Ce grand projet vélo passe par cet Anneau Bleu. Donc on a 40 kilomètres de pistes cyclables mode doux qui vont se réaliser dans cet espace, et il va falloir l'implanter judicieusement pour qu'il y ait aussi des traversées qui puissent desservir toutes les centres d'intérêts qui sont à l'intérieur de cet Anneau Bleu, comme le Carré de Soie.*

*Nous en sommes à un stade de mise au point de ce projet : il faut que tout le monde adhère à ce concept. Ça se présente fort bien avec tous les syndicats, même s'ils sont très nombreux et à cheval sur le Rhône et l'Ain. Il y a déjà des financements acquis pour les premières tranches et **il est prévu qu'on puisse démarrer sur ce concept une concertation en 2004.** Donc vous le voyez, vous assistez vraiment à la naissance d'un grand concept et vous voyez que le CARRE DE SOIE a toute sa place et se raccroche très bien à ce concept général.*

Pierre CREDOZ, Maire de Décines, président du Syndicat Intercommunal du Canal de Jonage
*Le Canal de Jonage a été construit à la fin du dix-neuvième siècle dans une optique de production d'énergie électrique. Seulement c'est une immense saignée dans le paysage depuis JONS jusqu'à Villeurbanne et Vaulx-en-Velin. Vous en savez quelque chose puisque ça a coupé la commune en deux : on parle de Vaulx-Sud et de Vaulx-Nord et l'urbanisation du secteur s'est faite en tournant le dos à cet équipement. Pourtant, une voie d'eau de cette sorte avec un lac comme le Grand Large pourrait être un atout pour nos communes, pour nos populations, et non un lieu où on n'a pas trop envie de se promener, un lieu qui est mal entretenu et parfois même avec des problèmes d'insécurité. **Donc un des objectifs principaux du Syndicat Intercommunal de Jonage et des Maires des communes a été de se réapproprier cet espace qui a de fortes potentialités d'aménagement.***

Lors du renouvellement de la concession qui a été à nouveau attribuée à EDF le 15 janvier 2002, nous avons obtenu que des mesures de réparation soient apportées, ainsi que des mesures de compensation, de réintégration du Canal dans notre agglomération. EDF s'est engagé à participer à hauteur de 45 millions de francs - valeur 1993 - à la réalisation de projet que notre Syndicat a étudié, en accord avec l'ensemble des communes. Nous avons ainsi dix propositions d'aménagement, et pour réaliser ces aménagements, nous avons créé un Syndicat Mixte qui regroupe le Canal, les six communes riveraines du Canal de Jonage et EDF.

*Ces aménagements concernent **par exemple, les déplacements doux, la sécurité cycliste et piétonne, la création de passerelles piétons-cyclistes sur la traversée du Canal**, ainsi au pont de DÉCINES, pour aller en vélo ou à pied à MIRIBEL-JONAGE, ou au Carré de Soie avec une traversée possible aux environs de l'usine de Cusset.*

Tous ces projets, tous ces aménagements s'intègrent parfaitement dans le concept d'Anneau Bleu. Ces projets sont bien sûr liés également au Carré de Soie et c'est la raison de ma présence ici. Sur les chemins de halage traversant le projet du Carré de Soie, nous aurons à travailler ensemble avec les élus de la Communauté Urbaine, de la Ville de Vaulx-en-Velin et avec la société ALTAREA.

Jean-Paul Masson, comité de quartier

L'anneau bleu me semble très intéressant. On va ainsi donner le moyen à des urbains d'éviter de faire des dizaines de kilomètres pour trouver quelque chose d'écologique. Avec cette idée de ceinture verte, on cherche l'ouverture d'esprit et c'est une bonne chose.

Christian BICHAT, Direction Régionale Jeunesse et Sports

Est-ce que les sports nautiques seront pris en considération dans le cadre de cet Anneau Bleu ?

Au Grand Large, il y a un bon nombre de clubs de voile ou de canoë qui sont installés dans des conditions de précarité assez importantes. A quel moment allons-nous traiter les pratiques nautiques, que ce soit aviron, voile, canoë, barque, dans le cadre d'un projet d'ensemble ? Il me semble que, grâce à l'Anneau Bleu, on pourrait aborder ce sujet-là. Et dans l'exposé que vous avez fait, les sports nautiques ne sont pas cités.

Michel REPELIN

On ne les a pas cités mais ils vont faire obligatoirement partie de la réflexion d'ensemble comme les vélo-routes en feront partie, comme la place des pêcheurs, la place des loisirs; la place des modes doux, les portes d'entrée aussi.

2.5 Vers un accompagnement social du projet « Carré de Soie » ?

Quel est le climat à la fin de cette deuxième réunion de concertation ? Certes, l'ambiance semble plus sereine, sans doute parce que l'on perçoit mieux l'avenir. Mais de nombreuses inquiétudes demeurent qui vont de la peur de l'expropriation à d'autres moins concrètes mais tout aussi vives :

Monsieur SORRIANO

*Il y a des journalistes qui écrivent à un moment donné qu'il n'y aura pas d'expropriations. On se renseigne d'un autre côté et **on nous dit qu'il y a toujours des expropriations prévues**, que c'est la priorité à l'heure actuelle. **Alors, je voudrais savoir où on en est.***

Pierre-Dominique GUERIN

Il n'y aura pas d'expropriations car notre volonté est d'acquiescer à l'amiable. Concernant l'îlot Yoplait, l'objectif est de négocier, de trouver un accord entre les propriétaires et la collectivité de façon à ce que l'ensemble des parcelles soit maîtrisé. Et en ce qui concerne les petits commerces, l'objectif, notamment la boulangerie, est bien sûr de la réintégrer dans le projet qui se fera sur l'îlot.

Simone CLOSEVAILLANT, Vaulx-Village

*Il n'y a peut-être pas d'expropriations, mais par exemple avec la passerelle, **il y a des habitants qui vont se retrouver avec des gens qui vont leur passer à deux mètres de leurs fenêtres tous les jours !** Je ne pense pas que ça va leur plaire énormément. Et donc si ça ne plaît pas aux gens, ce sera l'obligation d'expropriation. Et les gens qui étaient là, ils vont peut-être pas aller s'exproprier à RILLIEUX-LA-PAPE ou à NIEVROZ.*

Habitant de VAULX-EN-VELIN

Quels seront les avantages pour les Vaudais que nous sommes de cette première phase? En termes par exemple d'emplois ? Y a-t-il espoir que ce nouveau pôle, lors de la réalisation des chantiers ou après réalisation, soit créateur d'emplois pour nous ?

Maurice CHARRIER

*Ce sont des questions qu'il faut commencer à discuter. **Si on ne fait rien, on court le risque d'une coupure dans la population. Il y aura ceux qui vont y trouver un intérêt parce que ça va valoriser leur patrimoine immobilier par exemple, d'autres qui au contraire auront surtout des nuisances ou qui se diront** mais tout cela est loin de ma préoccupation, ma préoccupation par exemple, est l'emploi . Il faut que tout le monde se sente associé, intéressé à ce projet CARRE DE SOIE. Et donc aujourd'hui l'une de mes préoccupations dans le CARRE DE SOIE, est **comment on va développer le volet social qui doit accompagner le CARRE DE SOIE ?***

Par exemple, je pense que, au fur et à mesure que vont être annoncées les enseignes commerciales, il faut que nous commençons à rencontrer ces enseignes, ainsi que PATHE, pour voir quels sont les profils de postes d'emplois qui vont être créés. Il faudra alors mobiliser un certain nombre de structures de formation et d'insertion par exemple. On avait travaillé de cette façon à une époque avec la Fondation FAS, pour préparer un certain nombre de personnes, surtout celles qui sont le plus éloignées de ce type d'emploi, à pouvoir les intégrer.

Peut-être cette action pourrait-elle faire l'objet d'un engagement formel de la part des collectivités le 3 mai 2004 d'autant qu'elle fait écho à une attente forte déjà exprimée dans les questionnaires pour un accompagnement social ou humain du projet.

3 Restitution de l'atelier « projet urbain »

Cet atelier qui s'est tenu le 29 janvier 2004 était le premier d'une série de cinq : deux avaient pour thème « le pôle de loisirs », deux autres « les déplacements », et un seul « le projet urbain ». Pourquoi ? L'urbaniste du projet n'étant pas encore choisi, la phase urbanistique proprement dite ne démarrant que dans la deuxième phase, l'urgence était la première phase, et donc pour l'essentiel les problématiques liées au pôle de loisirs et aux déplacements (pôle de transports, aménagement de voiries, BUE...) Pour autant, ces deux pôles (de loisirs et de transports) devant être conçus comme des leviers d'un développement urbain, il était indispensable de tenter de définir et de rapprocher les points de vue sur les objectifs de la seconde phase.

3.1 Le temps de l'écoute

NB : au début de chaque atelier, les habitants participants aux ateliers avaient la responsabilité de fixer l'ordre du jour de la réunion, c'est-à-dire de définir les sujets à aborder, les questions à se poser. Ainsi les porteurs du projet pouvaient-ils ensuite donner des informations sur l'avancement du projet, ses objectifs et ses contraintes, à partir d'une meilleure perception des préoccupations et des attentes des habitants. Un débat pouvait alors se développer sur la base d'une meilleure connaissance réciproque à la fois du projet et des points de vue de chacun. Les ateliers se terminaient par un recueil de propositions d'enrichissement du projet ou de demandes d'engagements des décideurs par les habitants.

Au début de cet atelier, il apparaît que les habitants ont intégré le découpage du projet en plusieurs phases. Leurs attentes portent donc avant tout sur une clarification du calendrier et sur la manière de s'y prendre pour faire à terme un « morceau de ville » convivial, qui apporte un plus à la qualité de vie de tous.

3.1.1 Quand le projet urbain démarrera-t-il ?

Bien sûr, ce qu'on demande c'est un « planning ». Mais derrière cette demande factuelle, ce qu'on peut entendre, c'est une réelle impatience qu'il se fasse enfin quelque chose favorisant la vie de quartier. Le cas du terrain Yoplait est à ce titre très significatif :

Jean VIDAL

Je pense qu'il faut revenir sur la partie villeurbanaise qui a été oubliée ou abandonnée par le projet ALTAREA c'est-à-dire la partie principalement Yoplait qui était bien dans la première phase définie par le cahier des charges. Qu'est-ce qui est prévu sur cette partie ? Est-ce qu'on la reporte carrément à la deuxième phase dans dix ans, ce qui ferait grincer des dents ? Est-ce qu'il y a un espoir d'avancer dès la première phase ?

On sait tous que ce terrain, pour ne parler que du terrain Yoplait appartient à un propriétaire. Où on en est aujourd'hui avec ce propriétaire ? Nous l'avons rencontré. Il dit chercher à mettre en œuvre un projet. Il dit rencontrer les gens de la Communauté Urbaine pour leur exposer son projet. Est-ce qu'il y a une possibilité que ce Monsieur fasse son projet parallèlement à celui de la Communauté Urbaine. Est-ce possible ? Y a-t-il un espoir de ce côté-là ? Est-ce qu'on doit attendre de toutes les façons ?

D'un côté, donc, une impatience qui conduit à se demander s'il n'y a pas moyen de faire remonter le terrain Yoplait dans la première phase. Mais si l'on souhaite que les choses démarrent vite, on ne souhaite pas pour autant que l'on y fasse « n'importe quoi » :

André Chaux, comité de quartier

Le terrain Yoplait est classé en zone industrielle aujourd'hui. Et si demain le propriétaire venait avec un projet industriel, qu'est-ce qu'il adviendrait du projet urbain? Parce qu'il aurait le droit de le faire, théoriquement, puisque le terrain est toujours classé en zone industrielle. Si demain il amène un projet concret, qu'est-ce qui va se passer ?

3.1.2 Comment fait-on un « morceau de ville » ? Quelle ville ferons-nous ?

Deux attentes assez difficile à concilier s'expriment : celle consistant à aller vite ; et celle consistant à réussir un développement urbanistique maîtrisé, favorisant la qualité de vie, en évitant à tout prix les travers des « villes nouvelles ». Ce qu'on souhaite pouvoir réfléchir est bien exprimé dans l'intervention qui suit :

Jean-Paul Masson, comité de quartier de Cusset à Villeurbanne.

Comment fait-on un nouveau quartier ? Je pose la question parce qu'on a vu beaucoup de villes nouvelles qui n'ont aucune vie, qui simplement sont des cités dans lesquelles les gens essaient de ne pas trop dépérir. Dans ce secteur qui va se créer de toutes pièces à partir d'un pôle de loisirs, comment allons-nous faire pour que ce ne soit pas quelque chose qui soit planté là et qui ne vive que le soir, par exemple avec les cinémas ? Comment faire pour que ce soit un quartier qui vive, et non pas quelque chose où on vient comme à Auchan ou dans une enseigne de bricolage, par exemple ?

Bien sûr, on exprime des attentes concernant tous les ingrédients qui participent d'un quartier vivant : espaces publics, commerces de proximité, services publics... C'est également le respect de la mixité sociale qui est attendu. Dans les questionnaires, cette attente s'était déjà fortement exprimée : le caractère populaire du quartier actuel aura-t-il toujours sa place dans le futur quartier ?

Michel GUILLOT, association Vaulx-en-Velin entreprises

En tant qu'habitant de Vaulx-en-Velin, j'ai aussi à l'idée cette préoccupation : comment la mixité sociale va être envisagée ? Parce que c'est bien beau de créer un pôle de loisirs, c'est bien beau de créer des parcs d'activités, mais si c'est vide d'habitants, ça n'offre aucun intérêt. Pour autant, il faut que les futurs habitants de ce secteur soient représentatifs de toutes les couches de la population : il faut des habitants, il faut des travailleurs, et pas que des gens à haut revenu.

3.2 Eclairage des porteurs du projet et débat

3.2.1 Calendrier du projet urbain

Le directeur du projet du Carré de Soie présente le contexte qui explique pourquoi, en dehors de l'opération du pôle de loisirs et du pôle de transports, aucune opération urbanistique d'envergure ne pourra se faire avant septembre 2006, c'est-à-dire avant la « seconde phase » :

Pierre-Dominique GUERIN

*Vous savez que le POS de 2001 a été annulé. Donc la décision politique a été de faire très vite, sans attendre le projet du Carré de Soie, un Plan Local d'Urbanisme (le nouveau POS) qui devrait être prêt en juillet 2005. Dans le même temps, on va travailler sur le projet urbain du Carré de Soie qui débutera avec la désignation d'un urbaniste en chef au mois de mars-avril 2004. **L'urbaniste en chef va concevoir un projet urbain sur l'ensemble du Carré de Soie, sur ses 250 hectares, et en même va donner des éclairages particuliers et plus précis sur différents secteurs : Yoplaît, la TASE les ferrailleurs, le BUE, etc.***

*On prévoit de travailler avec lui pendant trois ans. Donc, ce n'est pas d'un seul coup que tout va être fait. **La première échéance, c'est juillet 2005 avec le lancement d'une modification du PLU permettant d'intégrer le projet du Carré de Soie.***

*Prenons l'exemple de Yoplaît : on va travailler avec l'urbaniste en chef jusqu'au mois de février 2005. En février 2005 on va traduire ça en zonage du PLU. Entre juin et septembre 2005, on lancera une modification qui intégrera les propositions de l'urbaniste en chef. Il faut ensuite compter un an de procédures administratives notamment d'enquête publique pour l'approbation de cette modification. **Les opérations d'urbanisme sur les secteurs qui ne sont pas dans le pôle de loisirs pourront donc démarrer à partir de juillet 2006, disons à partir de la rentrée 2006.***

C'est néanmoins dès la première phase que l'on pourra se faire une idée plus précise du futur « morceau de ville » :

Maurice CHARRIER

Dès les prochaines semaines, l'urbaniste va commencer à définir les grands axes de ce projet de ville. On verra mieux alors les zones où les choses vont se faire.

Thierry BRAILLARD

L'urbaniste en chef, ce qu'on va lui demander, c'est de redessiner tout le quartier et de faire ensuite des propositions :

- à quel endroit il voit le logement social ;
- à quel endroit il voit l'accès à la propriété ;
- à quel endroit il voit un logement un peu plus, entre guillemets, huppé ;
- à quel endroit on va mettre du service ;
- à quel endroit on aura peut-être des bureaux pouvant accueillir des activités tertiaires ;
- à quel endroit il y aura une place, parce qu'on nous a parlé de la place du pôle de loisirs, mais rien n'empêche l'architecte urbaniste en chef de dire : là on va faire une place, et autour de cette place il y aura peut-être une crèche qui sera installée.

Cet architecte urbaniste va donc construire ce qu'on appelle dans notre projet, la deuxième phase pour les années 2007-2010. Même si ça paraît lointain, vous allez voir, ça arrivera plus vite qu'on ne le croit !

3.2.2 Pour faire un « morceau de ville » : pas de recettes mais des principes à respecter

Maurice CHARRIER

*Comment fait-on un nouveau quartier ? Moi je crois qu'il faut rester prudent, modeste et attentif. Je dis ça parce que, quand on décide de réaliser un nouveau quartier, les décisions sont toujours prises dans un contexte économique et social déterminé. Méfions-nous des gourous qui viennent avec des idées toutes faites et proposent des projets tout ficelés, en disant : « voici le bon projet immuable ». Non, il faut rester modeste et prudent et se dire que **la ville, les quartiers ne vivent que s'il y a complexité !***

De l'expérience que l'on peut avoir, sur Vaulx-en-Velin et dans d'autres villes de l'agglomération, on sait qu'il y a donc un certain nombre de principes à respecter. D'abord, il faut **respecter le site et l'histoire du site**, je dirais même la trame historique du quartier. Il faut aussi **que ces quartiers nouveaux soient rattachés à la centralité, à l'agglomération** pour éviter le repli, pour faire que ces nouveaux quartiers soient ouverts sur l'extérieur. Au Carré de Soie, avec le tramway et le métro, si on n'est pas relié à l'extérieur, il y a des inquiétudes à avoir.

Après, il faut **intervenir sur l'ensemble des fonctions urbaines**. Qu'est-ce qui fait la vie de la ville ? Ce sont les habitants. Il faut donc du logement, des services publics ou privés, du commerce de proximité, de l'emploi. Il faut des équipements publics, équipements culturels, équipements éducatifs, etc.

C'est après cette alchimie-là qui fait que ça prend. Après il y a **à travailler sur l'appropriation du projet par les habitants**. C'est important, parce qu'on peut avoir tous les ingrédients et qu'ils ne prennent pas entre eux. Et je crois que **c'est la démocratie locale qui contribue à faire qu'il y a du liant dans tout ça. Donc, pour moi, il n'y a pas de modèle mais quelques principes à respecter.**

3.2.3 Concernant les équipements publics

Thierry BRAILLARD

C'est trop tôt pour vous répondre précisément, mais vous avez bien compris, ce n'est pas une cité dortoir qu'on va faire dans ce quartier. C'est un vrai morceau de ville. **On agira pour qu'il y ait du service public de proximité, on est bien d'accord.**

Gérard CLAISSE

Ce n'est pas totalement comparable, mais pour ce qui se met en œuvre sur Lyon Confluence, il y a tout un plan d'équipement public qui a été voté par les élus de la ville de Lyon concernant la scolarité, les équipements associatifs etc. et qui accompagne le projet. Sur le Carré de Soie, il se passera exactement la même dynamique et la même approche. Simplement, il faut attendre que cette réflexion d'ensemble ait eu lieu avec l'urbaniste et avec vous.

Maurice CHARRIER

Il y a des choses que l'on ne peut pas décider aujourd'hui mais que l'on sait qu'il faudra faire. Par exemple, tous les équipements scolaires. Nous avons par exemple déjà engagé une réflexion avec la Caisse d'Allocations Familiales parce qu'on sait qu'on va avoir à terme une population nouvelle qu'il faudra accompagner avec certains services.

3.2.4 Quelle ville voulons-nous ? L'exemple de la mixité sociale

Maurice CHARRIER

Sur la mixité, je vous l'ai déjà dit plusieurs fois, il y a des choses que je négocie et il y a des choses que je ne négocie pas. Je suis un combattant contre tout ce qui relève du repli social, du repli culturel, du repli identitaire.

Et donc il faut que l'on ait, au travers des politiques du logement, **une offre suffisamment diversifiée pour constituer une ville - osons le mot - populaire**. Une ville populaire c'est quoi ? Ça ne veut pas dire que des miséreux ! Moi je me considère comme faisant partie d'une catégorie sociale populaire. **Mais ça veut dire qu'on a à la fois du logement social, du logement locatif public ou privé d'un peu plus haut de gamme, et de l'accession à la propriété en respectant là aussi la diversité des pouvoirs d'achat.**

*Je pense qu'il faut donc, comme sur le centre de Vaulx-en-Velin, **un tiers de logement social, un tiers de locatif haut de gamme et un tiers en accession à la propriété**, ainsi ça vit bien et dans le respect de chacune et de chacun. Je crois que c'est ce qu'il faut faire sur un quartier comme Carré de Soie.*

3.2.5 Concernant l'avenir du terrain Yoplait

Pierre-Dominique GUERIN

Il est vrai que les propriétaires du terrain, le promoteur initial plus une banque, sont en train de travailler sur un projet, mais rien n'a encore été présenté aux collectivités. On sait simplement qu'ils travaillent et qu'ils ont fait appel à un architecte.

