



HAL
open science

Lyon Confluence, enjeux urbains et perspectives pour le réseau TCL

Marion Vidal

► **To cite this version:**

Marion Vidal. Lyon Confluence, enjeux urbains et perspectives pour le réseau TCL. Gestion et management. 2004. dumas-00408679

HAL Id: dumas-00408679

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00408679>

Submitted on 31 Jul 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**DESS Transports Urbains et Régionaux de Personnes
2003-2004**



Marion VIDAL

An aerial photograph of the Lyon Confluence district, showing the city built on a peninsula between the Rhône and Saône rivers. The text is overlaid on the image.

LYON CONFLUENCE, ENJEUX URBAINS ET PERSPECTIVES POUR LE RESEAU TCL

Tuteurs de stage:

Frédéric MAILLARD, Responsable Marchés / Produits
Anne THERON, Responsable Marketing Opérationnel

Keolis

Société Lyonnaise de Transports en Commun

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui, par leurs réponses et leur disponibilité m'ont aidée à mener cette réflexion sur les perspectives de développement du réseau TCL liées au Projet Lyon Confluence.

Il s'agit d'abord de mes tuteurs de stage, Anne THERON et Frédéric MAILLARD, qui m'ont accordé une grande confiance tant pour la conduite de cette étude que pour le volet opérationnel du stage. Une considération particulière est aussi destinée à Daniel DE LA FAYOLLE pour sa généreuse collaboration et pour l'intérêt porté sur ce travail.

Je voudrais aussi remercier l'équipe de l'Unité de Transports de Perrache à savoir, Denis REVERTEGAT, Directeur du secteur Ouest et Chef de l'Unité de Transports, pour son accueil et son attention, et tous ceux qui m'ont très vite intégrée dans leur équipe en faisant preuve d'un professionnalisme et d'une générosité remarquables : le Chef des Opérations, Joceline et Marion, Eric et Jean-Jacques, les Chefs de groupe et Chefs de ligne, et tous ceux qui contribuent au quotidien à faire vivre le réseau et la SLTC, à Perrache et au siège.

Il s'agit aussi de tous ceux qui ont répondu spontanément à mes demandes d'entretiens et de rencontres, notamment les chargés d'études de la SEM Lyon Confluence et de la Mission Gerland, ceux de la Société d'Équipement de la Région Montpellieraine, et Monsieur Jabouley, Président du Comité Perrachois d'Intérêt Local.

Enfin, je tiens à remercier Messieurs BONNEL et FAIVRE D'ARCIER pour leur suivi tout au long de cette période d'insertion professionnelle et pour la qualité des enseignements proposés durant cette année de DESS « Transports Urbains et Régionaux de Personnes ».

SOMMAIRE

SOMMAIRE	- 3 -
INTRODUCTION.....	- 4 -
CONTEXTE DE L'ETUDE	- 6 -
1. ETUDE DE MARCHÉ : PRESENTATION DU SUD PRESQU'ILE	- 7 -
1.1. ORGANISATION ET STRUCTURE DU SUD PRESQU'ILE	- 7 -
1.2. ANALYSE DE LA DEMANDE	- 9 -
2. LE PROJET LYON CONFLUENCE ET SES ENJEUX.....	- 21 -
2.1. UN PROJET DE REQUALIFICATION URBAINE	- 23 -
2.2. LES PROBLEMATIQUES DE DEPLACEMENTS DANS LE PROJET LYON CONFLUENCE	- 29 -
3. PERSPECTIVES POUR LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU TCL.....	- 41 -
3.1. VISION REALISTE DU PROJET EN TERME D'EVOLUTION.....	- 41 -
3.2. LES PROJETS CONFLUENCE ET GERLAND, SIMULTANES ET COMPLEMENTAIRES	- 50 -
3.3. ARTICULATION AVEC LES AXES FORTS DU PDU LYONNAIS.....	- 53 -
3.4. RELIER PHYSIQUEMENT LES DEUX GRANDS PROJETS URBAINS DE L'AGGLOMERATION, GERLAND ET CONFLUENCE	- 58 -
CONCLUSION	- 62 -
BIBLIOGRAPHIE	- 64 -
PERSONNES RESSOURCES	- 66 -
TABLE DES ILLUSTRATIONS	- 67 -
TABLE DES MATIERES.....	- 69 -

INTRODUCTION

Enclavé, au cœur de la ville. Village urbain jouxtant les friches industrielles et des entrepôts désaffectés. Marqué par l'omniprésence des transports (autoroute, gare SNCF, pôle multimodal) et pourtant difficilement accessible. Mal connu et objet de multiples projets de conquête et de reconquête. Le Sud de la Presqu'île lyonnaise se caractérise par de nombreux paradoxes que l'on veut aujourd'hui mettre au profit de l'agglomération lyonnaise.

Le Projet Lyon Confluence, conduit par le Grand Lyon au travers de la SEM Lyon Confluence, correspond à la création d'un quartier multifonctionnel sur la partie sud de la Presqu'île. Envisagé sur le long terme (30 ans environ), il entend développer la Presqu'île en tant que nouvelle centralité lyonnaise. La réalisation du Projet Lyon Confluence, entamée en 2003, est l'affirmation de trois ambitions fortes pour le confluent d'une part, et pour l'agglomération d'autre part :

- désenclaver le secteur en lui offrant une desserte en transports en commun améliorée
- reconquérir les friches industrielles en les vouant à des activités plus nobles valorisant le quartier
- apporter une nouvelle attractivité à l'agglomération lyonnaise, qui, avec l'ouverture d'un pôle ludique et commercial, sera complémentaire avec la Cité Internationale et le quartier Gerland, respectivement dédiés au « tourisme d'affaires » et à la recherche scientifique de pointe.

Concrètement, le Confluent accueillera prochainement près de 1 600 logements, des commerces et services de proximité, des activités tertiaires, un pôle de loisirs, des espaces de promenade, et l'arrivée de la ligne T1 du tramway prolongée jusqu'à la pointe de la Presqu'île.

Le SYTRAL (Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise), en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de l'agglomération lyonnaise, accompagne le Projet Lyon Confluence en s'attachant à son volet « déplacements et transports ». Il est en particulier maître d'ouvrage du prolongement de la ligne T1 du tramway entre Perrache et le futur Musée des Confluences.

La SLTC (Société Lyonnaise des Transports en Commun), en tant qu'entreprise exploitante du réseau des transports urbains, met à profit son expérience au cœur du terrain et sa connaissance de la demande pour mener des études prospectives. Cette démarche consiste à se familiariser avec l'évolution à moyen et long termes du territoire qu'elle dessert. Il s'agit surtout de traduire ces changements en termes de nouveaux besoins de déplacements, d'évolution de la demande et des flux : un travail d'anticipation dans un souci de cohérence entre urbanisme et déplacements à l'échelle du quartier, de l'agglomération et du réseau TCL.

La SLTC ne considère ni le Projet Lyon Confluence ni sa prochaine desserte par la ligne T1 du tramway comme une fin en soi. Elle les intègre dans une vision plus large dans le temps et dans l'espace, basée à la fois sur les axes forts du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise, les échéanciers du Plan de Mandat du SYTRAL, les grands projets urbains initiés par le Grand Lyon, et l'évolution « naturelle » de la société urbaine.

Le Projet Lyon Confluence et le prolongement de la ligne T1 du tramway répondent-ils aux besoins actuels et futurs du quartier Perrache et de l'agglomération ? Le Confluent aura-t-il les moyens de s'intégrer réellement dans l'agglomération lyonnaise ? Quel rôle doivent avoir les transports collectifs dans cette démarche ?

La présente étude repose sur trois parties. Leur enchaînement permet une connaissance précise du quartier Perrache et du grand projet urbain dont il est aujourd'hui l'objet. Il conduit à la fois à une prise de recul sur les ambitions affirmées et les moyens mis en oeuvre pour les atteindre, et à une projection dans l'avenir liant les approches d'urbanisme et de transport.

Le premier chapitre décrit le quartier Perrache dans son ensemble. Il porte un intérêt particulier aux enjeux de sa topographie et de sa structure, au profil de sa population et à ses pratiques de mobilité, au rôle qu'il tient au sein de l'agglomération, et enfin, au marché des déplacements.