*Alors, pourrait-il s'agir d'un projet industriel ? Certes, l'ancien POS le permet. Cependant, il y a dans ce qu'on appelle le PADD, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, un texte qui évoque **que sur le terrain Yoplait, la vocation est d'aller vers des fonctions qui sont plutôt résidentielles. Telle est la volonté politique de Villeurbanne partagée par l'ensemble des élus du comité de pilotage du Carré de Soie.***

*D'autre part, on a un périmètre d'étude qui englobe aujourd'hui Yoplait et qui d'ailleurs va être étendu jusqu'au BUE et même au-delà du BUE à la demande de la ville de Vaulx-en-Velin. Le périmètre d'étude est un périmètre administratif, délibéré au conseil de Communauté Urbaine, qui permet aux collectivités de mettre des sursis à statuer pendant deux ans sur chaque projet qui viendrait à être posé. **Donc, si un projet industriel était posé, il y a une possibilité de sursis à statuer.***

La volonté des élus, c'est de dire non à des projets industriels. L'objectif, c'est de faire en sorte que le quartier de la petite rue de la Soie, qui a quelques habitations, puisse trouver de l'ampleur dans le domaine résidentiel.

3.2.6 Pour les réalisations concrètes, il faudra attendre la deuxième phase

Cette présentation a le mérite de bien fixer les idées. Rassurés sur le fait que le projet vise bien la réalisation d'un morceau de ville, les habitants comprennent dans le même temps qu'il leur faudra patienter. Certes, il va se faire « enfin quelque chose » sur la Carré de Soie, mais ce qui concerne le plus directement les habitants, l'emploi, la revitalisation du quartier de vie, ne viendra que dans une seconde phase.

Intervenant

Ca veut dire que tout ce qui est logements, commerces, activités économiques, équipements publics, ça sera lié à ce travail avec l'urbaniste, que tout se fera dans un second temps ?

Intervenant

Mais par exemple si je prends l'exemple des activités économiques, s'il y a des gens qui sont intéressés par le fait de venir s'implanter ici, cela voudrait dire qu'ils ne peuvent pas le faire ?

Thierry BRAILLARD

*On ne veut pas que quelqu'un puisse venir en disant : « Tiens, ça m'intéresse, je veux monter une société de services, vous me mettez là. » Et puis le lendemain : « moi je veux me monter ceci, vous me mettez là. » Non ! **Il faut harmoniser tout ça. On veut, et c'est très important, construire cette partie de ville à taille humaine. Il faut donc éviter d'y faire n'importe quoi. Il faut donc quelqu'un qui catalyse ces demandes. C'est le rôle de l'urbaniste en chef qui va être désigné. La contrepartie, c'est qu'il faut attendre un peu.***

3.3 Propositions ou demandes d'engagement

Si les participants ont accepté, à ce stade de la réflexion, de convertir leurs attentes en premières propositions, celles-ci doivent cependant être considérées comme de toutes premières contributions au projet urbain. On verra, en fin de concertation, que la première des demandes consiste en fait à approfondir la réflexion avec l'urbaniste, une fois celui-ci nommé. Il est très probable que, sur cette base, toute une nouvelle série de propositions pourra être formulée. Les propositions qui suivent ne sont cependant pas sans intérêt et en disent long sur les attentes des habitants.

3.3.1 Pour la valorisation des quartiers existants

Jean VIDAL

Il faut requalifier la vraie Soie. A l'horizon 2020, il faut que tout le secteur de la Soie de Villeurbanne, ce quartier de la Soie compris entre les rues Decomberousse, Francia etc., aujourd'hui composé de petites maisons en grande partie à l'abandon, avec des ruines, des sortes de cours des miracles, entre guillemets, que tout ce secteur ait profité de la dynamique du Carré de Soie.

Paul DECLINE

J'ai une proposition par rapport aux petits commerces. Dans le quartier il n'y a pas rien : il y a la boulangerie, ici, à côté, qui fait du très bon pain et j'aimerais que cette boulangerie puisse rester, pas dans le même état, mais qu'elle puisse faire toujours partie du commerce de quartier. Parce que les gens s'y rencontrent etc. Il y a aussi Prairial, une coopérative bio, qui est à côté de l'hippodrome, à l'est. Il faut non seulement le maintien du petit commerce mais aussi son développement et éviter ces mastodontes, ces grandes surfaces qui ne veulent rien dire, qui sont partout pareil. Le petit commerce, c'est comme la salle de quartier, les gens s'y rencontrent, c'est ce qui fait vivre le quartier...

Intervenant

*L'habitat de Vaulx-en-Velin Sud est essentiellement fait de personnes âgées, qui n'ont aucun commerce de proximité, de qualité disons, et pour qui ça pose un énorme problème. **Donc il est important que dans le cadre de l'urbanisation du secteur, on favorise l'implantation de petits commerces de qualité** : épicerie, boulangerie, boucherie. Et ça, aussi bien du côté du centre qui existe que du côté de l'allée de la Poudrette où il n'y a pratiquement plus rien.*

3.3.2 Pour le terrain Yoplaît

Jean VIDAL

Sur la partie villeurbannaise, je serais tenté de penser que le projet que nous avait présenté, dans les grandes lignes, le propriétaire de Yoplaît nous irait bien ! Dans ses grandes lignes, c'était de l'habitation avec un maximum de 3 / 4 étages sur la rue Léon Blum et une partie pavillonnaire à l'arrière. Je crois qu'il prévoyait deux commerces de moyennes surfaces, des petits commerces sur la rue. Bon des choses comme ça. Alors sur le principe - je ne dis pas du tout qu'il faut faire ça - mais sur le principe, c'est quelque chose qui nous paraissait, à la limite, acceptable.

3.3.3 Lancer une réflexion sur l'opportunité de créer un pôle de service tertiaire

Michel GUILLOT, association Vaulx-en-Velin entreprises

*Il me semble que Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, tous les deux, ont une chance, avec ce grand projet Carré de Soie, de pouvoir **créer un pôle de services tertiaires pour l'Est lyonnais** qui irait dans le développement de notre activité économique, de l'emploi, puisque l'activité industrielle à Villeurbanne, il y en a de moins en moins et elle est maintenant quasiment anecdotique. A Vaulx-en-Velin l'activité économique du secteur secondaire, la mécanique traditionnelle, commence à péricliter. Restera le bâtiment et les services annexes qui nécessitent une activité sur place. **Par contre, ce qui nous fait défaut ici, ce sont les activités tertiaires.** On a le pôle de la Part-Dieu, on a le pôle de Saint-Exupéry, mais enfin ça, c'est des firmes nationales qui ont des implantations locales. **Pour l'Est lyonnais, je pense qu'on a la chance de pouvoir créer un pôle fort qui permettrait de créer des emplois, des emplois locaux, dans un rayon de 50 Km.***

Il faudrait mener une réflexion en amont afin que les différents tenants de l'activité économique sur Villeurbanne et Vaulx-en-Velin puissent réfléchir et formuler des propositions plus avancées.

3.3.4 Pour un pôle d'accueil culturel ou sportif

Michel GUILLOT, association Vaulx-en-Velin entreprises

*En ce qui concerne la culture, l'Est lyonnais, avec ses municipalités de gauche, a fait quelque chose de formidable qui a surgi de terre depuis une dizaine d'années : **toutes nos communes offrent maintenant des activités culturelles, en théâtre, en danse, avec des compagnies qui sont invitées en résidence.** Tous ces pôles d'accueil existent dans chaque commune mais c'est un peu disséminé. Avec le Carré de Soie, on a peut-être l'opportunité de créer un pôle fédérateur qui permettrait, dans un lieu, de mettre en commun différents moyens au service de la culture.*

Madame BERT, Interquartier Carré de Soie

J'avais demandé que l'on puisse intégrer dans une des phases - et j'aurais préféré dans la première, évidemment, et peut-être sur le terrain Yoplait - des sortes de maisons à un étage pour faire un centre-complexe pour accueillir les sportifs qui viendraient dans le secteur de l'Astroballe parce qu'on les voit par exemple, quand ils viennent en match, un jour avant tourner dans le quartier parce qu'ils ne savent pas où aller, il n'y a rien. Ils ne veulent pas aller sur Villeurbanne ou dans l'hôtel sportif qui est très délabré. Donc je pensais à une sorte d'hôtel, genre village pour sportifs

Jean VIDAL

Sur l'idée d'hébergement de sportifs : il se trouve que je suis abonné à l'ASVEL, et je sais que Gilles Moretton cherche des logements pour loger ses sportifs.

3.3.5 Pour un centre d'interprétation autour de l'usine de Cusset

Jean-Paul DUMONTIER

Jean-Paul Dumontier. Moi je suis le président de l'association l'Usine sans Fin. Le gros avantage de cet aménagement urbain, c'est qu'il arrive dans un lieu où il y a tout un patrimoine. C'est vrai du côté des usines TASE mais aussi du côté de l'usine de Cusset : je pense qu'il y a une espèce de valorisation de l'usine dans le sens de : essayer d'expliquer aux enfants comment est-ce qu'on a fait de l'électricité, pourquoi l'électricité est là, et pourquoi ce lieu-là est toute la richesse qui a fait que la lumière électrique est venue à Lyon avant bien des autres villes. Donc ça veut dire : on est déjà un petit peu en relation avec EDF, mais ça voudrait dire qu'avec l'aménageur, il faudrait qu'il y ait une espèce de relation plus forte pour dire, dans le fond, le Carré de Soie, c'est aussi le centre culturel un peu lié à l'usine de Cusset et à toute l'hydroélectricité, à tout ce problème-là.

3.3.6 Pour une maison du projet et du quartier

Intervenant

*Il faudrait qu'il y ait une Maison du Quartier et **que cette maison du quartier raconte l'histoire du projet**. Il faudrait que les enfants d'aujourd'hui qui seront les gens qui feront la concertation en 2020, puisqu'ils auront 20 / 25 ans, aient un lieu où on leur explique l'histoire du quartier, l'histoire du projet, pourquoi par exemple on a fait un cinéma multiplexe en 2004 qu'on devra démolir en 2020 parce que tout le monde aura désormais le cinéma chez soi ! Pourquoi est-ce qu'on aura fait, sur l'hippodrome, des trucs de loisirs, vous voyez ?*

*Il faudrait demander au promoteur peut-être au promoteur du pôle de loisirs, dans sa première opération, **de faire un endroit de mémoire où tout le monde pourra venir aussi débattre du projet**. Que ce soit aussi un endroit un peu de débat, voire **que ça soit le lieu où il y a le comité de suivi du projet**.*

4 Restitution des ateliers « pôle de loisirs »

Cet atelier s'est déroulé sur deux réunions, les 2 et 16 février 2004. La dynamique était cependant la même que pour l'atelier urbain : écoute / éclairage des décideurs et débat / proposition. L'interruption de 15 jours avait l'avantage de permettre aussi bien aux porteurs du projet qu'aux habitants de laisser le temps de la réflexion, de vérifier qu'aucun sujet n'avait été oublié, de rechercher des compléments d'informations pour les responsables, d'élaborer et d'argumenter leurs propositions pour les habitants.

4.1 Le temps de l'écoute

Lors de la définition de l'ordre du jour, les habitants dessinent trois domaines de travail : le premier consiste à mieux se représenter le projet de pôle de loisirs car on ne peut améliorer ou changer que ce qu'on connaît ; le second découle du désir de parer autant que possible les nuisances que risque d'induire le pôle de loisirs ; et le troisième vient du désir de contribuer à la définition architecturale du projet lui-même et à sa bonne intégration dans le quartier.

4.1.1 Le désir de mieux se représenter ce qui va survenir

4.1.1.1 Au niveau commercial

Première attente des participants : pouvoir se préparer psychologiquement à ce qui vient. C'est vrai pour commencer en terme de contenu commercial :

Jean VIDAL

On aimerait voir concrètement ce qui est aujourd'hui prévu au niveau des surfaces commerciales : quels types de commerces, quelles surfaces, qu'est-ce qui est réservé aux loisirs...

Derrière la question, « quelles enseignes, où seront-elles disposées », il y a les questions : « qu'est-ce que cela changera en termes d'image de marque pour le quartier environnant », « quel types de public cela va attirer ? », « est-ce que cela créera des emplois » ?

Altonia VINCENT, avenue de Böhlen

On aimerait savoir ce qu'il va y avoir comme commerces - LEROY MERLIN ou CASTORAMA - et ce que nous pouvons en attendre : est-ce que cela va amener une plus-value pour l'emploi, pour l'image de marque du quartier ? Car cela peut changer beaucoup de choses...

4.1.1.2 Au niveau de la restauration

Même attente de mieux se représenter les choses au niveau de la restauration :

Béatrice MARQUEZ

Au niveau des restaurants, on n'arrive pas très bien à se rendre compte de ce que ça représente en quantité et comme type de restauration, repas traditionnels, fast-food...

4.1.1.3 Au niveau des loisirs

Concernant les loisirs, les attentes se font plus précises : on souhaite certes se faire une idée des activités qui seront proposées mais c'est surtout la question de leur accès et de l'articulation avec le réseau associatif du quartier qui intéresse :

Odile Meunier, chargée de développement territorial pour le GPV Vaulx-en-Velin sud
En quoi les activités qui vont être proposées au sein du pôle de loisirs seront des activités de proximité pour la population qui réside aux alentours ? Quelles articulations seront proposées, trouvées, ou inventées entre les activités offertes au sein du pôle de loisirs et les activités déjà existantes sur le territoire ?

Béatrice MARQUEZ

Quelle sera la part de gratuité dans les activités qui seront proposées ?

4.1.1.4 Concernant les berges

L'aménagement des berges constituant une valorisation directe des atouts du quartier, est donc très bien accueilli par les habitants et suscite de nombreuses demandes d'éclaircissement :

Jean VIDAL

On est tout à fait d'accord et très content que le pôle de loisirs soit relié aux berges : l'aménagement des berges, c'est pour nous quelque chose de très important. Mais quelles seront les aménagements et les activités permises par EDF : l'usine fonctionne, il y aura donc forcément un certain nombre de restrictions. Alors quel peut être l'aménagement ? Quand on regarde le projet ALTAREA : il y a une plage aménagée, il y a des projets peut-être pas de pédalos mais presque. Est-ce que ce genre de chose est possible avec le fonctionnement de l'usine ?

Paul DECLINE, rue de l'Espérance

*Par rapport aux berges du canal, je trouve que c'est **très bien de les aménager. Mais qui va payer ?** Et puis, en ce moment, **les berges c'est un peu le dépotoir. Pourquoi ne nettoie-t-on pas actuellement et pourquoi cela se ferait-il demain ?** J'espère que ce sera le cas, évidemment.*

Madame BERT

Il faut qu'on regarde l'aménagement des berges, leur surveillance, le maintien de la propreté.

Jean VIDAL

Qui sera chargé de les aménager et de les entretenir entre toutes les entités qui se partagent le canal et les berges : ALTAREA, EDF, le syndicat des communes riveraines, etc. Qui fait quoi ? Qui est responsable de quoi ?

Intervenant

Effectivement on peut avoir des inquiétudes parce que nous, nous habitons le secteur du terminus Laurent Bonnevey et on constate que le Sytral, la DDE, la Courly, se rejettent toujours les responsabilités pour savoir qui doit faire quoi. Et bien souvent, eux-mêmes ne le savent pas ! Donc c'est vrai que c'est une réelle inquiétude pour nous, surtout au niveau de la propreté.

4.1.2 Concernant les inquiétudes des riverains de l'hippodrome et leur désir d'éviter trop de « nuisances »

NB : les riverains de l'hippodrome sont en particulier les habitants de la rue Victor Jara, de la rue des Droits de l'homme et de la rue Ampère.

4.1.2.1 Inquiétudes concernant les parkings et le stationnement anarchique

Pour les riverains, la question des parkings est depuis le début de la concertation un sujet essentiel : ils doivent être à la fois suffisamment importants et attractifs pour éviter le stationnement anarchique (d'où leur exigence concernant leur gratuité) et bien intégrés en terme architectural :

Jean VIDAL

Les parkings : où sont-ils situés et surtout de quels types : parkings en silo, parkings enterrés. Il ne faut pas rêver mais enfin bon : les parkings en silo, où ils se trouvent, les entrées les sorties, bon des choses concrètes. S'ils ne sont pas enterrés, nous souhaiterions au moins qu'ils ne dépassent pas la hauteur des bâtiments.

4.1.2.2 A propos du ponton

Jean VIDAL

La liaison entre le pôle de loisirs et le canal a une grande importance, mais ce ponton, quelle nuisance va-t-il représenter pour les habitants de la rue Victor Jara ?

André CHAUX

Ce fameux ponton, est-ce qu'on a un petit peu réfléchi aux nuisances que ça va poser aux habitants des maisons ?

Intervenant

*A propos du ponton, j'ai l'impression que c'est une belle connerie que vous faites. **C'est peut-être bien pour les promeneurs, mais pour nous, dans la rue, on va se retrouver dans la même situation que les tigres de Saint Martin la Plaine que l'on regarde d'un ponton. Voilà à quoi on va ressembler : à des singes.** En plus de ça, le multiplexe risque d'amener de la délinquance et il y a des voyous qui sont capables de balancer des cailloux depuis le ponton...*

4.1.2.3 La crainte des animations et des courses de nuit sur l'hippodrome

Béatrice MARQUEZ

Non seulement il risque d'y avoir du bruit provoqué par les animations qui auront lieu sur l'hippodrome mais en plus les courses hippiques qui ont lieu de jour vont devenir nocturnes ! La journée, les bruits des courses sont couverts par la forte fréquentation automobile du boulevard, cela passe encore d'autant que le soir, avec l'accalmie, le quartier est relativement calme. Mais si les courses se font de nuit, finie la tranquillité ! Ce n'est pas seulement le bruit du champ de courses, des chevaux qui passent, des sirènes, des haut-parleurs, des cris de turfistes ; c'est aussi, si rien n'est fait, le bruit des piétons qui viendront récupérer leur voiture dans notre rue, les gens qui parlent, les portières qui claquent, les moteurs qui démarrent, etc.

*Et puis, l'éclairage devant être plus important pour qu'il y ait une bonne visibilité, il y aura donc une gêne supplémentaire, autant sur la rue Ampère que sur la rue Jara, on va en prendre plein. **Avez-vous pensé qu'il y avait des résidents très proches de la structure, qui s'accommodent tant bien que mal du bruit actuel et auxquels on va imposer des soirées tardives,** avec des chevaux qui arriveront par contre très tôt le matin et qui repartent très, très tard le soir. Est-ce qu'il y a quand même quelque chose de prévu à ce niveau-là. Il faut quand même rappeler que c'est la Cité EDF, que les gens travaillent en trois-huit, sept jours sur sept, trois cent soixante-cinq jours par an. Je sais bien que vous ne pouvez pas bloquer les camions, mais est-ce qu'il y a quelque chose de prévu ?*

4.1.3 Concernant la conception du projet architectural et son intégration dans le quartier

Finally, the fears are such that little space is left for the conception of the pole itself and in the way in which it can or cannot contribute to the spirit of the place. However, the questionnaires and even the debates around the choice of the pole have shown that the question of the integration of the pole in the quarter and therefore of its articulation with it constituted a determining point. Here, it is a « non-riverain » who puts forward this demand :

Jean-Paul DUMONTIER

Quels seront les cheminements piéton permettant aux gens du quartier de se rendre aux berges ? Il ne faut pas penser seulement aux gens qui viendront dans le centre commercial. Et puis, quelle sera la forme de la place donnant sur l'avenue de Böhlen ? Quand on plante un pareil équipement dans un quartier, la place a de l'importance. Pour le moment, c'est une espèce de place qui est bordée par une 2x2 voies ; ce n'est pas vraiment une place au sens Place des Terreaux ou Place Bellecour ! Et puis le carrefour de la Poudrette aussi est très important. Qu'on vienne à Vaulx-en-Velin, qu'on aille au restaurant, au cinéma ou sur les berges, on le voit. Là pour le moment vous dessinez des passages piétons comme s'ils étaient au bord d'une autoroute !

4.2 Eclairage des porteurs du projet et débats

4.2.1 Présentation de l'offre commerciale

4.2.1.1 Quels volumes, quelles enseignes ?

Florence DELGOVE, responsable du projet de pôle de loisirs du Carré de Soie, ALTAREA

En terme de volume, on reste sur l'emprise des 40 000 m² de surface de vente. Sont interprétées comme surface commerciale toutes les surfaces de boutiques, petites boutiques et grandes boutiques, à l'exception de la restauration et des services. Donc on a : une moyenne surface jardinerie, qui constitue à peu près 9 000 m² de surface globale ; une moyenne surface équipements de la maison, sur deux niveaux, soit sur 12 000 m² ; une moyenne surface sport sur 3 000 m² ; une moyenne surface culture / loisirs sur 3 000 m² ; et puis ensuite un mix de boutiques plus ou moins grandes suivant leur emplacement ; et puis de la restauration.

De l'autre côté de l'avenue de Böhlen : on a une thématique plus forte en loisirs qui viendra en fait annoncer ce qui va se passer sur l'hippodrome, avec bowling, fitness, une salle de billard probablement, un mur d'escalade à la jonction Jara / Böhlen ; et puis évidemment le multiplexe, dont l'entrée est au rez-de-chaussée et le développé des salles à l'étage.

Pour ce qui concerne les enseignes, il s'agira a priori d'un mix entre des enseignes nationales - des groupes que vous connaissez tous - et des locaux venant s'installer sur des plus petites surfaces. Il y aura quatre locomotives qui vont donner une image au site. Une enseigne bricolage - équipement de la maison, avec un concept orienté très décoration de la maison. Ainsi, il n'y aura pas d'exposition de matériaux lourds à emporter, car la décoration est tournée surtout vers des locataires, vers des jeunes, des femmes, des jeunes couples, des gens qui sont tournés vers l'aménagement de leur maison mais pas forcément vers la construction de leur maison.

Il y aura aussi une grande enseigne jardinerie et pépinière, un grand magasin de sports, et un magasin culture et loisirs. Culture - loisirs ce sera par exemple Planète Saturn, Cultura. Planète Saturn, il y en a un au centre-ville de Lyon près de la Chambre de Commerce. Cultura c'est un peu la même idée, c'est un concept qui ressemble un peu à la Fnac, ou Virgin mais capable de se développer en périphérie.

Ces quatre secteurs vont nous servir à donner une thématique au pôle de commerces qui sera renforcée par des petites boutiques, du service, c'est-à-dire boulangerie, bar, restaurant, talon-clé minute, de l'équipement de proximité un petit peu, et puis très peu de prêt-à-porter. L'idée c'est vraiment d'orienter le commerce sur les passions, le loisir, la détente, tout ce qu'on peut faire en famille, y compris les tout-petits, jusqu'aux très grands.

4.2.1.2 Au niveau de la restauration

Florence DELGOVE

Il y aura toutes les formes de restauration possibles. On aimerait bien avoir un chef lyonnais qui viendrait prendre le restaurant de l'hippodrome pour en faire un lieu bien coté. Il y aura aussi de la restauration rapide du type Paul avec des sandwiches qu'on mange debout ou à table ; il y aura par exemple des glaciers, type Häagen-Dazs ou Ben & Jerry's, avec un petit salon où on peut les manger. Ce peut être des gens comme Hippopotamus, La Criée, c'est de la restauration moyenne, je dirais, accessible pour les familles.

4.2.1.3 Réactions : c'est bien mais pourquoi n'y a-t-il pas de commerces de proximité ?

Globalement, la présentation du contenu commercial du pôle semble avoir rassuré les participants des ateliers, à la fois parce qu'il s'agit d'une offre de qualité, donc susceptible de donner une bonne image, et en même temps accessible, puisque ciblant la famille. Par exemple :

Altunia VINCENT, avenue de Böhlen

Ca me paraît très bien ! Maintenant il faut voir comment tout cela va s'agencer, va se faire...

Un bémol toutefois : certains réalisent alors qu'il est très peu question de commerces de proximité. Or, comme on l'a déjà vu avec le débat autour du choix du pôle puis dans le cadre de l'atelier urbain, une des difficultés pour les habitants du carré de Soie est d'attendre la deuxième phase pour voir leurs attentes en terme de revalorisation du quartier satisfaites. C'est cette impatience qui leur avait fait préférer un projet de pôle de loisirs sortant des limites fixées par le cahier des charges. La même impatience déçue se manifeste à nouveau ici :

Jean VIDAL

Les grandes enseignes, OK ; les moyennes enseignes, les restos, vous venez de nous les indiquer, OK. Mais qu'est-ce qui va attirer le petit commerce ? Je pense que les gens attendent une boulangerie, une charcuterie... bref du petit commerce.

Florence DELGOVE

Il n'y aura pas d'alimentaire, cela nous était interdit par le cahier des charges... Il y aura une boulangerie mais il n'y en aura qu'une. Quand j'ai dit services, ce peut-être un talon-clé minute, ce peut être de la presse,... Mais il n'y aura pas de charcutier - traiteur, de boucher, de fromager, il n'y aura pas tout cela.

Maurice CHARRIER

L'objectif, c'est que le pôle de loisirs, dans sa dimension commerciale, vienne conforter la dynamique économique de cette partie-là de l'agglomération lyonnaise sans pour autant mettre en cause les projets de renouvellement urbain et de développement commerciaux que l'on peut avoir sur des communes environnantes, que ça soit à Décines, Vaulx-en-Velin centre ou Villeurbanne. C'est pourquoi on tient à ce que le pôle reste bien sur le concept d'un pôle de loisirs afin de respecter les équilibres commerciaux sur le Nord-est de l'agglomération lyonnaise.

Pierre-Dominique GUERIN

La nécessité de commerces de proximité est évidente, aussi bien du côté Yoplait que du côté de la Tase, mais c'est dans ces opérations-là que cela se trouvera, pas dans le pôle de loisirs.

Jean MORETTEAU, Directeur des Services d'Urbanisme à Villeurbanne

Cette première opération n'est que la naissance d'un quartier global. Le pôle, c'est un élément interactif qui va modifier le quartier dans sa qualité, qui va permettre de requalifier des friches. Puis on va créer de l'habitat. Et c'est la création de l'habitat qui va s'accompagner de la mise en place de services de proximité en termes de commerces pour l'habitant. C'est cela la volonté.

Une volonté légitime et bien comprise par les participants mais qui suppose de patienter...

4.2.1.4 Autres réactions : les habitants ont-ils des recours possibles face au choix des enseignes et à leurs horaires d'ouverture ?

Même si les riverains sont globalement rassurés sur les surfaces commerciales, certaines inquiétudes demeurent. Elles s'expriment d'abord au niveau des horaires d'ouverture :

Intervenante

A-t-on une idée des horaires d'ouverture et de fermeture ? Comme les séances de cinéma risquent de finir à une heure du matin, les restos, voire même des boutiques risquent de rester ouvertes autant de temps que le cinéma !

Maurice CHARRIER

En tout cas, une des conditions qu'il y avait dans le cahier des charges, et les collectivités ont répondu positivement, c'était une ouverture le dimanche. C'est un engagement que les collectivités ont pris vis-à-vis d'ALTAREA. Sinon, entre nous, le dossier ne sortait pas.

A l'analyse, il apparaît cependant qu'il n'a pas été répondu complètement à cette question. Un complément d'information sur ce point serait souhaitable lors de la réunion « engagements » du 3 mai 2004.

Mais au-delà du problème des horaires, comment être sûr que les offres commerciales n'induiront pas d'autres désagréments. Craignant sans doute d'être pris de vitesse, certains participants en viennent à demander si des recours sont possibles lors de la désignation des enseignes :

Intervenante

Est-ce que les élus ou les habitants auront la possibilité de savoir qui vient avant la signature avec les enseignes ? Est-ce qu'on aura la possibilité de faire savoir qu'on n'est pas d'accord avec le choix, nous ou les élus ?

Florence DELGOVE

Je vais laisser Monsieur Charrier vous répondre. Mais pour ce qui concerne les surfaces, elles ont été définies au moment du concours. On a été désigné lauréat de ce concours à l'unanimité, sachant que les villes, évidemment la Chambre de Commerce étaient présentes. Donc les surfaces sont quasiment fixées aujourd'hui.

Monsieur CHARRIER

Effectivement, dans le cahier des charges, les surfaces sont déterminées. Pour ce qui concerne le choix des enseignes, il faut savoir que tout dossier passe à la Commission départementale de l'équipement commercial et que le pétitionnaire doit déposer le nom de l'enseigne dans son dossier. Ce qui veut dire que, comme c'est un acte public, tout le monde le connaît, avant que ne soit accordée l'autorisation. Il y a une obligation que l'enseigne soit mentionnée dans le dossier qui est déposé en Préfecture.

On notera que pour M. Dumontier, le problème est ailleurs :

Jean-Paul DUMONTIER

Notre rôle, ce n'est pas de les embêter sur le choix des surfaces qui vont venir dans le pôle. Que ce soit Mc Donald's ou Bocuse qui vienne, c'est leur affaire. Ce qui nous concerne nous, c'est de savoir si on rentre dans le parc par cette porte, s'il y aura une piste cyclable rue Jara et où elle sera..., ce sont des problèmes d'aménagement et de formes urbaines, pas des problèmes de commission commerciale !

Certes, mais avant d'en arriver là, les riverains souhaitent voir dans le détail comment éviter le mieux possibles les nuisances qu'ils risquent de subir... et on peut les comprendre. Un des buts d'une concertation est d'essayer de concilier au mieux intérêt collectif et intérêts particuliers.

4.2.2 Présentation de l'offre de loisirs

4.2.2.1 Présentation et réactions par rapport au bruit des animations événementielles

Florence DELGOVE

En ce qui concerne les loisirs, il y aura les berges et sur la partie cœur de l'hippodrome, deux parties : en face des tribunes de l'hippodrome, pour profiter des tribunes de l'hippodrome, il y aura des activités événementielles. Ce ne seront donc jamais les mêmes activités : ce peuvent être des retransmissions de match de foot sur grand écran, des retransmissions de Jeux Olympiques, ça peut être du beach volley, ça peut être un cirque avec un chapiteau... Il nous faudra tenir compte des contraintes liées à l'activité hippique de l'hippodrome, puisque l'hippodrome court 28 jours par an. Cela nous empêchera d'avoir des activités construites et permanentes. Ceci dit, comme l'hippodrome court deux saisons, c'est-à-dire six mois dans l'année, ça nous laisse quand même six mois pour avoir des équipements, entre guillemets, durables.

Concernant l'autre partie, on avait évoqué un grand jardin pour enfants, c'est-à-dire pour les petits et les ados, avec des pistes de roller, des pistes de skate, ce genre de choses-là. Aujourd'hui on est en train de rechercher des exploitants, pour venir s'implanter au cœur de l'hippodrome et on a des idées nouvelles. Ca sera toujours tourné vers les enfants, les petits et les grands, mais avec peut-être d'autres thématiques auxquelles on n'avait pas encore songé au moment du concours.

Cette présentation (faites lors de la première réunion « pôle de loisirs ») suscite la proposition suivante lors de la réunion numéro 2 :

Conseil interquartier

Vous nous avez dit qu'il y aurait un pôle événementiel et un pôle plutôt familles - enfants. Notre proposition consisterait à inverser ces deux pôles, c'est-à-dire à mettre le pôle familles - enfants côté rue Victor Jara et le pôle événementiel de l'autre côté.

Florence DELGOVE

C'est impossible dans la mesure où l'on place l'espace scénique forcément devant les tribunes de l'hippodrome qui accueilleront le public. On fait du deux-en-un, en quelque sorte : les tribunes qui vont servir les jours des courses vont servir également pour nos spectacles.

Intervenant

D'accord... les spectacles sont forcément en face des tribunes. Mais vous comprenez notre inquiétude : ce sont les nuisances liées aux spectacles. On s'était dit : mettons ce qui apporte le plus de nuisances le plus loin possible et gardons près de la rue et près des habitations le côté familles - enfants . Ce n'est pas possible. D'accord.

Nous reviendrons plus loin sur la question du bruit.

4.2.2.2 Concernant la tarification des loisirs

Autre espoir déçu : l'accès aux loisirs proposés sur l'hippodrome ne sera pas gratuit, même pour les riverains :

Florence DELGOVE

Toutes les activités seront payantes. Pour nous, ça relève de l'idée suivante : quand vous pénétrez dans l'enceinte de l'hippodrome, au cœur des pistes, vous pénétrez sur un domaine privé. Donc il faut que les gens qui rentrent dans cette enceinte aient bien le sentiment d'être dans une enceinte protégée et avec des règles auxquelles il faut se soumettre. Alors, en fonction des équipements qui seront installés au cœur des pistes, ***ce pourra être une entrée symbolique, mais ce sera une entrée payante, il y aura un ticket d'entrée.***

*Toutes les activités sur l'hippodrome seront payantes, même pour les enfants et même si c'est symbolique. Cependant, on essayera de mettre en œuvre une politique avec des prix variables pour les familles. Mais aujourd'hui, je ne peux pas avancer d'avantage sur le sujet, parce qu'on recherche des exploitants, et c'est en fonction des exploitants qu'on pourra décliner des modes de tarification. Mais de toutes les façons, il y aura probablement un partenariat avec les communes, des associations, des écoles, les haltes-garderies, ce genre de choses, ***pour que les gens du quartier puissent évidemment participer de façon prioritaire ou favorisée à ces activités. Avec les Villes, avec le Grand Lyon, il nous faut regarder de quelle façon les riverains peuvent être favorisés.****

Concernant le lien avec les associations locales, Altaréa poursuit sur le chemin annoncé lors de la réunion du 24 septembre :

Florence DELGOVE

L'articulation par rapport aux activités du quartier : sur la partie programmation événementielle, on cherche à imaginer des spectacles qui seraient construits, bâtis par des associations locales, et de faire venir ces gens-là sur le cœur de l'hippodrome. Alors suivant les associations, ça pourra être de la danse, ça pourra être du théâtre, de la musique, ça pourra être des échanges entre des villes européennes, des choses comme ça. Donc on va travailler avec elles et avec d'autres sur la possibilité d'avoir des programmations au cœur de l'hippodrome, sur la partie qui est en face des tribunes, pour avoir des spectacles au centre des pistes. C'est une première hypothèse sur laquelle on a commencé à travailler.

Les réactions portent essentiellement sur la recherche de rentabilité qui, aux yeux des habitants, semble expliquer la non gratuité de l'accès au loisirs. Malheureusement, tel ne semble pas être le cas :

M. ROUX LAY

*Est-ce qu'on ne devrait pas considérer que la partie commerciale est rentable mais pas la partie loisirs. Est-ce qu'on ne devrait pas **abandonner l'idée que la partie loisirs est rentable** ?*

Florence DELGOVE

L'équilibre financier, on ne le trouvera pas dans les loisirs mais dans la partie commerce. Le loisir ne sera pas rentable mais va contribuer à l'impact du projet, à sa notoriété. Pour nous, c'est extrêmement important : les activités de loisirs et les activités commerciales s'alimenteront les unes les autres. C'est vraiment une interaction qui est recherchée et qui va nous permettre d'assurer la réussite de ce projet. C'est pour ça qu'on investit sur les loisirs. Et aujourd'hui les gens qu'on cherche pour venir s'implanter sur le cœur de l'hippodrome et sur les berges, ce sont des professionnels, ce sont des spécialistes, et ce sont des gens qui feront quelque chose de bien parce ce qu'on a envie qu'ils fassent quelque chose de bien et pas un coup.

Autres réactions : n'y a-t-il pas un risque de ne pas réussir à équilibrer financièrement ces activités de loisirs ? N'y a-t-il pas un risque de laisser ?

Florence DELGOVE

Est-ce qu'il y a une pérennité dans le projet ? Il y a une pérennité parce que la spécificité du groupe ALTAREA c'est de garder en patrimoine ses réalisations. Nous ne sommes pas des promoteurs qui faisons une opération et puis la vendent. Nous gardons nos opérations en patrimoine et on récupère, pour répondre à votre question brutalement, des loyers tous les mois. Notre intérêt c'est donc que les loyers arrivent tous les mois, donc que les commerces fonctionnent, que les loisirs fonctionnent et qu'on ait un bien qui s'inscrive dans la durée et dans son territoire.

*Ce qu'on recherche, c'est de l'événementiel, donc qui change tout le temps ; donc **on ne peut pas laisser les gens**. Prenez le cas du Parc de la Villette : il y a le bâtiment de la Cité des Sciences, puis après un parc qui est immense où vous avez un chapiteau et des spectacles qui changent tout le temps ; vous avez le Festival du Film de Plein Air qui ne marche que deux mois dans l'année ; vous avez des activités sportives,... c'est tout le temps changeant. **C'est le parc urbain qui fait le plus d'entrées en Europe, cela fait 700 000 entrées, et grâce à ce système de polyvalence.** A une toute petite échelle, c'est ce qu'on aimerait bien reproduire : avoir des choses tout le temps changeantes, avec un public très varié et essayer de **faire en sorte qu'on se dise il se passe toujours quelque chose à l'hippodrome de Vaulx-en-Velin / Villeurbanne** .*

On notera cependant que l'accès au Parc de la Villette est totalement gratuit et libre, même si bien sûr les spectacles sont payants.

4.2.3 Concernant les berges

On s'en souvient, les habitants souhaitaient avoir des clarifications d'une part sur les aménagements prévus et d'autre part sur la responsabilité de leur entretien. Voici les explications données et les réactions qui s'en suivirent.

4.2.3.1 Concernant leur aménagement

Florence DELGOVE

Les berges relèvent en effet de contraintes techniques tout à fait particulières. C'est une concession EDF avec une usine hydroélectrique qui est en fonctionnement, donc avec des contraintes de sécurité qui sont très difficiles pour nous, aménageurs. L'usine de Cusset fonctionne tout au long de l'année avec un débit relativement régulier. Mais il est possible que les groupes de production de la Centrale de Cusset s'arrêtent brusquement de fonctionner et pour des raisons imprévisibles : une panne, un orage... Le débit qui transite au travers de la Centrale de Cusset diminue alors très rapidement et ceci provoque des mouvements d'eau à l'amont immédiat de la Centrale, ce qui génère des risques pour les usagers des berges. Donc il nous faut tenir compte de cet élément-là.

On va chercher à investir tout le territoire à partir de la limite de l'hippodrome jusqu'à l'eau et y compris sur l'eau. Il y a une piste de cycle qui s'inscrit dans l'Anneau Bleu et qui occupe cinq mètres cinquante de l'espace mais le reste, on peut l'investir un peu comme on veut. Ce qu'on va essayer d'imaginer des pontons sur l'eau, des éléments qui prolongeront le chemin de halage et qui seront amarrées aux rives. Mais il y aura une investigation également de l'eau, puisque l'objectif est d'avoir des activités de loisirs à caractère nautique. On cherche donc des exploitants pour cet aménagement de berges. On a des pistes aujourd'hui, d'ailleurs assez séduisantes.

M. ROUX LAY, Vaulx-en-Velin sud

*Je réagis au terme employé par la représentante d'ALTAREA, c'est-à-dire le mot 'exploitant'. Il a été employé deux fois, au niveau du pôle de loisirs et de l'hippodrome, et d'autre part pour les berges. Est-ce que le mot 'exploitant' veut dire payant ou pas ? **Payer les loisirs à l'intérieur de l'hippodrome, passe encore, mais les berges payantes, j'avoue que ça passerait assez mal.***

Pierre-Dominique GUERIN

*En ce qui concerne les berges, je crois qu'il faut qu'on soit tous d'accord. Il est hors de question qu'on paie un euro, deux euros voire même dix centimes d'euros pour pouvoir se balader le long des berges. **L'aménagement des berges sera libre d'accès et gratuit d'accès**, leur mise en valeur encourageant le public et des exploitants à venir. Mais si, par exemple, il y a un restaurant qui se monte sur ces berges, c'est clair qu'on n'ira pas manger gratuitement.*

Florence DELGOVE

*Evidemment la balade sur les berges et sur la passerelle sera gratuite. En revanche, il faudra payer sa location de cannes à pêche, de pédalos, ou je ne sais pas quoi encore. Et non, **on ne va rien percevoir là dessus. Ça va nous coûter, l'aménagement des berges.***

4.2.3.2 Concernant les responsabilités liées à l'entretien et à la sécurisation des berges

Les habitants ont souhaité une meilleure compréhension « des différentes casquettes » concernées par les berges. Voici :

Jean MORETTEAU

La question des domanialités, c'est un véritable problème. Au départ c'est Voies Navigables de France qui est responsable ; mais compte tenu du fait qu'il y a une exploitation en barrage, il y a une concession faite à EDF : on superpose déjà deux responsabilités. Vient derrière quelqu'un qui va en faire l'usage : la collectivité. Le syndicat des communes riveraines a pris l'initiative. Il faut se rappeler pourquoi : c'est parce que, dans le cadre de la négociation de la concession, EDF a été amené, en accord avec l'Etat, à mettre de l'argent sur la table. Pour bien l'utiliser, il fallait un syndicat, qui reçoit cette affaire et qui signe la convention. Ce syndicat est prêt maintenant à s'effacer devant la Communauté Urbaine dans le cadre d'un accord global concernant l'ensemble de l'Anneau Bleu.

Alors, on va essayer de mettre sur pied les financements des uns et des autres en commun, pour arriver à faire un aménagement beau et ensuite bien exploité. Dans certains cas, la Communauté Urbaine signe des conventions d'usage de bord des canaux avec VNF, et à ce moment-là, c'est la Communauté Urbaine qui aménage, entretient et qui est responsable.

Sauf qu'ALTAREA, dans le cadre du projet de loisirs, dit : « je veux animer les berges ». Ca redouble encore d'un débat : c'est comment peut-on passer un accord, à partir des domanialités, pour aller mettre de l'activité là-dessus ?