Le deuxième chapitre est consacré au Projet Lyon Confluence tel qu'il est annoncé par la SEM Lyon Confluence et soulève ses enjeux en termes de transports et d'intégration dans l'agglomération lyonnaise.

Enfin, considérant le territoire de manière globale (et non pas sectorielle), le troisième chapitre comptera sur une analyse objective du Projet Lyon Confluence en le situant dans le contexte et les perspectives d'évolution de l'agglomération lyonnaise et du réseau TCL.

CONTEXTE DE L'ETUDE

Ce mémoire est le fruit de la réflexion menée à la SLTC dans le cadre de mon stage de DESS « Transports Urbains et Régionaux de Personnes ».

Le réseau de Transports en Commun Lyonnais (TCL), 2^{ème} réseau en France, dessert les 55 communes du Grand Lyon et 7 communes limitrophes, soit l'ensemble du Périmètre de Transports Urbains (PTU) : 606 km² et 1,3 millions d'habitants. Il est composé de :

- 4 lignes de métro
- 2 lignes de tramway, mode réintroduit à Lyon en 2001
- 2 lignes de funiculaire
- plus de 100 lignes de bus.

En 2002, le réseau TCL a enregistré un trafic de 1,25 million de voyages quotidiens.

Dans le cadre d'une délégation de service public, le SYTRAL confie la gestion du réseau TCL à la SLTC, société privée filiale du groupe Keolis. Les missions de la SLTC sont contractuellement définies dans un cahier des charges qui prévoit d'une part les services à assurer (lignes, fréquences, amplitudes de service et mode de transport) et précise d'autre part le niveau de qualité des services apportés aux clients. Dans ce cadre-là, la SLTC exploite le réseau TCL, rend compte de l'exploitation au SYTRAL, assume le risque d'exploitation, s'engage sur des objectifs annuels de recettes, assiste le SYTRAL dans son rôle de maître d'ouvrage et gère le patrimoine du SYTRAL.

Mon expérience au sein de la SLTC s'est avérée très enrichissante. Elle se décline en deux missions distinctes menées en parallèle pendant les cinq mois de stage.

Je me suis d'une part impliquée dans l'entreprise en occupant le poste de Responsable Marketing de l'Unité de Transport de Perrache, dans le cadre du remplacement de Mme LAFFONT pendant son congé de maternité. Ce volet opérationnel de la mission demande une capacité d'adaptation importante permettant de répondre conjointement à la demande des clients TCL, aux exigences du SYTRAL, aux demandes des directions Marketing et Qualité de l'entreprise, et à la nécessaire cohésion entre tous les acteurs de l'unité quel que soit leur statut.

D'autre part, la conduite et la rédaction de la présente étude, relative au Projet Lyon Confluence et aux perspectives de développement du réseau TCL pouvant y être liées, ont du faire face à des contraintes de planning et à l'entrecroisement de différents échéanciers : les départs en congés de la plupart des personnes ressources de l'étude, la préparation de l'audit de qualité, la réalisation d'une étude relative à l'évolution de la demande sur deux lignes de l'Ouest Lyonnais, l'organisation de la Semaine Contact (manifestation annuelle au travers de laquelle la SLTC fait la promotion du réseau TCL et renseigne les clients) qui impose une large coordination des équipes de terrain, ... La réussite de ce « challenge » représente pour moi un élément de réussite de cette expérience professionnelle.

1. Etude de marché : présentation du Sud Presqu'île

Ce premier chapitre présente le Sud de la Presqu'île dans son ensemble. Se déclinant en deux parties complémentaires, il permet d'avoir une vision complète du territoire étudié. Il s'agira d'abord de se familiariser avec la morphologie et l'organisation particulière du quartier, puis, d'appréhender une étude démographique et socio-économique. Cette approche géographique, urbaine, mettra en avant les atouts et faiblesses du quartier Perrache et suggèrera ses potentiels en termes d'aménagements : urbains et de transport.

1.1. Organisation et structure du Sud Presqu'île

1.1.1. La création d'un quartier



Source : Grand Lyon - 2003
Figure 1 : Vue Sud/Nord de la Presqu'île

Au confluent de la Saône et du Rhône, la Presqu'île de Lyon s'allonge dans une direction Nord-Est / Sud-Ouest entre la place des Terreaux et le confluent à proprement dit. La création de la Presqu'île telle qu'elle nous apparaît aujourd'hui est relativement récente. Initialement limitée au sud au niveau de la place Bellecour, elle a été prolongée dès 1770 vers le Sud, atteignant ainsi la Mulatière. Ce territoire ne fut urbanisé que très tard, pendant la révolution industrielle.

L'installation de la ligne de chemin de fer Saint Etienne-Lyon, en 1832, entre les deux cours d'eau, stimule l'industrialisation du site et remet à plus tard sa vocation urbaine. Ce nouveau territoire accueille alors des activités consommatrices d'espaces ou incommodes pour le reste de la ville: gare d'eau, forges, teintureries, chantiers de bois, poudrière, prisons Saint Joseph et Saint Paul, abattoirs de Perrache, usine à gaz, atelier de construction et de réparation de la Compagnie des Chemins de fer, arsenal de la navigation fluviale... Autant d'éléments qui donnèrent déjà à ce quartier, une image relativement négative.

La Gare de Perrache, bâtie en 1856 perpendiculairement à l'axe de la Presqu'île, entraîna rapidement une coupure nette entre deux quartiers aujourd'hui très distincts. Au Nord, le Cours de Verdun et la

Place Carnot s'ouvrent sur le quartier résidentiel d'Ainay, incarnant la tradition bourgeoise et commerçante de Lyon, et bénéficiant des flux de voyageurs de la gare de Perrache.

Au Sud, « Derrière les voûtes¹ » est un quartier populaire, initialement habité par les ouvriers qui travaillaient sur place.

Tout au long de ce dossier, les expressions « Sud Presqu'île », « Quartier Perrache », « Confluent » désignent notre terrain d'étude : le territoire situé en deçà du centre d'échanges et de la gare de Perrache.

1.1.2. Un territoire enclavé, au cœur de l'agglomération

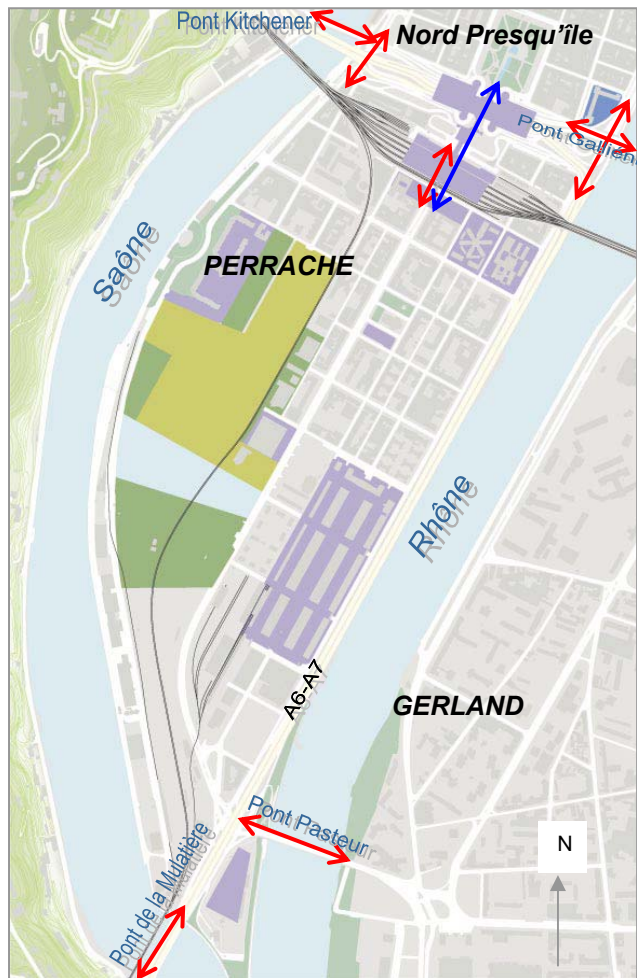
Le centre d'échanges et la gare de Perrache se présentent comme une jointure hermétique entre le Nord bourgeois et le Sud modeste du 2^{ème} arrondissement. Le Rhône, la Saône et la voie ferrée contribuent aussi à isoler le quartier du reste de l'agglomération.