Florence DELGOVE

Nous ne sommes pas propriétaire des berges et on ne le sera jamais ! C'est vrai que c'est compliqué, parce qu'il y a l'Etat, il y a EDF, que ce sont des structures très lourdes. On a d'ores et déjà commencé à travailler avec eux et on espère que pour l'ouverture, on sera prêt.

*Ensuite qui va gérer : ce sont les gens qu'on va installer sur les berges qui feront leur propre gestion et le reste ce sera le nettoyage du pôle de loisirs qui passera par là, soit ce sera la commune. Enfin **on trouvera un mode de façon à ce que ça soit propre. Si on met de l'argent pour faire en sorte que ce soit beau, autant faire en sorte que ça reste propre. Donc on fera le nécessaire.***

4.2.4 Concernant les inquiétudes des riverains de l'hippodrome

Ce sont logiquement ces débats qui ont été les plus vifs et les plus longs pour la simple raison que le quartier connaîtra un changement important. L'objectif est bien d'essayer de minimiser les impacts négatifs possibles... le problème étant qu'il n'y a pas forcément moyen de toujours les éviter complètement.

4.2.4.1 Débat autour de la tarification des parkings

Florence DELGOVE présente dans un premier temps la politique tarifaire qu'Altarea compte mettre en place :

Florence DELGOVE

*La gratuité du parking sera liée à la fréquentation du cinéma ou des boutiques. Si vous faites un achat dans une boutique, vous aurez une gratuité dans le parking la première heure ou un peu plus mais pas davantage **pour éviter qu'il y ait des voitures tampons stationnées toute la journée**, de gens la laissant le matin et la récupérant le soir. Si c'était le cas, il n'y aurait pas de place pour ceux qui viendront au cinéma, au pôle de loisirs, ou aux commerces.*

Autrement dit, c'est pour éviter l'encombrement du parking et donc le stationnement anarchique qui en découlerait que cette politique est conçue. Mais pour le conseil interquartier, la gratuité des parkings est était une des préconisations majeures et cette annonce passe mal :

Béatrice MARQUEZ

*Ca y est, on sait qu'il faudra payer. Je voudrais juste annoncer quelque chose si vous n'êtes pas au courant : c'est que le parking de l'hippodrome coûte 50 centimes d'euros. Or, les gens ne s'y garent pas ! Ils se garent dans les rues de partout ! Donc à mon avis, **il n'y aura personne ou pas grand monde qui viendra dans votre parking.** S'ils n'ont qu'une heure ou une heure et demie de parking gratuit, ça ne marchera pas non plus. Et alors, comment on fait, quand on habite dans la rue derrière, et qu'il y a 300 voitures de garées ? En journée ça nous enquinne royalement et je ne vous dis pas la nuit ! Ça va être un massacre !*

Conseil interquartier

*On suit ce projet depuis le début et on nous avait laissé entendre depuis le début que le parking serait gratuit de même qu'on nous avait laissé entendre que les jeux pour enfants seraient gratuits. **Et aujourd'hui je me rends compte que c'est rentabilité au maximum, que tout sera payant.** Je suis un petit peu déçu, alors que jusqu'à ce jour pour nous le parking était gratuit. C'était en plus dans le cahier des charges, et **ce soir on découvre que tout est payant, alors je suis déçu.** Voilà.*

En creusant le débat, il apparaît cependant que ce sont les turfistes qui posent le plus souci. D'où la réponse suivante :

Pierre-Dominique GUERIN ?

Il y a 98 chances sur 100 pour que le parking soit gratuit pour les personnes qui viendront se rendre aux courses. Est-ce qu'il va falloir qu'ils montrent le ticket, qu'il y ait un poinçon, ça, on ne peut pas en parler aujourd'hui, c'est dans deux ans que l'affaire sera réglée. Mais il est clair que l'idée, c'est que les gens qui viennent aux courses utilisent les parkings, que les gens qui viennent au pôle de loisirs utilisent les parkings. L'idée, c'est bien la gratuité pour les gens qui veulent venir profiter du pôle de loisirs sur une période limitée.

Gérard CLAISSE

*L'idée principale qui a été défendue par ALTAREA - je vais me faire un peu leur porte-parole - c'était de dire : on a un multiplexe et le but du jeu, c'est que ce multiplexe ait des salles remplies. Et pas remplies uniquement par des vaudais, des villeurbannais, mais par des gens de l'agglomération. Donc pour éviter l'effet attractif que peuvent avoir des cinémas, style Ciné Cité à la Cité Internationale, il faut bien que les personnes qui viennent au Carré de Soie voir leur film y trouvent un intérêt. Et bien **l'intérêt c'est que si le parking est payant à la Cité Internationale, il ne doit pas l'être ici.***

Florence DELGOVE

Le système de tarification : on va trouver des accords avec les gens de l'hippodrome, pour savoir si ce sera gratuit ou payant ; pareil avec les gens du multiplexe. Il y aura un système de gratuité pour les gens qui auront consommé dans le pôle de loisirs, comme dans beaucoup de centres commerciaux, quand vous achetez, on vous rembourse votre stationnement. Il y aura un système de gratuité sur un laps de temps qui sera à définir.

A moitié convaincu, le conseil interquartier formulera une proposition sur ce point (cf 4.3).

4.2.4.2 Concernant l'aménagement du parking

Autre débat sur la forme même du parking. Lors de la définition de l'ordre du jour, le conseil interquartier avait émis le souhait que le parking ne dépasse par la hauteur des bâtiments.

Réponse de F Delgove :

Florence DELGOVE

Les parkings dépasseront de trois mètres la hauteur des commerces. Selon vos attentes, on est mauvais sur trois mètres.

Jean VIDAL

Alors on enterre de trois mètres.

Florence DELGOVE

Et on multiplie par deux le coût du parking.

Jean VIDAL

Je ne vais pas revenir ce soir sur des discussions qui ont eu lieu il y a quelques années sur le parking du Sytral de Bonneval. On s'était battu sur deux mètres de haut au niveau du sol pendant six mois pour obtenir finalement qu'on l'enterre pour le même prix. Alors, essayez de l'enterre pour le même prix.

Florence DELGOVE

On ne peut pas l'enterre pour le même prix. On a fait des études parce qu'un parking enterré est beaucoup plus séduisant pour tout le monde. Mais cela présente des contraintes, ne serait-ce qu'en termes de sécurité : sécuriser un parking enterré ou sécuriser un parking aérien, ce n'est pas du tout la même chose. On a fait chiffrer par des économistes un parking enterré et on ne peut pas se le payer.

Jean VIDAL

On ne demande pas un parking enterré, on demande un niveau enterré.

Florence DELGOVE

Même un niveau, c'est un niveau enterré. On ne peut pas enterrer un niveau, une nappe de parking, dans l'équilibre de l'opération ce n'est pas possible surtout si on veut avoir des systèmes de gratuité, des systèmes où on ne fait pas payer le parking et quand on le fait payer, on ne le fait pas payer cher. Ce n'est pas possible. On ne sait pas le faire.

*En plus de cela, **deux nappes de parking seront complètement masquées par le commerce et il n'y a qu'une nappe qui va dépasser de trois mètres. Mais on ne la verra pas parce qu'il y aura la façade du magasin bricolage - équipement de la maison qui la masquera.** Donc, il n'y aura aucune visibilité du parking. En revanche vous en aurez une depuis la rue Jacquard. Mais vous l'aurez de toutes les façons, puisque vous n'avez sur cette rue-là que les livraisons, la « tripaille » du centre commercial, tout ce qui est nécessaire à l'activité du pôle. Mais cela ne veut pas dire que ce sera une façade qui ne sera pas traitée : on va même mettre du mur végétal sur cette façade-là car on a aussi une entrée commerciale de ce côté-là. En tout cas, sur Böhlen, on ne verra pas du tout les parkings...*

Sans doute des élévations ou des perspectives de ces deux façades montant l'intégration des parkings seraient-elles de nature à rassurer les habitants.

4.2.4.3 Concernant les inquiétudes liées aux courses hippiques de nuit

A propos des inquiétudes des riverains liées au passage des courses hippiques en soirée, le directeur de la SSR vient donner les précisions suivantes :

Olivier de SEYSSEL, Président SSR

*Les choses ne sont pas encore définitivement arrêtées mais a priori on ne dépassera pas trente jours de courses par an, tout compris, dont environ vingt à vingt-trois nocturnes et le reste en diurne. Alors, **je ne vais pas vous expliquer qu'en nocturne cela fera beaucoup moins de bruit qu'en diurne, on n'est pas là pour se raconter des histoires.***

*Ce que je peux dire déjà, c'est qu'on s'oriente vers des courses le jeudi soir et, pour permettre aux turfistes de travailler le vendredi matin, ce serait des semi-nocturne / nocturne , c'est-à-dire : dix-neuf heures, dix-neuf heures quinze la première et vingt-trois heures quinze la dernière. Ce que je peux vous dire aussi, c'est qu'avec le concept Carré de Soie , **avec le parking surveillé de 1 600 places, avec une passerelle amenant directement sur le site, les gens n'auront pas de raison d'aller garer leur voiture le long du canal ou vers la Cité EDF...** A mon avis, **il y aura donc beaucoup moins de voitures qu'auparavant.***

Pour les camions apportant les chevaux, on ne peut changer l'accès actuel mais on peut l'améliorer : on essaiera avec l'aménagement des berges de prolonger plus loin la possibilité de se garer car il y a des possibilités d'élargissement. Et on plantera des petits projets au bord du canal pour permettre une surveillance.

Au niveau de l'éclairage de l'hippodrome en lui-même, il faut dire que les concepts d'éclairage sont maintenant hyper performants et qu'on arrive à éclairer des zones presque à deux mètres près. On peut donc éclairer les dix-sept hectares de l'hippodrome avec des intensités différentes, là où on veut techniquement huit cents lux, sur les pistes, alors que sur le reste on n'a besoin que deux - trois cents lux et même sur des zones un peu moins. On peut faire cela. Donc, ce n'est pas parce qu'on va éclairer toutes les pistes qu'il y aura huit cents lux dans votre chambre à coucher.

Au niveau bruit, nous sommes en train d'y travailler. Il y aura un peu moins de sonorisation extérieure parce qu'avec le groupe ALTAREA, on va réaliser des pièces intérieures panoramiques. Il y aura ainsi pour le public une pièce de plus de six cents mètres carré, pour le public, qui sera donc derrière des baies vitrées. On va donc favoriser évidemment la sonorisation intérieure de ces baies vitrées plutôt que vers l'extérieur. De plus, on avait une sono qui était particulièrement forte parce qu'il y avait aussi des turfistes sur le milieu de l'hippodrome – ce qui ne sera plus le cas – et parce que la sonorisation actuelle doit avoir trente ans. Or, maintenant, c'est comme pour la lumière, les spécialistes savent très bien cibler la sonorisation, et on arrive à informer tout à fait bien le public sans avoir des décibels à tout va.

4.2.4.4 Concernant le bruit des animations sur l'hippodrome

Mais si les courses hippiques se déroulent 28 jours par an, les animations sur l'hippodrome, elles, pourraient-êtr e quasi permanentes, d'où l'inquiétude des riverains. Là encore, Altarea reconnaît qu'on ne pourra éviter tout dérangement :

Florence DELGOVE

Nous avons un ingénieur acousticien sur ce projet justement pour anticiper ces problèmes de nuisances sonores. En fait, il y en a même deux : un pour le multiplexe qui est spécialisé dans le traitement acoustique du cinéma ; et un autre qui travaillera sur l'impact en général du projet. En effet, sur ce type de projet, il y aura une étude d'impact. Et dans l'étude d'impact on traitera notamment les problèmes acoustiques et la pollution..

Béatrice MARQUEZ

Dans l'hypothèse où votre spécialiste vous dise non cela va faire un bruit du diable, on ne peut pas le faire , vous faites quoi ?

Florence DELGOVE

*D'abord, tout ce qu'on va faire ne fera pas énormément de bruit. Il peut y avoir un cirque sous un chapiteau, dans la journée des tournois de beach-volley.... Le pire c'est le concert... Des concerts, il y en aura peut-être dans l'année, mais ce sera je pense relativement unique, vous n'aurez pas des concerts tous les week-ends de l'été. **Mais je ne peux pas vous dire qu'il n'y aura pas de choses qui feront du bruit. On va essayer de les minorer autant qu'on pourra, c'est pour cela qu'on prend des spécialistes, mais vous dire qu'il n'y en aura pas, ce serait vous mentir. Ce qu'on va faire et ce qu'on a fait c'est de demander à des gens de réfléchir avec nous, des gens dont c'est le métier, parce qu'aujourd'hui on peut quand même beaucoup réduire ces nuisances. Mais vous dire qu'il n'y en aura pas, ce n'est pas vrai.***

Une personne évoque alors sa crainte de la délinquance, sujet également souvent évoqué dans les questionnaires étant donné la mauvaise réputation des lieux aujourd'hui, proposant même l'usage de caméras de surveillance. Réponse de F. DELGOVE :

On a pris également un ingénieur sécurité. C'est quelqu'un qui va nous conseiller sur la sécurité du site. C'est plein de choses, la sécurité : c'est l'acoustique, le bon usage de la lumière pour bien gérer les zones d'ombre et éviter les recoins possibles. Donc c'est quelqu'un qui va intervenir avec nous sur les plans, sur les tracés, sur les accès, entre autres avec le parking, sur l'éclairage. Enfin c'est son métier et il va apporter sa pierre à l'édifice.

*Il n'y aura pas forcément des vidéos. Il faudra voir avec lui ce qu'il lui semble juste et opportun d'apporter sur le site. Peut-être que l'éclairage suffira. **C'est un site qui est ouvert, ce n'est pas un site fermé. Moi je dis que c'est un pôle de commerce, ce n'est pas un centre commercial.** On n'a pas une fermeture, un rideau à neuf heures du soir et qui ouvre à sept heures du matin. **Tout est ouvert, toutes les boutiques donnent sur la rue.** Donc c'est une rue finalement, c'est un mail ouvert, c'est une esplanade. Donc **il faut que ça soit traité comme un lieu public, et avec la même sécurité qu'un lieu public.***

4.2.4.5 Concernant le mur de l'hippodrome donnant sur la rue Victor Jara

Autre problème ayant justifié un débat difficile : le mur séparant l'hippodrome de la rue Jara. Afin de rendre plus plaisante et surtout plus large, sachant qu'elle donne accès aux berges, la Mission Carré de Soie a proposé la solution suivante :

Pierre-Dominique GUERIN

***Pour élargir la rue, l'idée serait de décaler les boxes de l'hippodrome plus à l'intérieur, de les installer dos à dos certains ouvrant par conséquent directement sur la rue.** Cette rue est aujourd'hui très étroite. Or, l'objectif, c'est d'inciter le maximum de personne à se rendre à pied en direction du canal. Si la rue pouvait être bordée par des boxes par moment ajourés et permettant de voir un peu l'hippodrome, ce serait mieux que le mur aujourd'hui, même refait. Et cela donnerait plus de place. Mais c'est vrai qu'il faut vérifier que l'hippodrome fonctionne et que pour les riverains, ce n'est pas ingérable non plus.*

Olivier de SEYSSEL

En effet, en dehors de la question de la faisabilité, il y aura aussi un problème de sécurité. Des chevaux dans une rue sans clôture, cela signifie une rue obligatoirement fermée à ce moment-là, parce qu'on ne peut pas imaginer un cheval échapper, partir sur l'avenue de Böhlen ou partir de l'autre côté. Les riverains seront donc directement concernés parce qu'il faudra que la rue soit fermée au moins quatre à cinq heures pendant vingt-sept jours par an et pendant les courses. Il y aura aussi un autre problème, c'est le nettoyage : si les courses finissent à onze heures, est-ce qu'on nettoie dans la nuit avec les problèmes de bruit, est-ce qu'on attend le lendemain matin ? Cela reste des détails, mais...

De longs débats s'en sont suivis à la fois sur le plan de la faisabilité technique et des conséquences sur les riverains. Bien vite, il apparaît que cette solution est très délicate. Certains riverains formulent l'exigence suivante :

Odile PERRIN

J habite rue Victor Jara. Notre demande c'est que, y compris les jours de courses, nous puissions accéder à notre logement en voiture par un système de contre-allée, par exemple, parce que tout le monde ne rentre pas chez soi avant 19 h 30.

Pierre-Dominique GUERIN

Sur le fait que votre propriété soit toujours accessible, ça me paraît une évidence et une contrainte. Qu'après on organise un sens de circulation, c'est peut-être des choses qu'il faudra admettre avec un sens unique ces jours-là.

Mais d'autres suggèrent d'abandonner purement et simplement cette piste :

Madame TOSSOLINI, rue Jara

On a connu une époque où les chevaux passaient par notre rue. Pour bien des raisons, on n'est pas d'accord pour qu'il y ait les chevaux de passage et des boxes ouverts sur la rue.

Conseil interquartier

Notre proposition est claire : mieux vaut élargir cette rue un peu moins et continuer à faire passer les chevaux par l'intérieur.

A la suite de ce débat et de ces réactions, Altaréa, la SSR et la mission Carré de Soie se sont réunis pour étudier les choses dans le détail. Deux semaines après, voici leurs conclusions :

Pierre-Dominique GUERIN

Notre réunion n'a pas permis de déboucher sur des solutions satisfaisantes : il y a des problèmes sur la taille de leurs boxes qu'on n'avait pas suffisamment pris en compte ; il est en effet délicat de faire sortir des pur-sangs sur une rue Jara même élargie. Donc il va nous falloir encore travailler là-dessus. Et aujourd'hui je ne suis pas en mesure de vous apporter de solution. J'espère que nous serons en mesure de faire des propositions concrètes lors de la réunion des engagements afin d'en discuter plus avant avec vous.

4.2.4.6 Concernant le ponton

Mais la question du mur n'est pas le seul souci des habitants de la petite rue Jara. Le principal, c'est la présence du ponton conçu par Altaréa :

Florence DELGOVE

*D'abord, il faut dire que ce sera **plutôt une passerelle qu'un ponton**. On souhaitait terminer la promenade en surplombant le canal de Jonage, d'où son nom de ponton. Mais pour des raisons techniques, ça ne va pas être si simple que ça : ce sera donc sans doute simplement une plate-forme flottante et pas un ponton. Donc ce sera une passerelle, à six mètres de haut qui, tout au long du tracé, viendra longer les restaurants et la sortie du multiplexe, puis passera à travers deux unités restaurant et commerce, puis au-dessus de Böhlen avant d'arriver et de surplomber une partie de l'hippodrome. Et puis ensuite on va longer les pistes et arriver jusqu'au canal.*

*Par rapport à la rue Jara : **on avait au début défini la passerelle en limite de propriété de l'hippodrome. Au vu de vos réactions lors de la concertation et pour réduire les nuisances qui seront apportées aux habitations qui sont de l'autre côté de la rue Jara, on va décoller la passerelle jusqu'à la limite des pistes afin de l'éloigner le plus possible des habitations. Et puis, on va essayer de protéger les maisons par une barrière végétale : donc on va planter un linéaire d'arbres pour réduire les nuisances.***

Pierre-Dominique GUERIN

*Juste une réserve sur ce qu'indique Florence DELGOVE : on envisage en effet de planter des arbres **mais il faut que dessous les réseaux le permettent. Et on n'a pas encore les enquêtes suffisamment précises en matière de réseaux pour savoir ça. Cela reste à vérifier.***

On voit bien, sur ce point, les contradictions qui peuvent survenir entre l'intérêt général et les intérêts particuliers. Du point de vue des riverains :

Béatrice MARQUEZ

Au sujet du ponton : il serait fortement souhaitable qu'il soit fermé la nuit et qu'il y ait des matériaux absorbants, tant au niveau du sol qu'au niveau des murs afin de minimiser le bruit.

Du point de vue de l'intérêt général :

Monsieur Marchal

On parle d'aménagement du bord du canal et on fermerait la rue Jara par une barrière les jours de courses ainsi que la passerelle par sécurité ? Mais par où va-t-on accéder sur le bord du canal ? C'est quand même une partie importante de l'aménagement de la Soie !