Source : Grand Lyon – plaquette d'information sur le Projet Lyon Confluence
Figure 2 : Vue Sud/Nord du Sud Presqu'île – Pont de la Mulatière

¹ Les Voûtes de Perrache sont les tunnels qui permettent aux automobilistes de passer sous la gare dans le prolongement du Cours Charlemagne.

Les liaisons entre le Sud de la Presqu'île et le reste de l'agglomération



- Pont Kitchener : liaison Ouest lyonnais – Presqu'île
- Pont Galliéni : liaison Presqu'île – Est lyonnais via Avenue Berthelot
- Pont Pasteur : liaison pointe de la Presqu'île – Quartier Gerland
- Pont de La Mulatière : liaison Presqu'île – Sud Ouest lyonnais
- Quai Perrache : liaison Nord/Sud
- Les Voûtes de Perrache : liaison Sud Presqu'île – Nord Presqu'île

Figure 3 : Les liaisons entre le Sud de la Presqu'île et le reste de l'agglomération.

L'enclavement du quartier Perrache par rapport au 2^{ème} arrondissement et au reste de l'agglomération suggère déjà ses besoins en terme de déplacements, de transport et de création de liaisons.

Le Sud de la Presqu'île, de par son passé, se caractérise par un déséquilibre fonctionnel frappant : il se compose de quatre sous-quartiers hétérogènes qui seront ultérieurement décrits.

1.2. Analyse de la demande

L'étude de marché du Sud de la Presqu'île suit quatre axes de description et d'analyse : le profil de la population, la situation socio-économique du secteur, les principaux générateurs et le marché des déplacements mécanisés.

Rappel méthodologique :

- Le Sud de la Presqu'île est délimité au Nord par le complexe d'échanges de Perrache et les voies SNCF, à l'Est par le Rhône, à l'Ouest par la Saône et au Sud

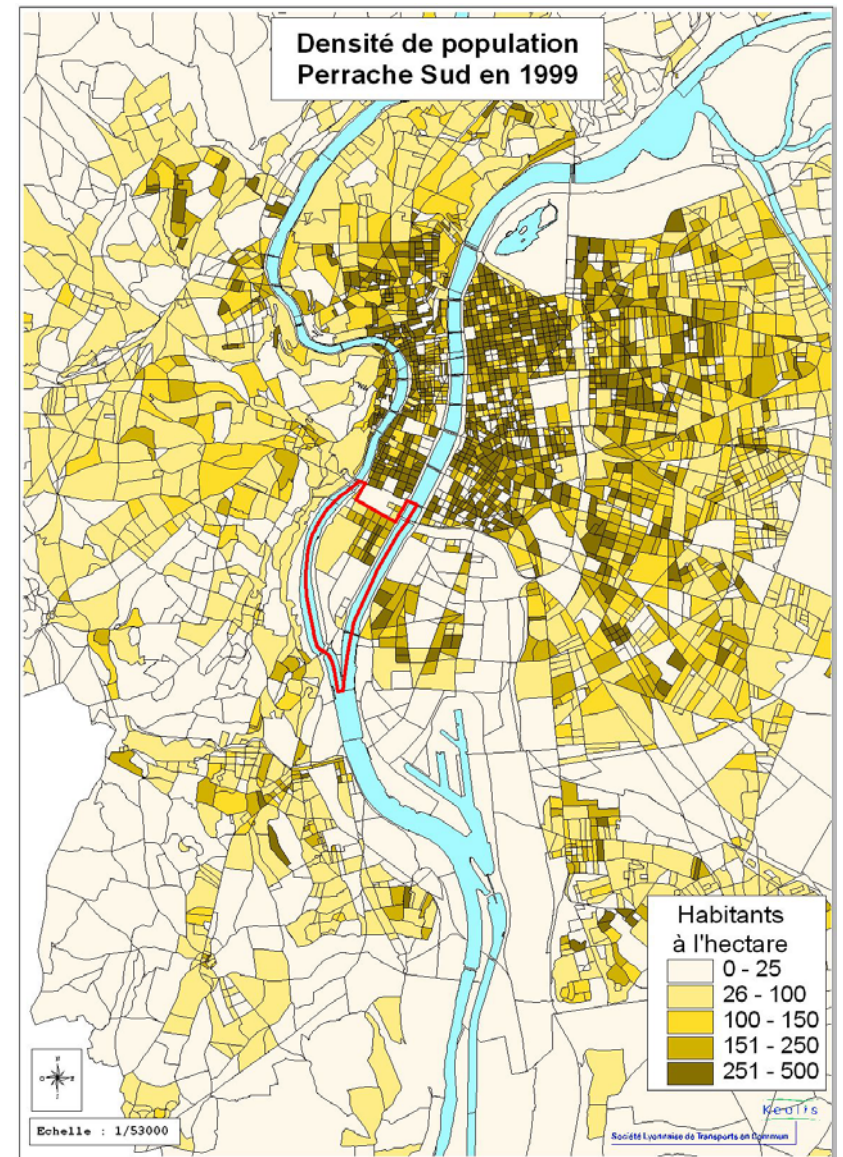


Figure 4 : Densité de population du Sud Perrache et de l'agglomération lyonnaise en 1990 et 1999

par le confluent lui-même. La majeure partie des données démographiques et socio-économiques analysées est extraite des Recensements Généraux de la Population de 1982, 1990 et 1999 réalisées par l'INSEE. Le territoire étudié correspond aux **zones IRIS 0501, 0502, 0503 et 0504 de Lyon**.

- L'analyse démographique et socio-économique consiste notamment à comparer le secteur Sud Presqu'île avec des territoires de référence : le Grand Lyon, la ville de Lyon, le 2^{ème} arrondissement et le 2^{ème} arrondissement hors quartier Perrache.

1.2.1. Le profil de la population Sud Perrachoise

1.2.1.1. Analyse démographique

✦ Densité de population

Le quartier Sud Perrache est aujourd'hui clairement divisé en trois zones qui évoluent à des rythmes différents

- La zone Sainte Blandine – Casimir Périer (au Nord Est) : zone la plus densément peuplée, elle s'articule notamment le long des rues Quivogne et Smith (250 à 500 habitants/hectares)
- La zone Rambaud – Charlemagne (au Nord Ouest) : zone où la densité de population a le plus progressé ces dix dernières années (environ 60 habitants/hectares)
- La zone Montrochet – Confluent (au Sud) : zone caractérisée par une forte emprise ferroviaire et occupée par les entrepôts du marché gare et du centre de tri postal et par le Port Rambaud à la pointe de la Presqu'île.

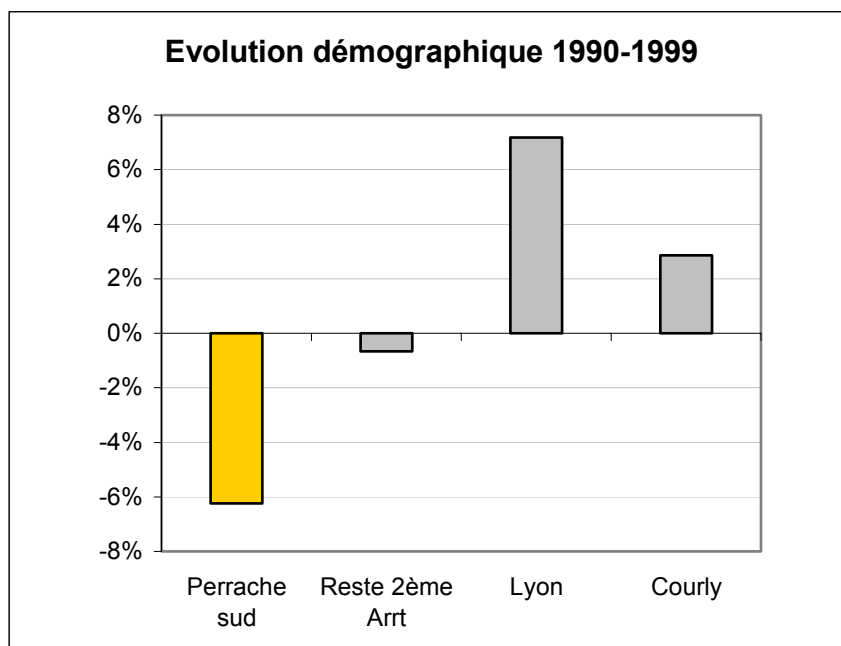
✦ Evolution démographique

En 1999, le 2^{ème} arrondissement comptait une population de 27 970 habitants, soit 6,2% de la population lyonnaise totale. Cet arrondissement poursuit depuis les années 1980 une évolution démographique négative : il avait perdu 2,5% de sa population entre 1982 et 1990. Entre 1990 et 1999 il s'est encore appauvri de 2,1% de sa population alors que la population lyonnaise progressait, elle, de 7,2% sur cette même période.