Paul BESSON

***Il faut que la circulation piétonne entre les parkings et le canal reste permanente.** Soit par la passerelle soit par la rue mais il faut absolument qu'il y ait une circulation. Les gens ne sont pas obligatoirement intéressés par les courses. Il faut que, même pendant les courses, ils puissent aller au canal à partir des parkings.*

Eclairage des responsables du projet :

Olivier de SEYSSEL

*Je crois qu'on est bien d'accord : **il faudra trouver des solutions pour que la passerelle soit utilisable tout le temps, même les jours de courses.** Quant à la circulation au sol, il faudra ménager un espace piéton le long du trottoir, pour qu'en fait on ne ferme que la rue et les trois mètres qu'on aura gagnés pour toujours garder une circulation piétons. Mais bien évidemment il faut que cette circulation piétonne soit à l'abri d'un coup de pied d'un cheval ou autre. On peut envisager des barrières bien qu'elles risquent alors de rester même en dehors des courses...*

Florence DELGOVE

*L'isolation de la passerelle : ce sera pensé. Mais **ce serait dommage de la fermer au public. L'idée est vraiment d'avoir une voie publique, comme une rue.** Or, on ne ferme pas les rues la nuit. On voudrait donc quelque chose de très libre d'accès. A une époque, je m'étais inquiété du fait que des gens puissent regarder les courses depuis la passerelle. Quand j'ai parlé de cette difficulté à M. de Seyssel, il m'a dit : « non, ce n'est pas un souci, si les gens viennent regarder les courses sur la passerelle, c'est bon ».*

Reste donc à bien intégrer la passerelle sur le terrain. D'autant que les habitants de la rue Jara ne sont plus les seuls à mettre en doute son intérêt (cf. 425, ci-après). Lors du dernier atelier, M Guérin a donné des nouvelles de l'avancement de la réflexion concernant la passerelle :

Pierre-Dominique GUERIN

*ALTAREA a bien entendu votre demande : **ils essayent de décaler la passerelle au maximum.** Quant à la hauteur, les plus 6 mètres, il sont liés au fait que ça dessert le premier niveau des commerces mais **la passerelle pourrait être à une altitude moins élevée sur la rue Jara.** Je crois vraiment qu'il y a du côté d'ALTAREA une prise de conscience. Les choses ne sont pas arrêtées. Ce que l'on peut dire c'est que ALTAREA aimerait déposer son permis de construire au mois de mai, notamment pour les commerces. On devrait avoir des éléments un peu plus avancés à ce moment-là.*

Faut-il prévoir en ce cas une nouvelle rencontre avec les riverains et les habitants qui le souhaitent ? Sans doute, une perspective ou des plans seraient-ils de nature à les rassurer ou à servir de base à une réflexion plus approfondie.

4.2.5 Débat autour de la conception des cheminements et de l'ouverture sur le quartier

Nous en arrivons à la conception même du projet, à son intégration au quartier, à la manière dont il pourrait ou non contribuer à « l'esprit des lieux ». Comme on va le voir, le sujet est tout juste entamé mais il y a matière à réflexion.

4.2.5.1 L'ensemble des cheminements à plus six mètres mis en cause

C'est le débat sur la passerelle à la hauteur de la rue Jara qui lance le débat sur la conception du pôle de loisirs et ses interactions avec le quartier :

Jean-Paul DUMONTIER

*Il n'y a pas que les gens qui vont acheter et aller au cinéma. Il y a aussi les gens du quartier et ceux qui viendront du tramway et qui voudront seulement aller se promener sur les berges. Tous ces gens qui habitent autour et qui voudront aller se promener sur les berges, ils passeront où ? Seront-ils **obligés de monter sur la passerelle** ?*

Florence DELGOVE

Pas du tout. Par la rue Jara, vous allez directement sur le canal. Et si vous voulez monter sur la passerelle, il y aura plusieurs escaliers.

Jean-Paul DUMONTIER

Alors à ce moment-là, je ne vois pas l'intérêt d'aller balader des gens à six mètres de haut.

Florence DELGOVE

Nous on le voit ! On a des activités qui ont un accès à l'étage. Toutes les sorties du multiplexe sont à l'étage, les restaurants sont à l'étage, le mur d'escalade est à l'étage,... et puis cela donnera une vue sur l'hippodrome, sur le canal et ses berges.

Jean-Paul DUMONTIER

***Les circulations en hauteur, ça ne marche pas, car les gens fonctionnent au sol.** De plus, je ne vois pas bien dans ce **plan comment cette circulation à 6 mètres de haut va pouvoir se greffer sur le quartier** : en escalator ou en ascenseur ? C'est **conçu comme dans un bloc**, comme dans un centre commercial. A mon avis, c'est un problème important, parce qu'on a vu à la Part-Dieu que les problèmes de passerelle et de niveau, ça ne marche pas.*

Il est vrai qu'aujourd'hui, le plan masse du pôle de loisirs fait surtout apparaître le niveau n+1. Les cheminements au niveau zéro mériteraient d'être mieux présentés et pourquoi pas discutés avec les habitants qui le souhaitent.

4.2.5.2 Mieux comprendre les circulations au sol et le lien avec la vie du quartier

Au-delà de la mise en cause du cheminement au niveau plus six mètres, c'est toute la conception des cheminements au sol que certains aimeraient pouvoir travailler avec attention, en regardant en particulier la manière dont ils s'articuleront avec les circulations du quartier environnant. La crainte serait que le pôle de loisirs fonctionne trop sur lui-même :

Jean-Paul DUMONTIER

Il y a un cheminement piéton à concevoir pour les gens du quartier et non pas pour les gens du centre commercial. Je vais très souvent au cinéma de la Part-Dieu ou même à celui du Quai Achille Lignon - vous n'allez pas sur les berges du Rhône. Personne ne va sur les berges du Rhône. On va au cinéma. On pose sa voiture et on rentre chez soi. Alors que les dimanches après-midi, les gens de ce quartier, les gens de la cité TASE qui voudront aller se promener, il faudra bien qu'ils aient des cheminements clairs. Et là, la petite passerelle tout ça, c'est une conception interne qui ne puise pas sur les circulations externes.

Florence DELGOVE

*Les traversées piétonnes : on va bien sûr les traiter par rapport à ce qui se passe de l'autre côté. Donc peut-être que les passages piétons ne seront pas précisément là. Ce qu'on sait, c'est qu'il y en aura, et de façons à ce qu'on puisse traverser en toute sécurité et assez facilement : en liaison avec le parking, avec l'hippodrome et avec les activités qui sont de part en part. Bien sûr, **on peut chercher à améliorer et accentuer ces liaisons** ; c'est une chose sur laquelle on travaille d'ailleurs.*

Dans ce contexte, la place sur l'avenue de Bülhen revêt une grande importance. Or, là encore, les plans manquent de précisions :

Florence DELGOVE

Pour ce qui concerne la place, vous me pardonnerez de vous avoir montré des plans qui peut-être sont un petit peu bruts de décoffrage mais la réalité ne sera pas la même : ce sera une vaste place bordée de commerces et parsemée de kiosques. On travaille sur des droites plutôt et pas sur des espaces circulaires et ronds. Il y aura des aménagements sur la place qui vont venir animer la place. Ce dont on a envie, c'est d'avoir une place qui soit véritablement significative et entourée de commerces. L'idée, c'est vraiment de recréer un espace urbain, piéton, au cœur d'un site.

*Cette place sera totalement ouverte sur le site. On s'est justement donné comme point de réflexion **de construire quelque chose de très ouvert sur l'extérieur** : il y aura des boutiques autour d'une place ; ce sera comme un pan de ville. On aurait pu faire un centre commercial classique, avec une entrée, une sortie, et au milieu un mail avec des linéaires de boutiques de chaque côté. Là ce n'est pas du tout le cas : les gens ne sont pas captifs, ils sont sur la place et ils font ce qu'ils veulent. Donc on ne peut pas plus traiter de l'ouverture que sur un plan comme celui-là. **On ne peut pas plus ouvert qu'une place publique pour favoriser les liaisons avec le reste de l'environnement.***

Intervenant

Donc, on a peut-être encore le temps de revoir tout ça avec vous.

On le verra ci-dessous, ces points font l'objet de deux propositions.

4.2.5.3 Le pôle de loisirs, un plus ou un moins pour le quartier et ses habitants ?

Au terme de ces éclairages, une question reste en suspens : comment permettre aux riverains du pôle de loisirs de se rendre compte de ce qu'ils gagneront ou perdront avec ce projet en terme de qualité de vie ?

Florence DELGOVE

La difficulté, c'est qu'un tel projet n'existe pas, qu'on n'a jamais fait ça nulle part : donc on n'a pas de référent, on n'a pas d'image, c'est vraiment un concept unique.

Si on s'appuie cependant sur notre retour d'expérience sur Bercy Village, pour les riverains, ce projet a apporté plus de sécurité. Avant, il y avait sur ce site des gens qui n'avaient pas d'abris, qui logeaient dans des espèces de décombres qu'ils avaient réaménagés, c'était un parc où les enfants n'allaient pas tout seuls parce que ce n'était pas sécurisé ou même sous surveillance. Les no man's lands, les endroits insalubres où il n'y a pas de lumière, ça fait peur. Aujourd'hui, tout est réhabilité, reconstruit, réaménagé. Il y a plus de monde et quand il y a du monde, il y a plus de sécurité. Et puis, il y a un parking, il y a des commerces qui marchent bien, des restaurants qui sont ouverts tard le soir. Pour tout le monde, Bercy-Village, c'est plutôt une grande satisfaction. Tous les sondages qu'on a faits, ce sont des taux de satisfaction incroyables. Il se passe rarement un week-end sans qu'on fasse un événement à Bercy-Village et qu'on ait un petit article de presse parlant de nous sur que faire ce week-end sur le site de Bercy-Village.

4.3 Propositions ou demandes d'engagements

4.3.1 Un site Internet pour mieux se représenter ce que sera demain le pôle de loisirs et la vie du quartier

Intervenant

Je pense qu'il serait intéressant de proposer un site internet, puisque maintenant tout le monde a son site, qui expliquerait un peu ce que sera La Soie et comment vous voyez le projet : il faudrait quelque chose d'un peu étayé, qui donnera une idée de ce que ce sera. On aurait un site qui nous donnerait une idée de ce que ça va être, ça serait intéressant.

4.3.2 Etre associés aux projets d'aménagement et aux suivis des travaux de l'hippodrome et du pôle de loisirs

Madame BERT, Interquartier Carré de Soie.

Les membres de l'Interquartier aimeraient pouvoir faire une visite à l'intérieur de l'hippodrome pour mieux comprendre ce qui va être fait. Cette visite pourrait être faite avec d'autres personnes qui le souhaitent. Et puis on aimerait un comité de suivi des travaux de l'hippodrome. Et plus largement un comité de suivi du projet du pôle de loisirs et des travaux.

4.3.3 Participer à la définition de la place, des circulations piétonnes et de leurs liens avec le quartier

Jean-Paul DUMONTIER

Notre rôle, ce n'est pas de vous embêter sur une surface commerciale qui va venir dans le pôle. Par contre, la forme de la place, qu'elle ait des arcades ou des façades pleines, ce n'est pas la même place et ça, ça nous concerne. D'autre part, ce qu'il faudrait qu'on arrive à voir, c'est la manière dont les rues seront traitées autour du pôle, comment elles seront éclairées,... Il y a tout un cheminement piéton à concevoir pour les gens du quartier et non pas pour les gens du centre commercial. Les dimanches après-midi, les gens de ce quartier, les gens de la cité TASE qui voudront aller se promener, il faudra bien qu'ils aient des cheminements clairs. Il faut que nous puissions travailler ensemble là-dessus.

4.3.4 Demande de loisirs gratuits pour les enfants du quartier

Pour des riverains, on l'a vu, l'implantation du pôle de loisirs ne se fera pas sans des conséquences parfois négatives. De plus, voir un espace dédié aux loisirs sans pouvoir en profiter eux-mêmes à cause du coût de l'accès, pourrait aussi être source de frustrations. Il est donc assez compréhensible que les riverains fasse la proposition suivante :

Béatrice MARQUEZ

*Les habitants du quartier disent : comme on va souffrir de l'implantation de ce pôle de loisirs, il faut qu'il y ait aussi des compensations... D'abord, une demande forte de notre part concerne les enfants en bas âge. Il n'y a absolument rien dans le quartier pour les petits. **Il y a donc une forte demande pour des aires de jeux ou tout du moins de plein air pour les enfants.** A la limite, on ne souhaite pas forcément des balançoires, des toboggans, des machins comme ça mais au moins un bout de pré dans un coin, quelque chose d'un peu fermé afin qu'on n'ait pas à leur cavalier après. **Et puis, il faudrait aussi quelque chose pour les plus grands, pour leur permettre de faire du skate-board, du roller, ou je ne sais pas quoi, ou un terrain où ils puissent taper le ballon.** Parce que là, ils n'ont rien, rien, rien. Du style, ils font du roller, de la patinette, du skate-board en plein milieu de la rue...*

Autre piste à réfléchir : Altaréa estime que des conditions d'accès privilégiés aux loisirs pourront sans doute être proposées aux loisirs de l'hippodrome mais que tout dépendra des accords obtenus entre les animateurs de ces loisirs et les associations ou les collectivités. Les communes pourraient-elles s'engager à suivre de près ces négociations et à garantir des conditions d'accès privilégiées aux riverains ?

4.3.5 Concernant l'aménagement des berges

Rappel des exigences des riverains :

Jean VIDAL

*On souhaiterait que les berges restent propres, déjà, et qu'elle soient aménagées de façon assez légère, nature : piétons, vélos, verdure, mais **pas le truc super aménagé ! Quelque chose de nature, on ne demande pas autre chose !***

4.3.6 Concernant la tarification du parking du pôle

Béatrice MARQUEZ

Je ne suis pas sûr qu'une gratuité du parking d'une heure, une heure et demie soit suffisante parce que un film dure au moins une heure et demie et que des courses hippiques durent au moins quatre heures. Et si les gens vont boire un coup au bar ou qu'ils vont manger au restaurant, ce délai ne marchera pas.

*Je pense que de vouloir faire payer le parking par chez nous, ce n'est pas réaliste. C'est un problème psychologique. Nous ne sommes pas à Paris, ici. Tout le monde chez nous a horreur de payer le parking, nous n'arrivons pas à nous y habituer. C'est pourquoi je propose, au niveau de l'hippodrome, puisque c'est ce qui va monopoliser le plus de places pendant une longue durée, **d'intégrer le prix du parking dans le prix de l'entrée de l'hippodrome.** Comme ça, les turfistes n'auront pas le sentiment de d'avoir payé le parking. En ayant le sentiment de ne pas avoir payé leur place de parking, les gens ne feront plus de parking sauvage, n'iront plus se garer dans les rues.*

5 Restitution des ateliers « déplacements »

5.1 Le temps de l'écoute

Comme pour le pôle de loisirs, les participants souhaitent d'abord pouvoir mieux s'imaginer ce qui est prévu. Concernant les déplacements, cette attente se double d'une volonté de mieux comprendre la logique qui sous-tend les prévisions : est-ce une logique qui cherche à favoriser les transports en commun, une logique calquée sur l'existant ou plus novatrice ? Et puis surtout, les prévisions intègrent-elles seulement l'impact du pôle de loisirs et du pôle de transports ou bien également celui du nouveau morceau de ville censé se développer à terme sur le carré de Soie ?

5.1.1 Pouvoir mieux se représenter ce qui est prévu

5.1.1.1 En terme d'aménagement de voiries et de gestion du surcroît de circulation

Ce qui intéresse ici, c'est d'une part de mieux percevoir le gain découlant de la requalification de certaines voiries mais aussi la manière dont sera géré le surplus de trafic et donc les nuisances potentielles qui en découleraient.

Jean VIDAL

Gros morceau, le réaménagement de l'avenue de Böhlen : deux voies, quatre voies ? Les beaux plans nous font voir deux voies avec deux voitures qui se battent en duel avec beaucoup de verdure. On pense que la réalité risque d'être assez différente.

Michel GUILLOT, association Vaulx-en-Velin entreprises

Je vois mal comment cette grande avenue de Böhlen pourra devenir une voie agréable, ça c'est la première des choses. Ça c'est une préoccupation d'individu, d'habitant.

André CHAUX

Moi j'aimerais savoir si le prolongement de la rue Marius Grosso jusqu'à la rue de la Ligne de l'Est va se faire parce que cela ferait une nouvelle voie de dégagement du quartier et une nouvelle rue ne peut que diminuer la circulation en la faisant passer par plusieurs endroits. Autre chose dont on a entendu parler : la rue de la Poudrette devrait devenir piétonnière de la rue de la Soie à l'avenue de Böhlen. Est-ce aussi quelque chose qui est acquis ?

Jean CHEUNOT, Interquartier, Villeurbanne

*J'aimerais savoir s'il y a des aménagements prévus sur les voies qui vont desservir le Carré de Soie, et je pense plus particulièrement à la rue de la Poudrette depuis la route de Genas, mais aussi à la rue Nicolas Garnier. Cela m'intéresse parce que **je pense qu'il y a des voitures qui vont venir sur le secteur et qui, pour éviter le Carré de Soie, vont peut-être prendre d'autres rues qui, pour le moment, sont peu utilisées.***

Jean VIDAL

Autre sujet d'inquiétude, le carrefour rue de la Soie-rue de la Poudrette. On ne sait pas du tout comment il va se présenter mais, si je ne me trompe pas, on va avoir demain à ce carrefour quatre lignes de tram plus la gare routière de bus : ça risque quand même de ne pas être triste, tout ce coin-là, surtout quand on sait que la rue de la Soie est déjà aujourd'hui très dense !

Intervenant

Ce carrefour est déjà très saturé à l'heure actuelle... Alors, en lui rajoutant quatre voies de tram et des lignes de bus !

M. MARCHAL, CFEL, Interquartier la Soie, circulation Cusset-Bonnevay.

Cela nous intéresse aussi de savoir ce que vous prévoyez en terme d'aménagement pour l'entrée de Cusset et pour le carrefour de la rue du Cimetière et de la rue de la Soie, sachant que la circulation y est déjà très dense.

5.1.1.2 Concernant le pôle de transports et la réorganisation du réseau de surface

Au-delà de la présentation du projet, c'est particulièrement le traitement de la question de la liaison piétonne entre le pôle de transports et le pôle de loisirs qui est attendue ainsi que la réorganisation des lignes de bus permettant de développer des liaisons Nord-Sud :

M. MARCHAL, CFEL, Interquartier la Soie, circulation Cusset-Bonnevay.

Actuellement il y a une consultation publique qui est faite sur le pôle de transports, mais on ne voit aucun lien avec la Soie ! Par exemple, comment les piétons vont-ils aller à la partie commerciale, à la partie cinéma ? Pourtant, le projet Ligne de l'Est et le rallongement de la ligne de métro sont très importants si on veut animer ce quartier et permettre un mode de fonctionnement différent des autres sites de cinémas qui manquent de transports en commun. Alors on voudrait qu'il y ait une liaison privilégiée, que les gens, quand ils vont de la gare au cinéma ou de la gare au centre social, ce soit abrité, qu'il y ait une liaison, que vraiment on sente que cela fait un ensemble piétons. A ce qu'on voit sur l'enquête publique, c'est de l'autre côté de la voie. Alors il va falloir traverser toute l'implantation de la voie, de la gare, pour aller encore plus loin...

Intervenant

Quelles seront les liaisons entre le BUE et la gare routière ? Entre le BUE et les parkings des utilisateurs du tramway et du métro ? Donc la première question en gros c'est la circulation des bus, et la deuxième la circulation des voitures pour aller à ces parkings. Et la troisième question : où en est-on de l'étude de continuer le métro un peu plus loin à l'Est pour aller jusqu'à la limite entre Décines et Vaulx-en-Velin ?

Marie-Hélène CHASSIENNE, habitante du quartier Vaux-en-Velin, Tase

Je serais intéressée de savoir ce que les modifications prévues feront par rapport aux transports Nord-Sud ou Sud-Nord, c'est-à-dire pas simplement Est-Ouest car c'est quand même essentiellement cela qui est pensé jusque-là. Comment est-ce que dans ce quartier, on ira de la route de Genas à ici, ou surtout sur le centre de Vaux-en-Velin ? Il y a un axe Nord-Sud / Sud-Nord qui manque un peu au point de vue des transports en commun, même ce soir, par exemple.

Enfin, les habitants de la rue Victor Jara ont une raison de plus d'être inquiet : le projet de bus en site propre leur fait craindre des expropriations, d'où des demandes de précisions :

Intervenant

Concernant la rue Victor Jara, on sait que le Sytral a un projet de bus en site propre avec un nouveau pont pour aller sur Vaulx-en-Velin. Est-ce que vous en tenez compte dans votre projet ? Et si c'est toujours d'actualité, il me semble qu'il faut en tenir compte tout de suite et élargir cette rue pour que ça puisse se faire. Sinon, après, ça sera trop tard. Cela signifie-t-il à terme des expropriations ?

5.1.2 Pouvoir mieux comprendre la logique qui sous-tend les projets liés aux déplacements

5.1.2.1 Quelle cohérence entre les prévisions de déplacements et les aménagements prévus ?

Georges MAS, Conseil de développement de Vaulx-en-Velin

Nous craignons un manque de cohérence entre le schéma général d'aménagement et les déplacements. On a l'impression que ce sont deux choses qui cheminent en parallèle, sans se rejoindre, qu'il n'y a pas du tout de cohérence globale entre le schéma général d'aménagement du secteur et les schémas de déplacements. Et quand on n'en a pas, on peut être persuadé qu'on fera des bêtises. On aimerait y voir plus clair.

5.1.2.2 Pourquoi le pôle multimodal ne se fait-il pas à l'aplomb du BUE ?

Jean TORRIERO

*J'aimerais qu'on me cite sur notre planète, un endroit où il va y avoir deux pôles multimodal de transports distants de 900 mètres. Bonneville, c'est un pôle extrêmement réussi, des gens sont venus de très loin pour le voir. Pourtant, on va le déshabiller pour faire une espèce de machin, un micro-truc dans un coin... La solution qui était prévue depuis toujours, c'était d'amener le métro au BUE. Je ne mets pas en cause la station de la Soie, qui devrait exister depuis longtemps. Mais **ce n'est pas à la Soie que l'on doit faire du multimodal, c'est à la porte de Vaulx-en-Velin, à l'aplomb du BUE.** Les gens arrivent par l'autoroute A46, par le BUE, ils posent leur voiture sans problème dans un parking où on pourrait faire 2 000 places et non pas 300 comme à la Soie. On pourrait faire quelque chose de très bien à l'entrée de la ville de Vaulx-en-Velin qui retrouverait ainsi son aura. Or ce qu'on va faire, c'est enterrer le tram : le tram va passer sous le BUE, on ne prévoit même pas de stations ! Du coup on ne pourra jamais faire de station de tram de rocade, alors que c'est prévu depuis trente ans.*

5.1.2.3 Quelles sont les perspectives et la cohérence à long terme ?

Stéphane BIENVENU, Président du Centre social et culturel Perry à Vaulx-en-Velin

C'est vrai que la question du métro au BUE à mon avis fait débat. Comment cela a-t-il été pensé ? Est-ce que ces transports ont été pensés dans une logique de prospective ? On va se retrouver dans un quartier qui, sur 10 ou 15 ans, va complètement changer tant au niveau des logements qu'au niveau des transports, et je voulais savoir si dans la réflexion qui a été menée sur les transports on s'est transposé sur les vingt prochaines années ou est-ce que finalement on est resté simplement sur les problématiques actuelles.

Un tout nouveau quartier va se mettre en place finalement. On a une chance inestimable de tenter de faire quelque chose de nouveau. Est-ce qu'on a pensé les prévisions de trafic de ce nouveau quartier à partir de son fonctionnement actuel, ou est-ce qu'on l'a pensé avec une nouvelle population, avec des nouvelles voies, un tout autre fonctionnement par rapport à sa place dans l'agglomération, par rapport à la première et à la seconde couronnes ? Est-ce qu'on a pensé ce nouveau quartier autrement ou est-ce qu'on a calqué les projections sur des choses existantes ?

5.2 Eclairage des porteurs du projet et débat

5.2.1 Précisions concernant les éléments de prospectives et l'approche globale

Gérard CLAISSE

Les aménagements prévus ont été définis à partir de prévisions de trafic pensées à horizon quinze, vingt ans. Donc c est bien à cet horizon-là que l on se situe. Cela dit, sur ce quartier-là on ne dispose pas encore d un plan d aménagement global à vingt ans du quartier. Ce projet d aménagement sur le territoire du Carré de Soie va être réalisé au cours des mois à venir dès lors que l urbaniste en chef aura été désigné. Donc c est effectivement un peu compliqué actuellement de penser la problématique globale des déplacements à l horizon vingt ans sans ce schéma de référence-là, comme vous le faisiez remarquer.

Pour autant il y a un certain nombre de figures imposées en matière de déplacements. Les grands déplacements Est-Ouest, Nord-Sud, etc., le positionnement du pôle de loisirs, le positionnement du pôle multimodal donnent une ossature, structurent un système de déplacements et permettent malgré tout de commencer à raisonner sérieusement sur ces questions.

D autre part, les trafics prévus reposent sur une hypothèse assez ambitieuse en matière de transports en commun sur les relations centre-périphérie, voire périphérie-périphérie qui vont conduire à une répartition du trafic dit routier sur les différentes voiries actuellement dont on dispose. Donc, malgré les limites que les prévisions de trafic élaborées par le cabinet ISIS comportent, cela constitue malgré tout une bonne base de raisonnement.

Pierre-Dominique GUERIN

C est vrai qu on manque d une approche globale. Cette difficulté vient du fait qu on est en train de désigner un urbaniste en chef. On devrait l avoir début avril. Mais on avait des urgences évidentes : la réalisation par le Sytral de LEA et de LESLY ; la réalisation du multiplexe par Pathé, parce qu il faut savoir que Pathé a acheté son terrain depuis trois ans et attend ; et d autre part la nécessité pour l hippodrome de se rénover.

Mais ce qu on est en train de mettre en place a pour objectif d être intégré dans le travail de l urbaniste en chef. Il va nous aider à réfléchir comment on positionne le quartier : est-ce que on continue dans la même logique ou est-ce qu on réfléchit au rôle qu il a dans l agglomération, au rôle qu il aura demain, à la manière dont il peut se positionner. Ce sont des questions qu il faudra en effet se poser.

On le verra par la suite, ces éclaircissements auront pour effet de relancer le débat sur la deuxième phase du projet et donc sur le projet urbain (Cf. chapitre 6)

5.2.2 Concernant les prévisions de trafic et les aménagements de voiries envisagés

5.2.2.1 Présentation

Pierre-Dominique GUERIN

Ce qui va se passer essentiellement en matière de trafic : la création du Boulevard Urbain Est va avoir pour incidence d apporter du trafic sur le Boulevard Urbain Est et de délester considérablement la circulation sur la rue Roger Salengro et même sur la rue Roosevelt. Pour la rue de la Poudrette les choses sont un peu moins sensibles.

*En ce qui concerne l'évolution de trafic liée aux équipements du pôle de loisirs : l'augmentation de la circulation prévue est de l'ordre de 15 % sur Böhlen et de 146 % sur rue Jacquard, mais Jacquard il n'y a personne aujourd'hui, à part au moment des heures de pointe. Le fonctionnement du pôle de loisirs laisse à penser que c'est plutôt du côté du BUE que va se faire l'alimentation et peut-être moins du côté de Bonnevey. Ceci dit, ça reste à vérifier, parce que Bonnevey, c'est aussi une belle voie d'accès au pôle de loisirs. Il est donc nécessaire de **créer de nouvelles possibilités de circulation Est-Ouest depuis le BUE. Il ne s'agit pas de faire de nouveaux axes de transit, on verra même que l'aménagement sur Böhlen est plutôt dissuasif vis-à-vis du transit, mais de permettre d'alimenter le cœur du Carré et l'ensemble du secteur depuis le BUE.***

*La proposition qu'on fait en matière de circulation à court terme, c'est donc d'une part de **prolonger la rue Jacquard côté Est et côté Ouest pour nous permettre de regagner une nouvelle liaison Est-Ouest.** Deuxième liaison Est-Ouest : le **prolongement de la rue Marius Grosso**, qui dessert Salengro depuis le BUE, jusqu'à la rue de la Poudrette de façon à desservir le parc relais et la gare bus.*

***Comment alimenter le BUE ? Trois carrefours sont proposés.** Deux ont une fonction de desserte du Carré de Soie et de l'ensemble du quartier : celui de la rue Jacquard et celui qui sera fait au bout de la rue Grosso. **Un autre carrefour est au bout de la rue Brunel : il n'a qu'une fonction de desserte locale et ne joue pas du tout dans le même registre.** (NB : on verra par la suite que ce point est remis en cause par les riverains du quartier.)*

*D'autre part, on propose la **création sur la rue de la Poudrette et la rue Victor Jara, au nord de LEA, d'une liaison modes doux pour les piétons et les deux-roues de façon à mettre en relation la voie qui se fait le long de LEA avec le projet de piste cyclable de l'Anneau Bleu.** En effet, à l'échelle de l'agglomération, c'est ici qu'on est le plus proche de l'ensemble de Miribel-Grand Large. On considère donc que ça va être ici le pôle d'entrée dans l'Anneau Bleu pour les gens qui viennent de la Part-Dieu depuis le cœur de Lyon et pour les gens qui viennent du quartier de la Soie.*

Concernant la desserte piétonne du pôle de loisirs par les transports en commun, il y aurait d'une part la rue de la Poudrette et d'autre part, on en avait parlé à un moment, la coulée verte, qui depuis l'hippodrome rentrerait jusqu'au cœur du quartier. L'idée est de faire rentrer l'idée de canal ou de nature jusqu'au cœur du quartier grâce à une coulée verte qui depuis l'hippodrome descendrait jusqu'à la Soie et qui pourrait un jour ou l'autre constituer un nouvel accès piétons depuis la gare bus jusqu'au pôle de loisirs, voire jusqu'à l'hippodrome et jusqu'aux berges.

Comme on va le constater dans les réactions qui suivent, les participants des ateliers vont tenter de gérer ce qui leur apparaît comme étant l'urgence : éviter une circulation excessive pour la qualité de vie des riverains, vérifier qu'il n'y a pas d'erreurs manifestes risquant d'entraîner des embouteillages. Du coup, peu de temps a pu être consacré aux aménagements relatifs aux cheminements piétons ou cyclables. Même si les premières esquisses présentées ont paru séduire, la proposition visant à approfondir ces aspects avec l'urbaniste, plans à l'appui, n'en a que plus de poids (cf. 5315).

5.2.2.2 Réactions concernant le BUE et les nouvelles liaisons est-ouest

Les premières réactions à la présentation concernent la crainte de voir des aménagements conçus pour alimenter le BUE détournés par des automobilistes pour éviter de possibles encombrements. On craint dès lors de voir des rues de quartier se transformer en axe secondaires pour du transit. Le périmètre des riverains inquiets s'élargit jusqu'aux frontières du Carré de Soie :

Monsieur DAUTRELOT, comité de riverains du BUE Vaulx-en-Velin

Notre crainte par rapport au BUE est liée au trafic de transit. Toutes les rues qui vont déboucher sur le BUE seront sans doute pratiques pour ceux qui habiteront dans le quartier et qui voudront rentrer sur le BUE ; mais ce sera surtout beaucoup de nuisances en plus pour les riverains à cause des automobilistes qui transiteront par là pour aller un peu plus loin rejoindre le Boulevard Laurent Bonnevey.

C'est en particulier le raccordement à la rue Brunel qui nous inquiète : c'est pour le moment un cul-de-sac qui dessert uniquement le quartier. Certes, le raccordement permettrait de mieux irriguer le quartier, mais on craint que ça ne serve aussi d'écoulement, de flux de transit.

Alberto ?

Il faut bien se rendre compte que le trajet Pierre Corneille, Joliot Curie, Romain Rolland constitue une voie de circulation parallèle à la rue Roger Salengro. Or, sur Salengro, il y a trois feux tricolores en 500 mètres et aucun sur le trajet parallèle. Donc s'il y a des raccordements de la rue Brunel avec le BUE, on craint que la rue qui dessert le lotissement serve d'évitement des feux tricolores.

La rue Brunel risque de devenir un lien privilégié de transit entre la zone industrielle à l'est et à l'ouest du BUE, avec le pôle de loisirs, avec le parc d'activités futur, avec éventuellement le contournement pour rejoindre Bonnevey, etc. Or les rues concernées sont très étroites, aussi bien Joliot Curie que Romain Rolland. Quand deux voitures se croisent, c'est très difficile. Et il y a beaucoup de trafic d'enfants et de piétons entre les immeubles de la Cité Tase et les équipements publics, écoles, centre social, etc., qui sont de l'autre côté, rue Roger Salengro.

Le cas de la rue Brunel n'est pas le seul :

Intervenant

Au niveau du BUE et d'Alexandre Dumas, il y aura aussi la création d'un carrefour. Là aussi cela peut devenir une voie de dégagement : on prend la rue Alexandre Dumas, puis la rue Nicolas Garnier qui rejoint le périph'.

Georges TAUX (?)

Je ne voudrais pas que la desserte prévue le long de LEA devienne une pompe aspirante comme l'est la route de Genas actuellement : d'accord pour que ça desserve le Carré de Soie mais pas Villeurbanne ou Lyon. Si cette route est trop importante, au lieu de prendre la route de Genas, les voitures vont sortir du BUE, longer la ligne de l est jusqu'à la desserte de Lyon, même si ce n'est pas ce qui est prévu. Il ne faut pas que cela devienne une route de transit. Donc voilà le souci que l'on a. Par contre si il y a une piste cyclable et une voie piétonne, à ce moment-là, la voie le long de la ligne de l est pour venir au Carré de Soie et repartir du Carré de Soie devient agréable.

5.2.2.3 Le BUE, collecteur ou diffuseur de circulation supplémentaire ?

Pierre-Dominique GUERIN

Le BUE, il faut plutôt le voir comme un moyen de collecter les voitures et de les évacuer sur les autoroutes au sud. En ce qui concerne la possible diffusion de trafic dans les quartier, je crois que le débat, et ce n'est pas à moi de le trancher, c'est : soit essayer de concentrer le trafic et alors il y a des endroits où il ne faut pas le faire passer du tout et c'est votre avis pour la rue Brunel de dire : « évitons absolument de faire passer chez nous quelque trafic que ce soit » ; soit l'autre solution, c'est de multiplier les itinéraires possibles pour éviter aux gens de s'engouffrer dans un seul secteur et c'est ensuite par le traitement des différents gabarits de rues et des aménagements qu'on incitera ou non les gens à y passer.

Plus il y a de voies qui viennent en carrefour sur le BUE, plus on aura une diffusion du trafic et moins les embêtements seront concentrés. Et puis, faire plus de carrefours sur le BUE, ça ralentit la vitesse sur le BUE, ça lui donne un côté plus urbain, ce qui est quand même l'objectif initial.

Ce qu'il faut bien voir, c'est que Böhlen restera cependant l'axe privilégié parce que Böhlen c'est la RD517, que ça va jusqu'à Villeurbanne et jusqu'à Bonnevey. On va faire en sorte que l'itinéraire Böhlen soit donc préférentiel : si on le garde à deux fois deux voies, c'est bien parce qu'on admet que ça reste une voie de transit. Alors je ne vois pas quelqu'un sortir rue Brunel, faire Bataillon Carmagnole, Poudrette, la Soie, alors qu'ici il y a quelque chose mieux adapté. Si ? C'est possible ? Certes, c'est possible, c'est certain !

Denise TORTONESE, adjointe municipale à Vaulx-en-Velin, transports et déplacements.
*L'idée de garder Böhlen à deux fois deux voies, c'est bien pour que cette rue-là reste attractive, qu'elle circule bien, qu'elle ne soit pas bloquée, et que les gens n'aient pas envie de quitter Böhlen qui sera une belle avenue mais quand même une avenue circulante, pour aller s'enfiler dans toutes les petites rues du quartier. On n'est pas encore dans la précision, mais la demande de la ville de Vaulx-en-Velin, ça a été pour cette étude de circulation, de calculer les choses de façon à ce **qu'il n'y ait pas de circulation qui se diffuse dans tout le quartier. Protégeons le cœur de quartier. Redonnons à Salengro une dimension de desserte de quartier.** Voilà nos objectifs. Pour la ville, ce qui est important c'est de protéger les rues à l'intérieur du quartier, la rue Salengro, la rue Alexandre Dumas.*

Un long débat s'en est suivi mais les riverains du BUE campent sur leurs positions :

Monsieur DAUTRELOT, comité de riverains du BUE Vaulx-en-Velin
Côté habitants, nous n'avons donc pas trouvé un seul partisan du raccordement de la rue Brunel au BUE, même parmi les pro-BUE. Les entrées nord pour le quartier Grosso ou sud Alexandre Dumas sont suffisantes pour desservir correctement le quartier.

Comme on le verra par la suite, de nombreuses propositions découlent de ce débat difficile et de la crainte de voir le collecteur se transformer en diffuseur de trafic de transit.

5.2.2.4 Concernant le risque d'encombres des carrefours Poudrette / la Soie et Blum/Zola/la Soie

Autre fort sujet d'inquiétude, le carrefour de la Poudrette. Si l'on ne remet pas en cause LEA-LESLY, on craint cependant que les lignes passant par le carrefour n'aggravent une situation déjà difficile :

Gilles GODARD, Directeur SYTRAL
Le fonctionnement de ce carrefour, du pôle bus et de son accès, et de l'accès au parc sont encore des choses sur lesquelles on travaille avec la Communauté. Mais à mon avis, le problème du carrefour est plus lié à la configuration de celui-ci qu'au fait qu'on va traverser avec le tram. Il y aura une rame de tram toutes les 7 minutes 30 par sens pour LEA et tous les quarts d'heure pour LESLY. Faites le calcul, c'est à peu près comme T1-T2 aujourd'hui.

Intervenante
Vous dites toutes les 7 minutes 30, LEA va passer, ou quelque chose comme cela. Il va y avoir une barrière pour empêcher que les voitures passent ?

Gilles GODARD
Il y aura des feux.

Intervenante

Oui mais cela ne résout pas le problème car aujourd'hui cela bouchonne tout le temps aux horaires de bureau. Je vous promets qu'on reste planté deux, trois minutes. Si en plus après on se trouve coincé à cause de LEA ou LESLY !

Gilles Godard

Je ne crois pas que cela sera aussi grave que cela. Le carrefour ne sera pas plus saturé avant qu'après. Ce n'est pas un robinet supplémentaire, en réalité, c'est une question de régulation... On va faire un travail qui va permettre de mieux réguler le carrefour et notamment il va falloir régler ça en amont.

Henri MOLLONCH, adjoint Déplacements urbains et voirie, Villeurbanne

*Il va falloir qu'on ait une réflexion sur les flux de circulation tels qu'ils sont aujourd'hui et tels qu'ils vont être demain en intégrant le passage des quinze minutes et des sept minutes à la fois du tram et à la fois de LEA. Et sur cette question-là on ne peut pas dire aujourd'hui quelle va être la solution va être là. Ce que j'espère, c'est qu'on aura moins de transit demain au niveau de la Soie de véhicules allant chercher le périphérique depuis le BUE. Et que les transports en commun se développant, on diminuera les flux de circulation. **Mais une des difficultés reste ce qui a été réalisé à Cusset autour de la prise du périphérique qui est d'une complexité énorme. On gère des carrefours qui sont tellement compliqués que des fois, vous savez, on n'arrive pas à avoir de solution.***

Lors du deuxième atelier, des précisions sont cependant apportées :

Xavier BONNEAU, Directeur Développement SYTRAL

Nous avons clairement entendu que vous étiez inquiets sur ce carrefour Carré de Soie / rue de la Poudrette, etc. Je peux prendre l'engagement que nous travaillerons avec le Grand Lyon, la Communauté Urbaine, pour vous apporter des propositions sur l'aménagement de ce carrefour. Ce n'est pas encore fait aujourd'hui pour une raison très simple : le profil de la future rue de la Poudrette n'est pas encore arrêté. Et puis, y aura-t-il ou n'y aura-t-il pas une voirie rue de la Gare de l'Est ? Tous ces éléments-là font que le carrefour peut avoir une configuration différente.

Pierre-Dominique GUERIN

*Ce qui a été montré par ISIS, c'est qu'il ne devrait pas y avoir de difficulté à faire fonctionner ce carrefour, malgré le franchissement de LEA, LESLYS. Sans doute le règlement des feux est-il mal fait. Et puis c'est sûrement **la conséquence du mauvais réglage du carrefour Blum - Zola - La Soie. Pour que la Poudrette fonctionne bien, il faudra travailler le nord, la Poudrette, la Soie, Decomberousse, et réorganiser l'arrivée de ces trois voies là-dessus.***

Conseil quartier Cusset

*Vous avez tout à fait raison : malgré le problème des quatre voies de tram à régler sur la Poudrette, **le gros problème c'est bien le carrefour du funéraire. Sur ce carrefour Cimetièrre - La Soie - Léon Blum, on bataille depuis des années, au moins deux ans, si ce n'est plus.***

5.2.2.5 La nécessité d'une étude globale

Dès la première réunion, la complexité des problèmes liés au surcroît de circulation était apparu à tous :

Henri MOLLONCH, adjoint Déplacements urbains et voirie, Villeurbanne

*Vous avez raison, avec le BUE il y aura une modification importante des flux de circulation et c'est bien l'intérêt de ce type de réunions que de nous y rendre attentif aux difficultés qui risquent de naître liées au surcroît de circulation, au passage des bus, aux problèmes de stationnement. Il va falloir qu'on soit très **attentif à ce tout qui va se passer en aval de ce qui est en train de se réaliser au Carré de Soie.***

D'où cette annonce faite lors de la deuxième réunion qui rejoint une proposition faites par le conseil interquartier (cf. 531) :

Pierre-Dominique GUERIN

Lors du dernier comité de pilotage du Carré de Soie, la décision a été prise de lancer une étude sur les prévisions de circulation conjointement avec le département, le ministère de l'Équipement qui gère le Boulevard Laurent Bonnevey et avec le SYTRAL dans la mesure où il y a la gare-bus de Bonnevey. Cette étude portera sur le secteur que vous avez indiqué : elle aura presque en son centre le Boulevard Laurent Bonnevey, et permettra de regarder notamment le problème du carrefour La Soie/Blum/Zola, qui sature déjà aujourd'hui et risque d'avoir plus encore plus de problème demain. On devrait avoir les premiers résultats, en terme de diagnostic et de pistes, avant l'été. Donc c'est dans ce cadre-là qu'on pourra regarder le bien fondé ou non de prolonger la rue Grosso au-delà de la rue de la Poudrette le long de LEA pour aller en direction des Brosses et traverser.