Le Sud de la Presqu'île, lui regroupait **7383 habitants en 1999**, soit 27% de la population du 2^{ème} arrondissement. Entre 1990 et 1999, le secteur a perdu 6,2% de sa population. Le sud Presqu'île est donc responsable de 78% du recul démographique du 2^{ème} arrondissement.

	Population en 1999
Grand Lyon	1 167 086
Lyon	445 274
2^{ème} arrondissement	27 970
Sud Presqu'île	7 383

Source : INSEE - RGP 1999

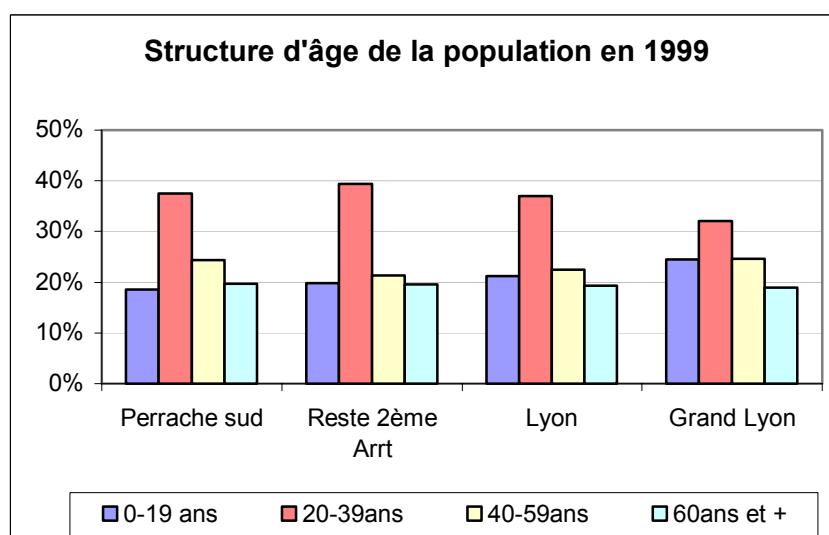


Graphique 1 - Source : INSEE – RGP 1990 et 1999

La population Sud Perrachoise se caractérise par une sur représentation des ménages ne comprenant qu'une personne (51% des ménages).

✦ **Structure d'âge de la population**

La répartition par âge de la population Sud Perrachoise ne présente pas d'écart significatif avec celle de l'agglomération lyonnaise. Elle est sensiblement plus âgée puisque les moins de 19 ans y sont sous représentés (18,6%), et les plus de 40 ans sur représentés (44%).



Graphique 2 - Source : INSEE – RGP 1999

En terme d'évolution, seules les proportions de moins de 19 ans et de 40-59 ans augmentent.

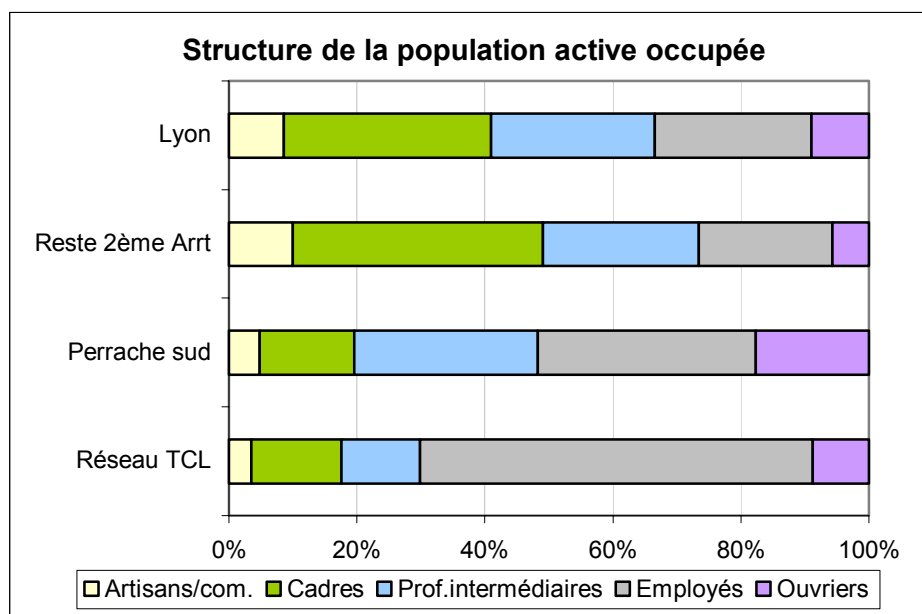
1.2.1.2. Analyse socio-économique

✦ **La population active**

La population active occupée du 2^{ème} arrondissement regroupe 39% de sa population totale. Elle a régressé de 1,4% entre 1990 et 1999 alors que la population active lyonnaise a progressé de 8,3% sur la même période. Les 2^{ème} et 9^{ème} arrondissements sont les seuls arrondissements dont la population active a diminué.

Dans le Sud Perrache, les actifs occupés représentent 40,5% de la population.

D'un point de vue qualitatif, la répartition de la population active occupée par catégorie socioprofessionnelle met en avant la singularité du quartier Sud Perrache.



Graphique 3 - Sources : INSEE – RGP 1999 et SLTC – Enquête fraude 2002

Le Sud de la Presqu'île présente des particularités dans la description de sa population active occupée.

Par rapport à la population active lyonnaise

- Sous représentation des artisans/commerçants (4,8%) et des cadres (14,7%)
- Sur représentation des ouvriers (17,7%), employés (34%) et professions intermédiaires (28,7%).

Par rapport à la population active occupée fréquentant le réseau TCL

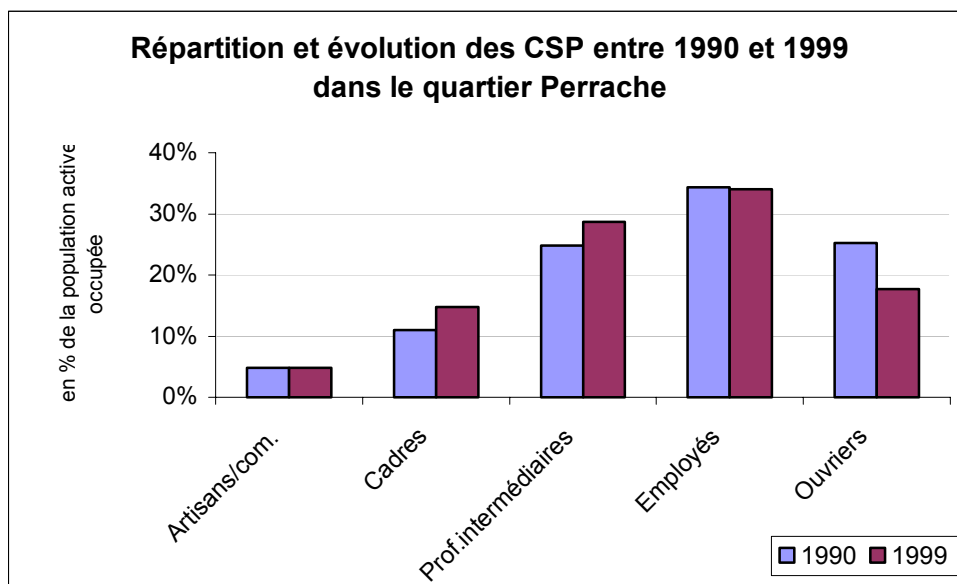
De manière très large, la composition de la population active occupée du Sud Presqu'île se rapproche de celle de la clientèle TCL, avec environ 80% de professions intermédiaires, employés et ouvriers. Dans le détail, des nuances s'imposent :

- Sous représentation des employés, catégorie de clients actifs la plus nombreuse sur le réseau TCL
- Sur représentation des professions intermédiaires, catégorie de clients peu présente sur le réseau TCL.

En termes de besoins en déplacements en TC, la population active du Sud Presqu'île ne semble pas le profil de la population active du réseau TCL. Cet écart

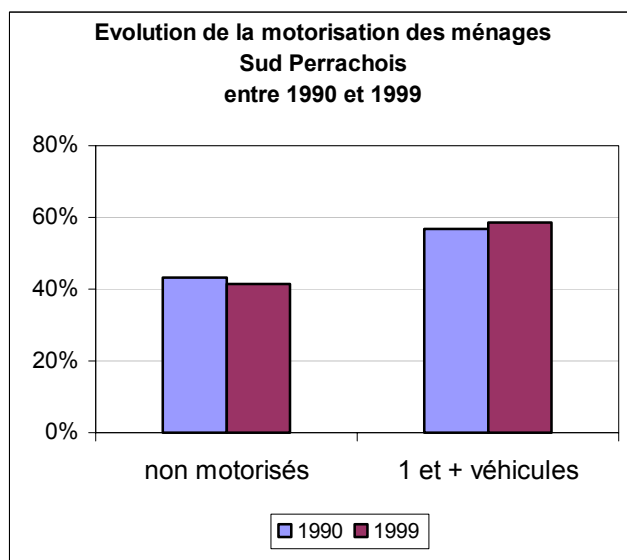
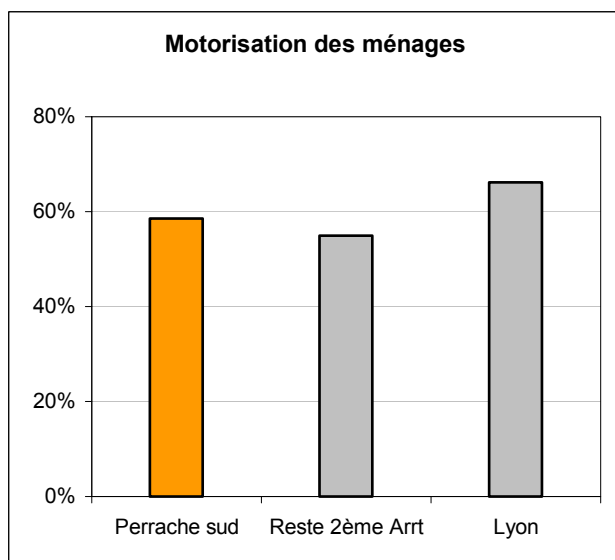
pourrait se renforcer puisque la population des employés a fortement régressé depuis 1990 alors que les catégories intermédiaires et cadres ont progressé dans le quartier Sud Perrache.

Le Sud du 2^{ème} arrondissement évolue et attire une population aux revenus plus élevés à laquelle on rattache souvent une gamme d'activités extraprofessionnelles diversifiées, un pouvoir d'achat stable.



Graphique 4 - Source : INSEE - RGP 1990 et 1999

➤ Le taux de motorisation des ménages



Graphiques 5 et 6 - Source : INSEE RGP 1990 et 1999

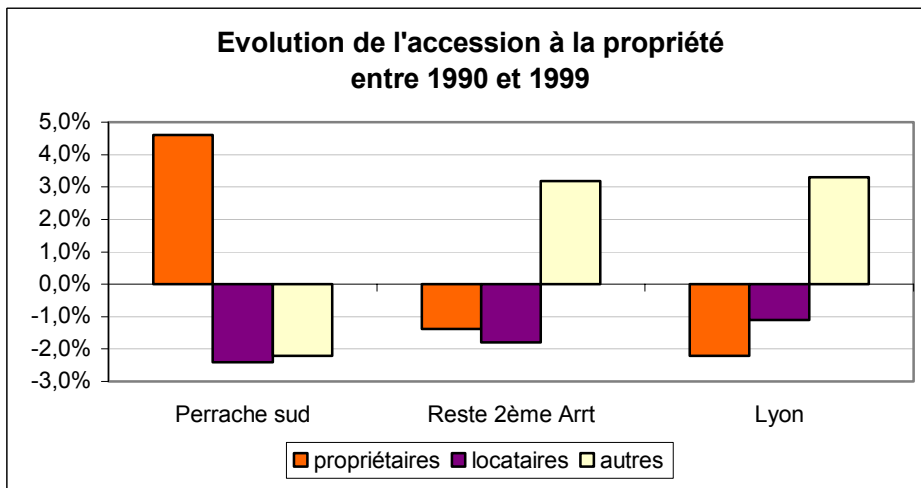
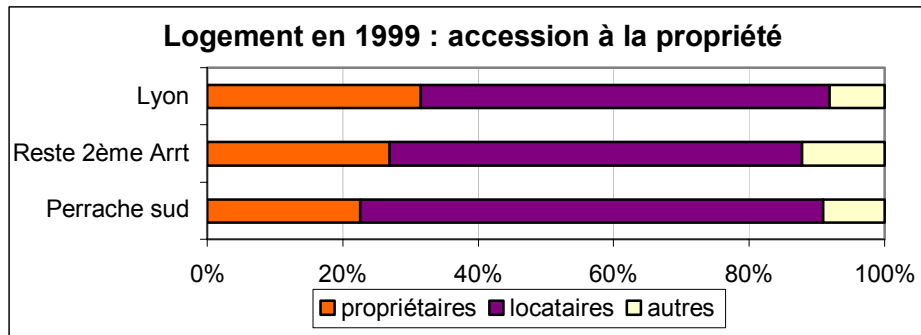
58,6% des ménages sud perrachois sont motorisés. Cette proportion se situe en deçà de la moyenne lyonnaise (66%) et du Grand Lyon (75%). Notons que le taux de motorisation du Sud Presqu'île progresse beaucoup moins vite que celui de l'agglomération lyonnaise. Il est certainement lié aux difficultés de stationnement et de

circulation qui caractérisent le quartier. Il va de pair avec le profil-même de la population qui compte seulement 40,5% d'actifs occupés.

✦ **Le logement et l'accèsion à la propriété**

L'indicateur de l'accèsion à la propriété confirme les analyses précédentes : le Sud Presqu'île est un quartier en pleine mutation de par le profil de sa population.

En 1999, seulement 22% des ménages sud perrachois étaient propriétaires de leur habitation. Le quartier se démarque clairement du reste du 2^{ème} arrondissement où 27% des ménages sont propriétaires, et de la ville de Lyon (32%). Cela confirme les écarts de répartition de la population en CSP constatée auparavant. Le constat le plus marquant est l'évolution de l'accèsion à la propriété entre 1990 et 1999 : le nombre de propriétaires a augmenté de 4,6% dans le quartier alors qu'il a régressé de 2,2% sur Lyon. Cette évolution caractérise un quartier en mutation, bénéficiant de l'arrivée de CSP « supérieures », plus stables, aux besoins spécifiques mais clairement identifiés.



Graphiques 7 et 8 - Source : INSEE - RGP 1990 et 1999

SYNTHESE : SUD PRESQU'ILE ET PROFIL DE SA POPULATION

- **Population : 7383 habitants en 1999**
- **Croissance démographique : négative**
- **Pyramide des âges : population plus âgée que la moyenne lyonnaise**
- **Population active occupée : 40,5% de la population totale, parmi lesquels les CSP « supérieures » progressent et les CSP « inférieures » régressent**
- **Motorisation : 58,6% des ménages**
- **Accession à la propriété : 22% des ménages sont propriétaires de leur logement**
- **+ 4,6% de propriétaires depuis 1990**

1.2.2. L'emploi et les principaux générateurs

1.2.2.1. Le recensement

Le recensement des emplois et des entreprises du Sud Presqu'île a été limité par le système de comptage pratiqué par la CCI de Lyon. Elle n'intègre ni les associations, ni les professions libérales ni les artisans. Aussi, la CCI rattache le nombre d'emplois d'une entreprise à son siège et non pas à son implantation réelle. A titre d'exemple, dans ce recensement, les employés de l'Unité de Transports de Perrache sont rattachés au siège de la SLTC, quartier Part-Dieu.