Cela veut-il dire qu'il faudra prévoir un nouvel atelier sur la base de cette étude ?

5.2.2.6 Concernant l'aménagement de l'avenue de Böhlen

Pas de problème notable sur le traitement de cette avenue dont la requalification constituait une attente forte des habitants du quartier confirmée lors de la phase d'écoute :

Pierre-Dominique GUERIN

Sur le projet d'aménagement de Böhlen, on est obligé de garder deux fois deux voies de façon à ce que les 30 000 véhicules par jour prévus circulent sans trop de problèmes. Le principe, c'est de mettre du stationnement bilatéral, ce qui est de nature à ralentir considérablement le trafic. Alors, c'est vrai que ça ne fonctionne que s'il y a des gens qui se garent et qui sortent. D'autre part, le traitement de Böhlen, avec les passages piétons pour le pôle de loisirs, est de nature à ralentir les vitesses et du coup à éviter que ce soit vraiment l'itinéraire autoroutier dans la tête des gens. Du coup, par là, ce ne sera pas non plus un aspirateur à bagnoles.

Jean VIDAL

Le réaménagement de Böhlen, c'est clair, ça paraît quelque chose de positif. C'est bien dommage qu'on n'ait pas pu le ramener à deux voies, mais on a bien compris que ce n'est pas possible.

5.2.3 Concernant le pôle multimodal

5.2.3.1 Présentation

Gilles Godard, Directeur SYTRAL

Pourquoi fait-on LEA-LESLY et le métro à la Soie ? LEA-LESLY sont des projets qui vont à Meyzieu et à Saint-Exupéry. Il se trouve que la Ligne de l'Est passe dans le Carré de Soie, que ce n'est pas forcément très compliqué de prolonger le métro et que c'est plutôt une bonne idée de créer une connexion entre le métro et la desserte de Saint-Exupéry.

L'idée est que les gens qui viennent de l'Est de l'agglomération, de Saint-Exupéry mais aussi de Meyzieu et de Décines, arrivent à la Soie, et qu'à la Soie ils aient le choix : soit ils continuent dans le même mode de transport et ils vont à la Part-Dieu ; soit ils vont plutôt en direction de la Presqu'île et à ce moment-là, ils prennent le métro à la Soie. Le pôle est né de cette réflexion-là.

Concernant le fonctionnement du pôle multimodal. Le parc relais est au sud de la Ligne de l'Est collé à celle-ci. On ne peut donc pas faire plus proche, à moins qu'il ne soit dessus. La station de métro sera accolée juste de l'autre côté des voies. Les voies LEA-LESLY seront entre la station de métro et le parc relais, ce qui paraît quand même relativement optimal et compact dans le secteur, et le pôle bus sera également de ce côté-là.

Donc en partant du Sud, on aura : le parc relais ; les quais LEA-LESLY, en sachant que l'idée aujourd'hui c'est d'avoir les quais LEA à l'extérieur et LESLY à l'intérieur ; une petite esplanade publique avec le métro, l'entrée du métro ; et encore au-dessus le pôle bus, sachant que l'idée sur laquelle on travaille c'est de faire tourner le pôle bus autour de tout cela. Sur le pôle bus, ce n'est pas encore complètement défini, mais ce serait pas mal d'avoir une partie du pôle bus au-dessus et une partie près du **parc relais**.

On en est au stade du concours actuellement.

L'emplacement du parc relais est occupé actuellement par des entreprises qu'il faudra indemniser, déplacer, etc., Compte tenu du coût du foncier, il est peu probable qu'à l'arrivée le parc relais soit en surface, mais on ne sait pas encore aujourd'hui exactement ce qu'il y aura dessus.

On a du mal à faire un truc plus compact que cela. Sinon, il faut mettre les choses les unes sur les autres. Par rapport à la question des distances, cela fait quarante mètres entre le parking relais et la station. Je crois qu'on est encore capable de les faire, enfin je l'espère ou alors on va tous ressembler aux Américains.

Xavier BONNEAU, Directeur Développement SYTRAL

Nous allons rentrer maintenant dans les choses très concrètes puisque nous lançons le démarrage des travaux en ce qui concerne LEA et le prolongement du métro jusqu'à la Soie. **A partir de mi-mai, nous commençons les déviations de réseau.** Le gros des travaux bien sûr, nous les ferons en juillet et août, parce que c'est l'époque à laquelle on perturbe le moins la circulation. Mais on perturbera la circulation dans le secteur, nous en sommes conscients. **Lors de la réunion « engagements », nous vous présenterons le planning complet de l'ensemble de cette opération.**

5.2.3.2 Pourquoi le pôle multimodal ne se fait pas au niveau du BUE

Gilles GODARD

Pourquoi n'a-t-on pas prolongé le métro au-delà de la Soie ? A partir du moment où on a décidé de faire LEA-LESLY, le choix était fait : c'est LEA qui va à l'Est de la Soie, ce n'est pas le métro. Il y a certes une demande très forte de la ville de Vaulx-en-Velin d'avoir une station de métro proche du BUE. Et effectivement, **on a pris au niveau géométrique et on prendra au stade des études et au niveau des travaux des dispositions pour permettre de créer cette station le moment venu, qui s'appellerait Salengro. Mais aujourd'hui, si on créait cette station, on n'aurait pas beaucoup de clients, il faut être honnête.** Par contre, on sait bien que les choses peuvent évoluer ; donc c'est prévu et d'ailleurs, si vous avez regardé le dossier qui est lié à l'enquête, il y a une petite station en pointillés là où c'est prévu, avec tous les enjeux associés.

Alors, pourquoi déniveler pour franchir le BUE ? Ce sont les techniciens de la Communauté Urbaine du Grand Lyon qui ont estimé que, les transports en commun étant prioritaires, l'interruption du trafic du BUE toutes les trois-quatre minutes n'était pas acceptable. Ce sont donc eux qui nous ont demandé de déniveler, et c'est bien le BUE d'ailleurs qui prend en charge cette dénivellation.

Gérard CLAISSE

L'idée, c'est de réaliser le tramway sans compromettre le prolongement du métro dans les 20 ans.

5.2.3.3 Concernant la réorganisation du réseau de bus

Gilles GODARD

Autour de LEA-LESLEY et de l'arrivée du métro à la Soie, il y aura une refonte des lignes de bus. L'idée est donc de faire des lignes de rabattement. On espère, comme dans la Carré de Soie, qu'autour des stations créées va se greffer une urbanisation plus dense, qui va nous créer nos propres clients. D'ailleurs les réseaux qui fonctionnent très bien en Allemagne, se sont créés comme cela. A Munich, il y a le S-Bahn, un métro assez long qui va assez loin en banlieue. Autour des arrêts, cela a pris le temps, mais il y a eu une urbanisation et ce sont maintenant des coins où on a des parts modales qui sont même plus fortes que celles qui ont été données tout à l'heure : de 19 % on atteint les 30-35 %, parce que les gens qui se sont installés là l'ont fait parce qu'ils voulaient utiliser les transports en commun, parce qu'on leur avait donné les moyens d'aller en vélo au pôle multimodal, etc, etc.

Alors, vous dire précisément comment va fonctionner le nouveau réseau, c'est un peu tôt. Tout cela doit être mûrement réfléchi, travaillé en fonction du contexte total, et c'est un travail qu'on va mener fin 2005, début 2006. Avant cela n'a pas tellement de sens, travailler trois ans à l'avance sur un réseau de bus ne marche pas, on évolue, on est obligé de recommencer le travail.

Intervenant

Est-ce qu'à terme la gare routière de Laurent Bonneval sera déplacée ou est-ce qu'on aura deux gares routières à un kilomètre d'écart ? Deuxièmement, quelles seront les nouvelles voies éventuellement empruntées par les bus, qui actuellement sont des voies sans bus ?

Gilles GODARD

Laurent Bonneval ne va pas disparaître, cela paraît complètement évident, et va même garder un rôle primordial parce que toute la desserte de Vaulx-en-Velin, depuis Villeurbanne, il y a quand même beaucoup de lignes qui passent à Laurent Bonneval et il n'y a pas de raisons qu'elles disparaissent.

Quant au travail sur le réseau de bus, il ne peut être mené qu'après, parce qu'effectivement toutes ces questions qui font débat et qui méritent débat ne peuvent pas être posées comme cela par le Sytral sans qu'on ait réfléchi un minimum avec la population, avec les élus concernés, pour faire des propositions intelligentes. Ce travail sera mené sur 2005-2006.

5.2.3.4 Réactions et débat concernant le parking relais

Jean VIDAL

Concernant le parking de dissuasion, parking de 380 places, on sait qu'à son emplacement, il y a des établissements industriels qui travaillent avec un garage. Alors on se demande si ce parking pourra être ouvert même temps que LEA et que le prolongement du métro. On a posé la question au commissaire enquêteur lors de l'enquête publique. Sa réponse, en gros : « S'il n'y a pas de parking, il n'y a pas de projet ». Pour lui il est bien évident qu'il y a un parking. Mais ce parking n'a rien de sûr, il est sur des terrains à acquérir, donc on aimerait bien savoir où on en est. Et notre demande, c'est que le parking de dissuasion du SYTRAL soit en service en même temps que la mise en service de LEA.

Xavier BONNEAU, Directeur Développement SYTRAL

Effectivement ce parc relais est actuellement situé sur une entreprise. L'enquête publique nous dira comment vont réagir les propriétaires de cette industrie : comment ces gens-là vivent-ils actuellement leur activité, comment vivent-ils cette enquête ? Parce qu'ils peuvent très bien souhaiter être délocalisés. De temps en temps les projets de transports ont aussi pour objectif de transformer l'activité économique dans un secteur. Donc l'enquête publique va nous dire si effectivement nous pouvons exproprier cette entreprise. Nous aurons bien sûr des contacts avec cette entreprise, et si nous pouvons effectivement lancer la procédure nous serons avec un parking relais au moment de l'ouverture de LESLYS, et non pas du Carré de la Soie. Nous serons en ouverture en 2006. C'est aujourd'hui les programmes sur lesquels nous travaillons.

Jean VIDAL

Dans le cas où l'expropriation ne serait pas possible, on devrait trouver une autre solution et envisager un parking enterré. Les délais à ce moment-là ?

Xavier BONNEAU, Directeur Développement SYTRAL

Aujourd'hui nous sommes partis sur une hypothèse qui nous semble réaliste de trouver un accord avec l'industriel concerné. Dans cette hypothèse-là - et nous ne travaillons que sur hypothèse-là - nous sommes avec un parc relais mis en service en même temps que LEA. Je ne peux pas vous en dire plus. Tout le monde autour de la table sait très bien qu'un bâtiment quel qu'il soit, en un an il est construit, donc vous voyez que l'on est complètement dans les délais.

5.2.3.5 Concernant la crainte d'expropriation des habitants de la rue Victor Jara

Pierre-Dominique GUERIN

Nous avons prévu une première phase avec le gabarit actuel. Et une deuxième phase, le jour où les transports en commun pourront se réaliser, prévoit un élargissement de la rue Jara. Et il est vrai que cet élargissement de la rue Jara se fera du côté des petites maisons. Et c'est vrai qu'on est en train d'acheter des maisons, sans expropriation, chaque fois qu'il y a une DIA (vente : Déclaration d'Intention d'Aliéner). Mais on n'est pas dans des échelles de temps qui sont de l'ordre de deux ou trois ans, on est dans des échelles de temps de dix ans, à peu près.

Intervenant

D'accord. C'est clair donc les habitants seront expulsés dans les dix / quinze ans à venir !

Jean VIDAL

Ma demande, c'est que les élus et les techniciens puissent rassurer les deux messieurs dames qui sont là par rapport à un futur risque d'expropriation de leur maison, et par rapport au projet. Moi j'aimerais que ce soir on nous disent que ce projet est très lointain et rassurer les gens en leur disant : « Ne vous inquiétez pas nous ne risquez rien ».

Pierre-Dominique GUERIN

*Ce que l'on peut dire c'est qu'il y a une idée, mais il n'y a pas de projet. Ce que j'ai simplement dit c'est que **la Communauté a décidé de préempter toute acquisition, toute vente qui se faisait**. Il y a ainsi une préemption en cours **mais il n'y a pas d'expropriation**. La logique qui sera suivie par la collectivité dans les années qui viennent sera la suivante : à chaque fois que les gens vendront il y aura acquisition par la collectivité.*

Gérard CLAISSÉ

Il faut le dire et le redire et vous avez raison : il n'y a pas de projet daté mais l'idée reste, et l'idée va jusqu'à prévoir l'avenir par l'acquisition de toute maison qui serait vendue. Donc l'idée est quand même insistante c'est ce qu'il faut comprendre, ça veut dire très clairement que l'idée fait son chemin. Comme toute idée, il faut la transformer en un projet réaliste, faisable, etc. Ça se prépare un peu à l'avance et je crois que c'est un peu ce qui est en train de se faire. Ça veut dire que l'idée n'a pas été abandonnée du tout, loin s'en faut, puisqu'elle se traduit par ce type d'acquisition et elle se traduira par ce type d'acquisition.

5.2.4 Fait-on assez en faveur des transports en commun ?

Au terme de cet atelier, et avant d'aborder le recueil des propositions, revient la question sur la logique qui sous-tend l'ensemble de la conception des déplacements du projet du Carré de Soie. Certains participants craignent en effet qu'on ne fasse pas assez pour encourager les déplacements en transports publics. C'est en particulier les 300 mètres entre le pôle de transports et le pôle de loisirs qui justifient ce doute :

Jean-Paul DUMONTIER

La loi SRU dit qu'on doit réduire l'usage de la voiture. Or, tout ce qu'on nous a présenté semble la favoriser : on agrandit les rues, on les prolonge sous prétexte que le carrefour va être saturé, on double les voies le long du chemin de fer de l'Est et ainsi de suite. C'est tout le contraire de ce qu'on devrait faire. Faire trois cents mètres à pied depuis le pôle de transports pour aller au cinéma, excusez-moi, cela ne marche pas : les gens iront garer leur voiture au plus près et le pôle va être générateur de voitures. Le long de Böhlen, les voitures seront stationnées tout le long, les pistes cyclables seront couvertes de voitures en stationnement. On fait l'inverse de ce qu'on devrait faire. Je souhaiterais des conceptions pour ce quartier plus intéressantes que celle-là qui n'est que la situation qu'on aurait pensée il y a dix ans ou vingt ans.

Gérard CLAISSÉ

Je suis entièrement d'accord pour favoriser les transports publics mais il y a des choses que je ne peux pas laisser passer. Je suis convaincu qu'il y a vingt ans, on n'aurait pas aménagé des circulations douces comme on va les aménager sur le quartier ; on n'aurait pas requalifié la voirie comme on va la requalifier ; l'avenue de Böhlen n'aurait pas la tête qu'elle aura demain. Sur le stationnement, on sait maintenant traiter les voiries pour faire en sorte qu'on ne retrouve plus les voitures ni sur les pistes cyclables, ni sur les trottoirs, ni là où elles ne doivent pas être. On sait le traiter et ces choses-là vont être traitées. Alors, faut-il imaginer une meilleure articulation entre le pôle multimodal et le pôle de loisirs pour favoriser l'usage des transports en commun pour se rendre au pôle de loisirs ? Nous sommes d'accord pour l'étudier, il faut qu'on y réfléchisse attentivement... La question du Plan modes doux est à l'étude sur l'agglomération, on peut y travailler dans ce cadre.

Denise TORTONESE

Je pense que la réponse se trouve en partie dans la qualité de l'aménagement de la rue de la Poudrette. Un allée piétonne, couverte par des arbres, une vraie piste cyclable séparée et des piétons et des voitures, ce devrait être assez plaisant.

Gérard CLAISSE

Il faut cependant admettre que ce pôle de loisirs va avoir un certain nombre de fonctionnalités qu'on ne pourra pas assumer sans venir en voiture particulière : je pense au transport de matériels de bricolage, de jardinage, d'équipements. Et puis les comportements sont, on le sait, longs à changer. Pour autant, sur ce pôle-là, l'accessibilité en transports publics va être très privilégiée. Certes, il reste à avancer sur la question de la desserte et de l'articulation entre le pôle multimodal et le pôle de loisirs, là-dessous on peut réfléchir ensemble.

De quelle manière ? Quand ? Cela mériterait sans doute d'être précisé.

On notera que cette question a également été abordée dans l'atelier pôle de loisirs avec ALTAREA :

Georges MAS, Conseil de Développement de Vaulx-en-Velin.

Dans vos prévisions, Madame, quelle est la part de gens qui arriveront par les transports en commun par rapport à ceux qui arriveront en voiture ?

Florence DELGOVE

Environ 30 %. Quand une station de métro est positionnée à un endroit comme celui-là, avec de telles lignes de bus et de tram, on estime qu'il y a à peu près 30 % de gens qui viendront en transports en commun. Cela dépend des courses que l'on fait. Si vous venez dans le bricolage pour acheter du plâtre ou du sable, c'est sûr que vous n'allez pas venir en métro. En revanche, si vous allez acheter un DVD, un tee-shirt de sport, ou des baskets, je pense que vous pouvez rentrer avec votre paquet facilement à pied.

Georges MAS

Et qu'est-ce que vous faites pour les encourager à venir en transports en commun ?

Florence DELGOVE

*Pousser les gens à venir en transports en commun, c'est souhaitable, on espère tous que cela ira dans ce sens-là. Mais il ne nous appartient pas d'intervenir sur le domaine public, sur la voirie, sur des accès, encore moins sur les transports en commun. Cela fait partie du devoir du secteur public et nous sommes opérateurs privés. Ce qu'on peut faire, c'est **d'essayer de trouver des accroches permettant aux gens sortant du pôle de transports de se rendre compte du projet**. C'est ce qu'on a fait : la passerelle est dans le prolongement de la rue de la Poudrette, on la verra quand on sortira du métro. Il y a un premier passage où vous pouvez pénétrer sur la place une fois que vous êtes au niveau de la rue de la Poudrette, vous pouvez tourner à droite et rentrer sur la place, avant d'arriver sur Böhlen. Alors, évidemment, les entrepôts du métro, on les aurait bien supprimés mais on ne nous a pas permis de le faire !!*

5.3 Propositions ou demandes d'engagements

5.3.1 Concernant les aménagements de voiries et la gestion du surcroît de trafic

5.3.1.1 Pour une étude de circulation englobant l'ensemble du territoire du Carré de Soie

Jean VIDAL, Interquartier Carré de Soie à Villeurbanne

L'interquartier a fait une réunion intermédiaire le 12 février. Ce que redoutent les riverains, c'est une aggravation massive des flux de circulation automobile créés par le pôle de loisirs lui-même, par les utilisateurs du pôle multimodal et par la création du BUE, de tout ce secteur BUE. Il va y avoir tout un carré de circulation finalement dans un secteur compris entre le BUE, le Boulevard Laurent Bonnevay, la rue Léon Blum, et la route de Genas. Alors, même dans notre groupe, tout le monde ne voit pas les choses de la même manière. Certains par exemple voient la voie qui devrait se créer le long de LEA comme une voie de dégagement utile et d'autres la voient comme une nuisance.

Notre conclusion c'est que ce problème de circulation nécessite une véritable étude globale suivie d'un travail à mener en véritable concertation avec les habitants et les associations. Cette étude doit englober tout le périmètre entre le Boulevard Bonnevay, le BUE, avenue Böhlen, route de Genas, et doit prendre en compte tous les types de transports routiers, TCL, Tramways, et mode doux, vélos-piétons.

Sans attendre cette étude et le travail complémentaire à mener en concertation, certains proposent déjà des solutions pour les principaux points problématiques identifiés dans l'atelier :

5.3.1.2 Propositions concernant les nouvelles liaisons Est-Ouest

Pour une alternative au raccordement de la rue Brunel sur le BUE

Monsieur DAUTRELOT, comité de riverains du BUE Vaulx-en-Velin

*Si le but est de mieux irriguer le quartier qui est autour de la gare multimodale, **on propose plutôt d'utiliser la rue Marius Grosso, et en prolongement, la rue le long de LEA** pour desservir la zone d'activités nouvelle qui va remplacer la friche actuelle.*

Alberto ?

*Donc pour le problème du transit, nous, **ce qu'on propose, c'est de faire le lien entre les deux zones industrielles sans gêner les habitants du quartier. Donc prolonger la rue Marius Grosso jusqu'à la rue de la Poudrette, voire, jusqu'à Villeurbanne via la rue Jean Bertin et compagnie, mais ça ce n'est pas une bonne idée pour les gens de Villeurbanne ! Donc on va oublier... Donc seulement jusqu'à la rue de la Poudrette.***

Et concernant la nouvelle rue longeant LEA :

Georges TAUX (?)

Notre proposition, c'est donc de faire de la voie le long de LEA une voie de desserte et non pas une voie de transit. Ca veut donc dire une voie limitée en largeur, donnant la priorité aux pistes cyclables et pistes piétonnes. Je pense que c'est intéressant pour tout le monde de venir au Carré de Soie, soit à pied, soit en vélo, soit avec LEA.