Cependant, quelques données restent fiables dans leur analyse.

Le quartier compte environ 4500 emplois (hors SNCF) et accueille une majorité d'activités tournées vers le commerce et les services.

- commerces de gros : 28% des établissements
- commerces au détail : 8,3%
- hôtels et restaurants : 14%
- services : 19%

Depuis cinq ans environ le quartier Perrache connaît l'essor des entreprises de pointe et de communication telles que les cabinets de conseils aux entreprises, les agences de publicité ou les bureaux d'études techniques : 80 entreprises au total.

1.2.2.2. L'implantation des entreprises dans le quartier Perrache²

53% des entreprises Sud Perrachoises se sont implantées dans le quartier après 1990. Il est intéressant de noter que leur principale raison d'implantation dans ce secteur est opportuniste et souvent liée au prix attractif du foncier.

1.2.3. Le marché des déplacements mécanisés

² Source : URBANIS. Etude socio-économique du quartier Perrache : diagnostic final, Juin 2002.

1.2.3.1. Méthodologie

Objectifs et Méthodologie :

Objectifs :

La caractérisation et l'analyse des flux de déplacements s'avèrent nécessaires dans une telle étude. Elles visent un double objectif :

- Mesurer et localiser les habitudes de mobilité actuelles de la population Sud Perrachoise. Il s'agira ici d'une analyse n'intégrant pas le contexte du Projet Lyon Confluence. L'évolution prévisible ou imaginable de ces flux avec le Projet Lyon Confluence à moyen terme fera l'objet d'une étude spécifique.
- Analyser l'intérêt du prolongement de la ligne de tramway T1, tel qu'il est programmé, pour la population Sud Perrachoise. Ceci avant de la confronter potentiels déplacements générés par le Projet Lyon Confluence et ses composantes.

Sources :

L'analyse des flux s'appuie sur deux sources :

- L'enquête Ménages de 1995, qui permet un recueil des flux automobiles (VP). Les flux automobiles étant issus d'une enquête par sondage, il est statistiquement pertinent de ne considérer que le flux mécanisés supérieurs à 3000 par jours environ. En effet, on considère qu'un échantillon est représentatif à partir de 30 individus environ.
- Les enquêtes « Origines-Destinations » réalisées sur les lignes TCL à partir de 1996 et permettant de calculer les flux de transports en commun (TC) et des parts de marché des TC sur le total des déplacements mécanisés (VP+TC).

1.2.3.2. Les flux mécanisés tous modes confondus

Le Sud de la Presqu'île génère 30 100 déplacements mécanisés par jour fort de semaine. Les flux liés à notre secteur d'étude sont diffus :

- les flux internes ne représentent que 8% des déplacements mécanisés liés au quartier Perrache
- les autres flux sont majoritairement tournés vers la rive gauche du Rhône (15%) et le Sud Ouest lyonnais (13%).
- Le secteur de Gerland n'a quant à lui pas pu être isolé. En effet, la liaison Perrache Sud - Gerland n'enregistre que 1426 déplacements mécanisés par jour.

1.2.3.3. L'offre actuelle de transport en commun

Le Sud de la Presqu'île est desservi par 11 lignes de bus dont 4 interurbaines et une navette de proximité. Le quartier bénéficie de la proximité du terminus de la ligne A du métro à Perrache. L'offre actuelle est organisée autour :

- d'une desserte en provenance du Sud Ouest de l'agglomération, dont la fonction principale est d'assurer la connexion avec le métro à Perrache et à Bellecour.
- de la ligne 91, dite « Navette Presqu'île » qui constitue une véritable ligne de maillage de la Presqu'île en desservant finement le 2^{ème} arrondissement et en reliant le Nord et le Sud de la Presqu'île.

Parmi ces lignes, seules les 8 et 91 desservent véritablement le quartier. Les autres le longent via le Quai Perrache et ne marquent un arrêt qu'au niveau du Pont Pasteur.

Caractéristiques majeures de ces deux lignes :

	Ligne 8 Ste Foy/Oullins/Perrache/Montessuy	Ligne 91 St Paul/Casimir Périer
Longueur	15 km	4,7 km
Nombre de trajets / jour	115	202
Fréquence en heure de pointe	10 minutes	7 minutes
Voyages / jour	6 700	4 500
Voyageurs / km	2,49	3,60

Le nœud majeur de correspondances est le centre d'échanges de Perrache. Il y convergent en effet 17 lignes de bus urbaines et interurbaines, les deux lignes de tramway et la ligne de métro A, auxquelles il faut ajouter le trafic régional et national via la SNCF.

1.2.3.4. La part de marché des transports en commun

La part de marché des TC sur les flux liés au Sud Presqu'île est très faible (9% en 1996) et très inférieure à la part de marché moyenne relevée dans des zones proches (52% pour le Nord de la Presqu'île, 37% pour la rive gauche et 14% pour Oullins).

Deux liaisons enregistrent des parts de marché TC supérieures à 9% : avec le Sud Ouest lyonnais (14%) et avec le Nord de la Presqu'île (32%). Il s'agit là des zones directement reliées au Sud Presqu'île : la ligne 8 et les lignes interurbaines vers le Sud Ouest lyonnais, et les lignes 8 et 91 ainsi que les facilités d'accès au métro A à Perrache vers le Nord de la Presqu'île.

Notons que le prolongement de la ligne de tramway au Confluent en 2006 répondra particulièrement au fort potentiel que présentent les nombreuses liaisons réalisées avec la rive gauche du Rhône

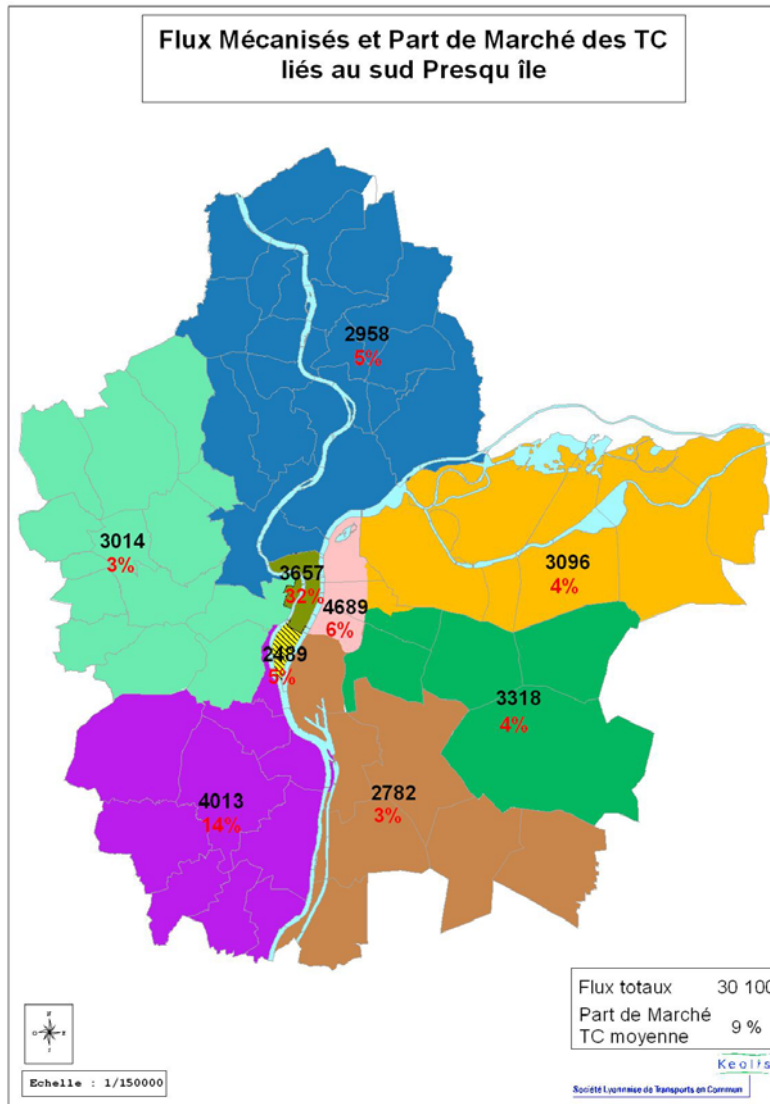


Figure 5

Méthodologie de réalisation et de lecture de la carte :

Pour répondre aux règles statistiques, les arrondissements et communes ont été agrégés jusqu'à ce que leur regroupement atteigne un minimum de 3 000 déplacements liés au Sud de la Presqu'île. Un autre paramètre a été pris en compte pour optimiser la pertinence de cette représentation graphique : les zones d'influence des axes lourds de TC comme les lignes de métro et de tramway.

A titre d'exemple : Parmi les 2 958 liaisons quotidiennes Sud Perrache/Nord Agglomération, 5% sont réalisées en transports en commun.

1.2.3.5. Evolution des flux TC

L'analyse de l'évolution des flux TC entre 1996 et 2003 complète l'état des lieux des déplacements mené jusqu'à présent. Ces évolutions sont calculées à partir des enquêtes « Origines – Destinations » réalisées entre 1996 et 2003 par les TCL. Elles ne permettent pas de mesurer l'évolution des parts de marché TC et VP sur cette période. Rappelons que l'enquête ménage qui fournit les données VP date de 1995.

PRINCIPAUX FLUX	1996 Déplacements TC/jour	2003 Déplacements TC/jour	Evolution en %
Sud Presqu'île Nord Presqu'île	1154	1759	+ 52%
Sud Presqu'île Rive Gauche	261	382	+ 46%
Sud Presqu'île SudOuest lyonnais	553	497	- 10%
Sud Presqu'île Gerland-SudEst	137	130	- 5%
Internes au Sud Presqu'île	130	209	+ 61%
TOTAL	2704	3472	+ 28%

Les progressions les plus significatives ont eu lieu sur les liaisons les plus fréquentées ainsi que sur les flux internes au Sud Presqu'île. Ces chiffres ne signifient pas forcément que la part de marché des transports en commun a augmenté dans de pareilles proportions.

2. Le Projet Lyon Confluence et ses enjeux

Le Projet Lyon Confluence est d'ores et déjà considéré comme l'un des plus grands projets européens de développement urbain de centre-ville. Il correspond à la création d'un nouveau quartier multifonctionnel sur la partie Sud de la Presqu'île lyonnaise.

Ce chapitre sera consacré à la description et à l'analyse du projet urbain Lyon Confluence tel qu'il est présenté et annoncé par la Communauté Urbaine de Lyon et la SEM Lyon Confluence³. Le chapitre suivant sera quant à lui une analyse objective du projet et de son évolution dans le temps et dans l'espace.

L'idée d'un grand projet pour la Confluence a été lancée par Raymond BARRE en 1997. Si les composantes et les priorités du projet ont beaucoup évolué (notamment depuis le changement de municipalité en 2001), ses grands principes et objectifs ont été maintenus.

Il s'agit de développer la Confluence en tant que nouvelle centralité lyonnaise. Pensé aux différentes échelles de la Confluence, de la Presqu'île, de la ville et de l'agglomération toute entière, le projet vise les objectifs suivants :

- Apporter une nouvelle attractivité à l'agglomération lyonnaise, notamment grâce à l'ouverture du pôle de loisirs (cinéma multiplexe, salles de spectacles, équipements sportifs et ludiques, centre de balnéothérapie, commerces...)
- Reconquérir les friches industrielles qui caractérisent le site actuel, en les vouant à des activités plus nobles (l'habitat, le commerce, les loisirs, le tourisme...) et en mettant en valeur le patrimoine naturel et bâti de la Presqu'île (création des bassins d'eau et de parcs sur les berges de la Saône)
- Désenclaver le Sud de la Presqu'île grâce à sa desserte améliorée par les transports collectifs dès 2005 : prolongement de la ligne T1 du tramway de Perrache jusqu'à Montrochet dès 2005 et jusqu'au Confluent en 2007.

L'envergure du projet suggère un plan à long terme pouvant s'étendre sur 30 ans environ. Cela permet aujourd'hui de fixer les orientations générales du projet de manière cohérente tout en prenant en compte l'évolution de la société et de ses besoins, ainsi que les premiers effets quantitatifs et qualitatifs de l'avancement du projet. Conformément à ce souci de durabilité et de mutabilité du projet, des constantes ont été proposées. Cette étape s'avère fondamentale puisqu'il s'agit de définir « l'ossature » autour de laquelle le projet prendra corps : la base du plan d'urbanisme réglementaire. Il convient de les préciser⁴ :

- L'entrecroisement des formes bâties et des espaces « naturels » (l'eau et le végétal)
- La maximisation de l'étendue des espaces verts (sur la totalité des berges de la Saône et dans la pointe du Confluent)

³ SEM Lyon Confluence : voir présentation dans l'encart

⁴ Source : Plaquette de présentation du projet, version 2003, SEM Lyon Confluence.

- La répartition des fonctions du centre d'échanges autour de la gare et le rétablissement des continuités urbaines sur le Cours de Verdun
- Le parti d'aménagement des quais du Rhône : quai bas et planté, front bâti rectiligne
- Prolongement des voies vers l'Ouest et le Sud, respectivement grâce au franchissement des voies ferrées et à la création de passerelles vers Gerland.
- L'extension des modes lourds de transports en commun sur le Cours Charlemagne

LA SEM LYON CONFLUENCE

La SEM LyonConfluence, Société Anonyme d'Economie Mixte Locale créée en 1999 est présidée par Gérard COLLOMB, Maire de Lyon et Président du Grand Lyon. En 2003, la SEM titulaire d'une convention publique d'aménagement est devenue l'aménageur du Projet Lyon Confluence pour le compte du Grand Lyon.

Ses missions :

- Conduite des études générales
- Maîtrise foncière
- maîtrise d'ouvrage des équipements publics inscrits dans la ZAC
- Organisation des concours de maîtrise d'œuvre pour la Conception des espaces publics
- Commercialisation des charges foncières

Ses actionnaires :

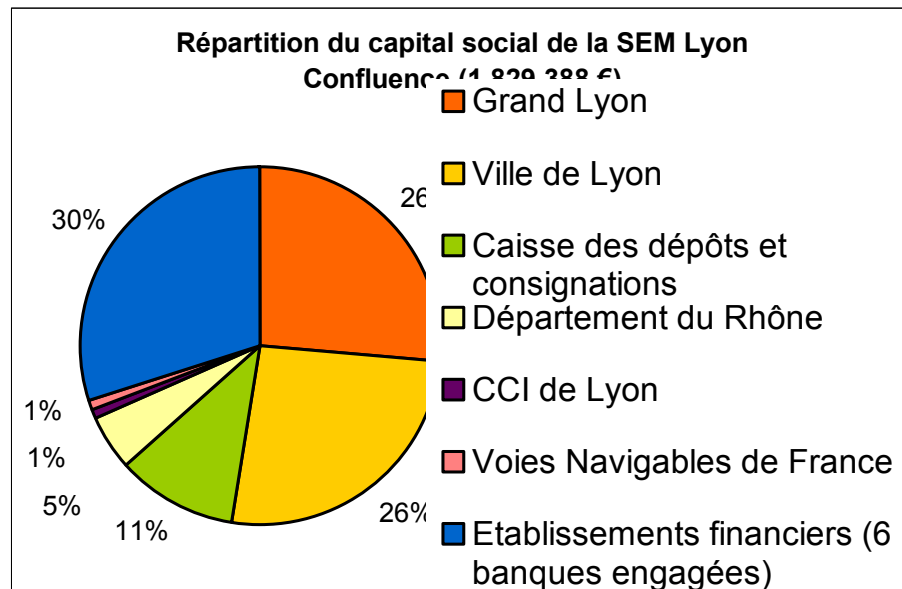


Figure 6 - Source : SEM Lyon Confluence, 2003

2.1. Un projet de requalification urbaine

Le Sud de la Presqu'île, même s'il a su développer une âme populaire et conviviale, reste complexé par le dynamisme du Nord de la Presqu'île : le sentiment d'évoluer en marge de Lyon. Il se trouve enclavé et pourtant en plein centre-ville. Paradoxalement, les éléments qui contribuent le plus à cet éloignement physique et affectif qu'entretiennent les lyonnais avec le secteur, constituent véritablement les points d'appui du Projet Lyon Confluence :