5.3.1.3 Concernant le carrefour de la Poudrette

Monsieur LUIS, riverain Vaulx-en-Velin BUE sud

Concernant le croisement de la voie ferrée par la rue de la Poudrette, est-ce qu'il ne serait pas envisageable de décaler les deux flux de circulation, c'est-à-dire ferrée et routier, d'en faire passer un dessous et un dessus, afin qu'il n'y ait pas ce problème avec la sortie des bus qui effectivement bloque très rapidement les rues qui débouchent sur la rue de la Poudrette ?

Autre solution :

Jean TORRIERO

Si on faisait comme à la station de la gare de Vénissieux en faisant une contre-allée pour mettre tous les arrêts de bus ? On éviterait ainsi que tous les bus qui sortent du dépôt se paient toutes les phases de feux. On gagne au moins trois phases de feux dans tout cela.

5.3.1.4 Pour un PDU du Carré de Soie

Monsieur Dumontier

Je pense qu'il faudrait faire un PDU de quartier. Là ça manque, c'est indéniable. Certes, on fait un plan de déplacements urbain pour l'agglomération, mais on devrait faire un PDU de quartier.

5.3.1.5 Poursuivre la réflexion sur les déplacements dans le cadre du projet urbanistique

Georges Mas, Conseil de développement de Vaulx-en-Velin

Nous souhaiterions un plan qui superpose clairement le schéma de déplacements et le schéma des aménagements prévus et qui permette de comprendre globalement le système de déplacements, aussi bien des voitures, du stationnement, des piétons, des transports en commun. Cela permettrait d'avoir une vision d'ensemble qu'aujourd'hui nous n'avons pas et de travailler sur de bonnes bases.

5.3.2 Pour favoriser les transports en commun

5.3.2.1 Travailler dans le détail les liaisons piétonnes internes au pôle de transports

Jean-Paul DUMONTIER

Par rapport à un pôle d'échange de cette importance, je voudrais qu'on m'explique les passages piétons, comment on va du métro à LESLY, si c'est accessible à des personnes âgées ou à des gens qui ont des valises pour aller à l'aéroport...

5.3.2.2 Pour améliorer la liaison piétonne entre le pôle de transport et le pôle de loisirs

Jean-Paul DUMONTIER

Si on veut que les gens aillent au multiplexe et au pôle de loisirs le week-end à pied, et bien il faut qu'il y ait des navettes électriques ou des petits systèmes qui les y amèneront. Sinon ils iront en voiture. On devrait faire des navettes électriques qui font le tour de l'îlot et qui desservent le cinéma...

Gilles GODARD

Trois cents mètres à pied pour quelqu'un qui ne marche pas très vite, c'est à peu près trois minutes. Si il faut mettre en place des navettes toutes les trois minutes, je n'y crois pas beaucoup, ou alors elles seront vides. Il faut savoir à qui on s'adresse : si c'est aux gens bien portants... Très honnêtement si on n'accepte plus de marcher trois cents mètres à pied, on va vers de graves difficultés médicales et le trou de la Sécu continuera à s'aggraver !

Intervenant

Alors pourquoi pas des prêts de vélos pour se rendre du pôle de transports au pôle de loisirs ?

5.3.2.3 Concernant la réorganisation du réseau de bus

Jean VIDAL

*Par rapport au réaménagement du réseau de surface et aux lignes de bus qui auront leur terminus à la Soie, notre demande c est : **concertation par rapport au réaménagement de surface. Je pense que ce réaménagement doit être fait en collaboration avec les habitants, une concertation doit être mise en place.***

Xavier BONNEAU, Directeur Développement SYTRAL

*Il est encore trop tôt pour parler de la réorganisation du réseau de surface, **mais je peux vous garantir qu'un an avant la mise en service de LEA, nous nous rencontrerons à nouveau, nous travaillerons avec les élus, nous travaillerons avec les associations de quartier pour parler avec vous de la réorganisation d une surface associée.***

5.3.3 Propositions concernant le BUE

Enfin nous rendons compte ici d'une proposition concernant le BUE et du débat qui l'a suivi, même si cela relève essentiellement de la responsabilité du Conseil Général :

Intervenant Comité de riverains du futur BUE

Le Comité de riverains fait la proposition de réétudier un premier projet de BUE qui ne portait pas encore ce nom-là : il y avait une division du flux de circulation dans la partie Nord du futur BUE, c est-à-dire entre le pont de la Soie et la rue Marius Grosso à peu près ; une partie passait par le tracé actuel (du Nord au sud), une autre par la rue Franklin Roosevelt (du Sud au Nord). La demande du Comité de riverains c est de voir s il ne serait pas possible, pour respecter le calme actuel du quartier, de revenir à ce projet tracé et dessiné douze ans en arrière.

Lors de l'atelier 1, les riverains du BUE obtiennent en partie gain de cause :

Denise TORTONESE

On s est déjà rencontré plusieurs fois et vous avez exprimé votre souci des nuisances provoquées par le BUE. Ce que je peux vous dire c est que ce matin Maurice Charrier a rencontré Monsieur Pillonel qui est le vice-président chargé de la voirie et, au niveau politique, la demande d éloigner le plus possible le BUE des habitations, a été prise en compte : il y a une volonté politique forte d aller vers cette solution. Maintenant il reste à préciser ce qui est faisable, mais vos demandes ont été entendues.

Alors, est-ce qu on pourrait dériver la circulation qui est pensée sur le BUE sur Roosevelt ? Il y a quand même une difficulté. L idée du Boulevard Urbain, c est qu il n y a pas d entrées d entreprises directement sur le BUE. Roosevelt est coupée tous les cinquante mètres par les entrées des entreprises. Je ne pense pas qu on puisse transformer comme ça Roosevelt en un second Boulevard Urbain.

Aussi, lors de la réunion n°2, le comité de riverain reformule sa proposition d'un dédoublement du BUE, avec cartes et schémas à l'appui :

Riverain BUE

Après notre demande, il a été envisagé de coller le BUE le plus près possible des usines. C'est en effet déjà quelque chose de préférable, les nuisances seront plus loin des quartiers d'habitations.

Mais nous, ce qu'on propose, c'est d'utiliser Franklin Roosevelt en mettant le sens de circulation sud-nord sur Franklin Roosevelt et nord-sud sur le nouveau BUE. Donc ça permettrait d'augmenter le flux par rapport à ce qu'est capable de faire Franklin Roosevelt et ça limiterait les nuisances par rapport aux habitations qui sont déjà sur place. Et en plus ça augmente la zone à aménager du champ le long du BUE, donc ça facilite les aménagements de la zone qui reste.

Dans l'avenue Franklin Roosevelt, on peut très facilement faire deux voies de circulation, et deux voies de stationnement ou tourne à droite tourne à gauche pour entrer dans les entreprises. En plus des trottoirs ; il y a la place, décamètre en main, sur Franklin Roosevelt.

Notre proposition réduit la largeur du BUE et permet de continuer d'utiliser Franklin Roosevelt. Comme on a deux sens de circulation séparés sur deux voies, on peut faire de la synchronisation et avoir une onde verte sur la voie nord-sud comme sud-nord. Grâce à cette onde verte, on peut contrôler la vitesse de circulation, parce que si on va trop vite on se retrouve à un feu rouge. Donc ça fait moins de pollution sonore. On ne s'arrête pas au feu donc moins de pollution sonore au redémarrage, moins d'émission de gaz ou de particules toxiques. Donc que des avantages.

Monsieur GIRE

Je continue à penser qu'il faut créer un BUE le plus éloigné possible des habitations, avec des protections phoniques fortes pour que le bruit ne vienne pas dans les habitations, avec par exemple une zone tampon entre le BUE et les habitations. Un BUE dédoublé : que faites-vous de la bande de terrain qui reste libre ? Il faut savoir ce qu'elle devient, il faut savoir qui l'entretient... Et puis il faut que les industries de la rue Franklin Roosevelt continuent à être alimentées. Donc je crois qu'il faut faire en sorte que les véhicules pour les entreprises qui sont sur la zone Franklin Roosevelt, empruntent Franklin Roosevelt, et qu'il soit fait en sorte qu'il y ait moins de camions qui empruntent le BUE à la hauteur de notre secteur et que les véhicules qui, jusqu'à maintenant, passent par Franklin Roosevelt pour aller dans les entreprises, continuent de le faire comme ils le font aujourd'hui.

Intervenant

Mais justement, on a pensé à des contre-allées pour desservir à gauche comme à droite la zone industrielle. Donc les camions peuvent très bien rentrer sans gêner le trafic de l'avenue Franklin Roosevelt dans les entreprises.

On notera qu'il y a aussi des propositions beaucoup plus radicales :

Monsieur MORIN, riverain du BUE Vaulx sud.

Nous pour le moment on a un beau quartier, on entend les oiseaux le matin, on a une vie impeccable. On voit dans le champ qui est à côté de chez nous des petits lapins le matin et c'est très agréable. C'est pourquoi je propose, pour faire perdurer cette situation, que le BUE soit enterré et on pourrait ainsi faire dessus un beau terrain arboré.

6 Ultimes débats et propositions sur le projet urbain lors du dernier atelier

6.1 Pour une nouvelle étape de la concertation autour de la définition du futur « morceau de ville »

Nous avons vu au cours de l'atelier sur le projet urbain que la question « jusqu'où doit aller le développement urbain du carré de Soie » était restée en suspens. Paradoxe, c'est au cours des ateliers « déplacements » que les premières estimations chiffrées sur ce sujet sont affichées : en effet, pour estimer les évolutions de trafic, on s'appuie sur des objectifs de 300.000 m² de surfaces de logements et d'activités soit 3.000 habitants supplémentaires sur le Carré de Soie à l'horizon 2015. Ces ambitions relancent en fin d'atelier le débat sur le projet urbain et la manière de le conduire. Certes, les habitants sont satisfaits qu'on ne se limite pas au seul pôle de loisirs, mais leur impression, encore une fois, c'est qu'on leur a demandé au cours de cette concertation de monter dans un train en marche sans leur dire où il allait :

Jean-Paul MASSON, conseil et comité de quartier de Cusset

Le pari, c'est donc clairement de créer un nouveau quartier. Tout a commencé par un vague cinéma, puis ça a continué par un pôle de loisirs, et on découvre durant la concertation que de ce pôle de loisirs il va sortir une ville avec un certain nombre de milliers de mètres carré d'habitations. Pourtant, les questions qui sont posées sur l'aménagement, sur le devenir du quartier de la Soie, bref tout ce qui concerne les préoccupations prioritaires des habitants de Villeurbanne ne sera traité qu'avec la concertation sur la deuxième phase.

Notre sentiment, c'est que nous ne sommes pas en avant du projet. On a l'impression, nous les habitants, mais j'ai l'impression également un certain nombre d'élus, qu'on est toujours en arrière du projet, qu'on ne le maîtrise pas. C'est comme pour la réflexion sur la circulation : on réfléchit sur le Carré de Soie puis, après, grâce à la concertation, on réalise qu'il faut aussi regarder autour et on décide de lancer une étude pour voir un peu comment se passe la circulation autour. On a l'impression que le projet court devant et qu'on est en train d'essayer de le suivre pour essayer de recoller les morceaux et de se dire : « Mais qu'est-ce que ça va devenir après ? ».

C'est un peu le sentiment qu'on a et il me semble que c'est un peu dommage pour la réussite du projet. Il faudrait peut-être que, à un moment donné, on puisse se dire : « au bout du projet, voilà ce que va devenir le Carré de Soie.

Gérard CLAISSE

Effectivement, on peut avoir cette impression de courir après le projet. Je comprends tout à fait qu'on puisse ressentir ça. Cela dit, dès le départ, sur ce territoire, peu de gens se sont contentés d'un projet de multiplexe. Notamment à Vaulx-en-Velin, quand le projet a démarré, Maurice Charrier a rapidement espéré un projet d'envergure globale. Et d'une certaine manière, ce qu'a fait la majorité actuelle, c'est de s'inscrire dans cette dynamique.

Pour la communauté urbaine, il s'agit de partir à la reconquête de la première couronne Est, de chercher son renouvellement. La première couronne Est s'est paupérisée, s'est vidée de sa population. Il s'agit d'avoir des opérations ambitieuses en matière de développement économique, de développement territorial, de réimplantation de populations nouvelles etc. On s'inscrit dans cette logique globale-là qui est lancée depuis un certain temps quand même.

Où vous avez raison, ce qui donne cette impression de courir après le projet, c'est qu'il n'est pas écrit. Il est écrit sur deux de ses éléments : pôle de loisirs et pôle multimodal mais il reste à écrire le reste. Je le redis encore une fois, l'écriture de ce projet urbain doit se faire bien évidemment avec les gens qui y habitent actuellement mais aussi avec les gens ou les acteurs sociaux qui peuvent être intéressés soit par le fait de venir y implanter des activités économiques, soit par du logement.

Ce projet va s'écrire au cours de l'année 2004. On est dans ce timing-là. Je pense que d'ici la fin de l'année, nous aurons cette vision globale du projet, et on n'aura plus tellement l'impression alors de courir après.

Bien sûr, par rapport aux choix que nous faisons actuellement, nous devons faire attention à ce qu'ils ne soient pas trop irréversibles, qu'ils ne nous empêchent pas ensuite d'être créatifs, qu'ils préservent suffisamment de souplesse pour la conception du projet urbain. Je pense que ce qui s'engage aujourd'hui ne préjuge pas ou ne fixe pas grand chose pour l'avenir. Je crois que le projet reste ouvert. Donc cette image du quartier, nous l'aurons dans un an.

L'impatience concernant cette nouvelle étape de la concertation est en effet grande et il ne fait guère de doute qu'elle permettrait de rassurer bon nombre d'habitants, voire même de mieux gérer leur impatience. D'où cette proposition :

Jean-Paul DUMONTIER

J'aimerais que nous puissions travailler sur un plan qui montrerait les liaisons piétonnes, les espaces publics, comment on va du pavillonnaire au pôle de loisirs... J'aimerais que le Carré de Soie ait une identité dessinée avec des mails piétons, des plantations. J'aimerais voir comment sera ce nouveau quartier en 2010. Je voudrais un dessin du nouveau quartier en 2010.

J'attends donc impatiemment que soit nommé l'urbaniste. J'espère qu'on pourra regarder avec lui dans un nouvel atelier de concertation comment on peut répondre à notre proposition de valorisation culturelle de l'usine de Cusset, comment on peut faire un centre d'interprétation qui pourrait peut-être se greffer sur le musée du Confluent. Je suis convaincu que les habitants commenceront à s'approprier le projet quand on commencera à discuter de choses comme ça.

Gérard CLAISSE

On est d'accord sur cette proposition. Dès le départ de la concertation, on a dit que nous n'avions pas ce plan du nouveau quartier et qu'il faudrait le définir. Et c'est bien pour cela qu'un urbaniste va être nommé : ça va être son travail et ce travail-là se fera aussi en concertation avec la population. Il y a un besoin évident de passer à un plan référence d'ensemble à 15-20 ans d'aménagement de ce morceau de ville, puisque c'est au-delà d'un pôle de loisirs et d'un pôle multimodal, c'est bien ça qui est en jeu.

Sans doute serait-il bien venu d'annoncer officiellement cette nouvelle concertation dès la réunion des engagements soldant la première étape le 3 mai 2004.

6.2 La nécessité de bien prendre en compte le désarroi et l'impatience des riverains

Un autre problème récurrent réapparaît en fin de concertation. Thierry Braillard, lors de l'atelier urbain, avait expliqué la nécessité de ne pas se précipiter si l'on voulait maîtriser le développement urbain. Ce besoin est bien compris. Mais ce n'est qu'en fin de concertation qu'on en mesure vraiment le prix : alors qu'on a pris conscience des perturbations induites par le pôle de loisirs et l'attractivité nouvelle du quartier, on comprend que toutes les attentes prioritaires exprimées lors de la phase d'écoute ne pourront être prises en compte que lors de la deuxième phase :

Madame BERT

Si je récapitule, dans la première phase, il n'y aura pas de commerces de proximité, rien ne sera fait sur l'îlot Yoplait, il n'y aura pas de rénovation des d'habitations qui sont très anciennes comme sur la rue Decomberousse, la rue de la Soie...

Ce point est vraiment celui qui a le plus de mal à passer. D'où cette nouvelle explication de la stratégie suivie :

Gérard CLAISSE

Les commerces se développeront là où des logements viendront s'installer, dans une deuxième phase et, on l'espère, le plus rapidement possible. Le pari qui est fait est de créer un morceau de ville à partir de deux éléments dont on estime qu'ils vont venir dynamiser l'ensemble du quartier : un pôle de loisirs, d'une part, qui va amener des activités sur des friches que tout le monde est d'accord pour valoriser ; et le pôle multimodal qui va apporter une desserte d'excellente qualité de ce territoire.

A partir de là vont venir se greffer - et ça ne se fait pas en claquant des doigts - du logement, des activités économiques diverses, des services, des équipements publics, des écoles, des commerces de proximité, enfin tout ce qui fait une ville.

Alors, je veux bien qu'on nous dise : « Vous démarrez les choses à l'envers. Vous ne prenez pas le problème dans le bon sens ». Je peux comprendre que cela déroute mais il y a bien des façons de faire une ville.

*Effectivement, par rapport à ce pari-là, **nous devons veiller à ce que la ville qui va se construire ici ne se fasse pas au détriment des gens qui actuellement y habitent.** Cependant, il n'y a pas d'aménagement sans douleur, je ne connais pas ça. Forcément, il y a des gagnants et il y a toujours un peu de perdants. Mais il faut faire en sorte que cet aménagement-là soit le plus profitable à tous.*

Nous avons la même préoccupation sur Lyon Confluence avec le quartier Sainte Blandine, qui est aussi un quartier plutôt populaire derrière les voûtes de Perrache avec là aussi une forte culture, une forte identité. Notre souci, c'est d'articuler le nouveau quartier de ville qui va se faire avec ce quartier de ville qui existe déjà et de faire en sorte que les deux ne se tournent pas le dos, mais que les deux vivent en harmonie et que l'aménagement profite à tous.

On en revient à la proposition de Maurice Charrier relative à l'accompagnement humain des riverains au cours de ce projet (cf. 2.5.).

6.3 Quelles garanties a-t-on que la deuxième phase sera bien menée ?

Malgré les inquiétudes compréhensibles des habitants, il semble que malgré tout des relations de confiance se soient tissées au cours de cette concertation entre les participants et les porteurs du projet. Mais, nouveau sujet d'inquiétude, les habitants devant attendre la seconde phase pour voir leurs préoccupations prioritaires satisfaites, que se passerait-il si la majorité politique du Grand Lyon venait à changer ?

Madame BERT

Question pour les élus : qu'est-ce qui se passe si le projet n'est pas accepté dans sa totalité suite à un changement politique ? Le pôle de loisirs, le pôle de transports, c'est OK, les permis de construire vont être déposés. Et s'il y a des choses qui nous choquent dans les projets à venir, il nous semble que nous pourrions en discuter avec vous, qu'on aura le droit de dire : « Non, ça on n'en veut pas ». Mais après 2006, que se passe-t-il s'il y a un changement de majorité ? Même si on se met d'accord sur le projet de nouveau quartier, sur l'affectation du terrain Yoplait, quelles garanties aura-t-on que ce ne sera pas remis en cause ?

Gérard CLAISSE

C'est la règle du jeu de la démocratie et la démocratie fait partie des règles du jeu de l'évolution de la ville et de son aménagement. Effectivement, il est possible qu'une autre majorité avance un projet de seconde phase de réalisation de Carré de Soie qui ne soit pas forcément dans la continuité de ce qui a été engagé par la précédente majorité, c'est fort possible.

Par exemple, sur Lyon Confluence, nous démarrons un projet qui n'est pas celui qui avait imaginé la précédente majorité Raymond Barre. Il se trouve que les gens du quartier semblent préférer voir ce quartier commencer rapidement sa restructuration. Mais, là-aussi, on ne peut pas savoir ce que ferait, le cas échéant, nos successeurs si ce n'est pas la même majorité qui est reconduite. Cependant, sur Lyon Confluence, le projet a été projeté sur quinze – vingt ans, et on a pris un certain nombre d'engagements. Ainsi, hier soir, on a eu une deuxième délibération en Assemblée communautaire pour valider la question des équipements publics sur Lyon Confluence.

Donc si on arrive à ce stade au Carré de Soie d'ici la fin du mandat, si on arrive à programmer la deuxième phase de réalisation du Carré de Soie, peut-être qu'on pourra engager des choses qui deviendront, à terme, irréversibles. A voir si cela tient dans les calendriers sachant que c'est parfois difficile de bien les maîtriser. Mais l'hypothèse, c'est aussi de se dire : avec ces deux catalyseurs de développement territorial que sont un pôle de loisirs et un pôle multimodal, va s'engager une dynamique qui va accélérer le processus de développement de ce territoire suffisamment pour engager des choses irréversibles le plus rapidement possible.

Serait-il possible d'annoncer un calendrier plus précis le 3 mai 2004 ?