✦ L'omniprésence des transports dans le secteur

« L'autoroute dans la ville⁵ », le centre d'échanges de Perrache et la gare SNCF (TER et TGV) ont largement contribué à l'isolement du Sud Presqu'île par rapport au Nord de l'agglomération. Aujourd'hui, les investigateurs du projet Lyon Confluence associent ces éléments performants de communication à la « vocation évidente de centralité de la Confluence »⁶

✦ Le Rhône et la Saône

Comme vu précédemment, les possibilités de franchissement du Rhône et de la Saône sont rares. Les deux fleuves contribuent à l'isolement du Sud Perrache par rapport au Sud Ouest lyonnais et au secteur de Gerland. Aujourd'hui, cette enclave naturelle liée aux fleuves devient un outil de mise en valeur du territoire.

✦ Les friches industrielles

Elles ont quant à elles nourri le terme de « Derrière les voûtes », un territoire désaffecté, pollué et délaissé. Aujourd'hui, le Projet Lyon Confluence correspond en partie à la reconquête de ces espaces industriels au profit de zones et d'activités modernes et attractives.

La première phase de réalisation du projet a été votée par le Grand Lyon en 2003 sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). La durée de réalisation de cette première phase est estimée à une douzaine d'années. En 2015, 350 000 m² SHON⁷ devraient être construits et un important programme d'équipements publics réalisé : un quart du projet d'ensemble à terme.

La ZAC couvre une superficie de 41 hectares répartis en deux zones : la Place des Archives au Nord, et le secteur Sud Ouest, auxquelles s'ajoutent le Musée des Confluences et le Carrefour Pasteur. La première phase concerne donc directement le quartier existant et pas seulement les terrains industriels à reconverter.

⁵ « L'autoroute dans la ville » : expression employée par Laurent SAUZAY, « Louis PRADEL, maire de Lyon », Editions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998.

⁶ Plaquette SEM Lyon Confluence. Lyon déploie son centre entre Rhône et Saône, p.4

⁷ SHON : Surface Hors Œuvre Nette



1. Place des Archives
2. Pôle de loisirs : 60 000 m² utiles
3. Place nautique : 4ha de bassins Parc de la Saône sur l'emprise du quai Rambaud
4. Programme résidentiel (1 600 logements) et tertiaire
5. Port Rambaud : réhabilitation des entrepôts pour activités économiques, culturelles et de loisirs.
6. Musée des Confluents : lieu d'exposition et de conférences : 8 500 m²
7. Carrefour Pasteur : réaménagement et adaptation pour l'arrivée de la ligne de tramway et du musée des Confluents
8. Prolongement de la ligne T1 et aménagement du Cours Charlemagne

Figure 7 : 1^{ère} Phase du projet

Calendriers et maîtres d'ouvrage de la première phase (Figure 8)

Principales composantes du projet	Réalisation et mise en service	Maîtrise d'ouvrage
Libérations foncières et enquêtes publiques	2003/2004	SEM Lyon Confluence
Tramway prolongement à Montrochet et aménagement du Cours Charlemagne	2005	SYTRAL
Ouvrages ferroviaires	2006	- Réseau Ferré de France - SNCF
Place des Archives	2006	Ville de Lyon
Place nautique et parc des Berges	2007	SEM Lyon Confluence
Pôle de loisirs	2007	Unibail/MAB
Musée des Confluents	2007	Conseil Général du Rhône
Port Rambaud	2003/2015	- Voies Navigables de France

		- SEM Lyon Confluence
Voiries – prolongement vers l’Ouest et le Sud	2006/2015	SEM Lyon Confluence
Programmes immobiliers privés	2006/2015	Promoteurs privés sélectionnés
Equipements publics de proximité	2007/2015	- SEM Lyon Confluence, - Grand Lyon, - Ville de Lyon

Le projet Lyon Confluence promet une certaine diversité et mixité de ses fonctions urbaines. Cet aspect représente une grande attente des habitants du secteur et du Comité Perrachois d’Intérêt Local⁸ en particulier. Cette mixité s’appliquera au niveau de l’îlot, excluant ainsi toute idée de zonage fonctionnel du territoire. En revanche, selon le contexte, des dominantes fonctionnelles apparaissent clairement :

- dominante résidentielle au Nord de la base nautique
- dominante tertiaire au Sud du pôle de loisirs
- îlots mixtes à l’Est du pôle de loisirs
- peu ou pas de logements aux abords des voies ferrées

Les commerces, services et activités tertiaires devraient être rassemblés au pied des immeubles, en particulier rue Denuzière (parallèlement au Cours Charlemagne) et à proximité du quai Nord de la place nautique.

Répartition des fonctions urbaines de la première phase du projet :

Figure 9

	Surface en m ² SHON	% de la surface construite
Logements	128 000	36%
Tertiaire et activités	92 000	26%
Commerces, services, loisirs et hôtels*	120 000	34%
Equipements publics de proximité	15 000	4%
Total ZAC	355 000	100%

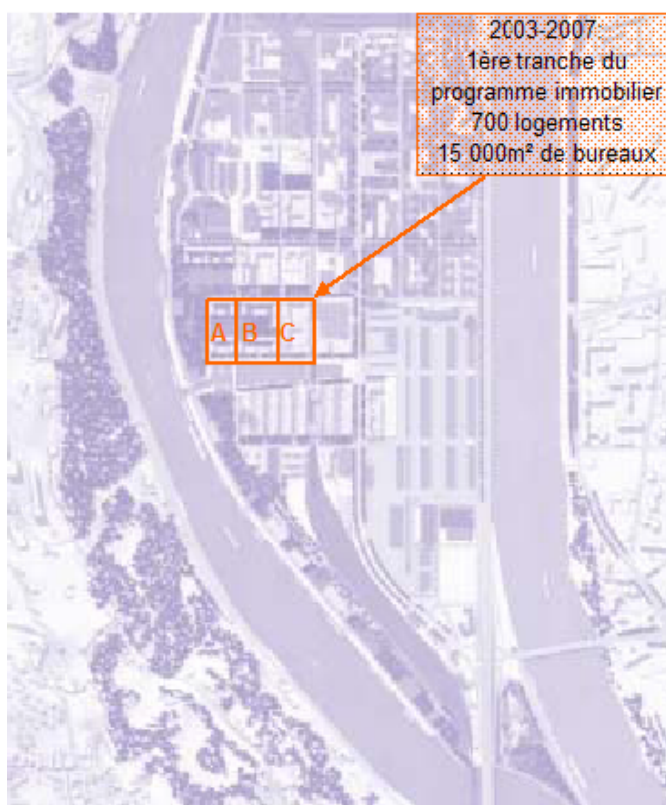
* Nota : le pôle de loisirs couvre une surface de 60 000 m² SHON

⁸ Bertrand JABOULEY, Président du Comité Perrachois d’Intérêt Local, rencontré le 9.07.2004

✦ **Le logement** (Figure 10)

D'ici 2007, une première tranche de trois îlots sera déjà construite : 700 logements et 15 000 m² de bureaux en bordure de la place nautique. La mixité sociale sera semble-t-il respectée : la gamme de logements sera large et composée de logements sociaux (20% conformément à ce qu'impose la loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2000⁹), d'habitats standards en location ou en accession à la propriété, et de haut de gamme. On peut espérer que ce secteur attire une population diversifiée. Par analogie à d'autres quartiers, **700 logements peuvent représenter 2000 habitants supplémentaires.**

D'ici 2015, la première phase du Projet Confluence annonce la **construction totale de 1 600 logements, soit l'arrivée de 4000 à 5 000 nouveaux habitants** dans le quartier.



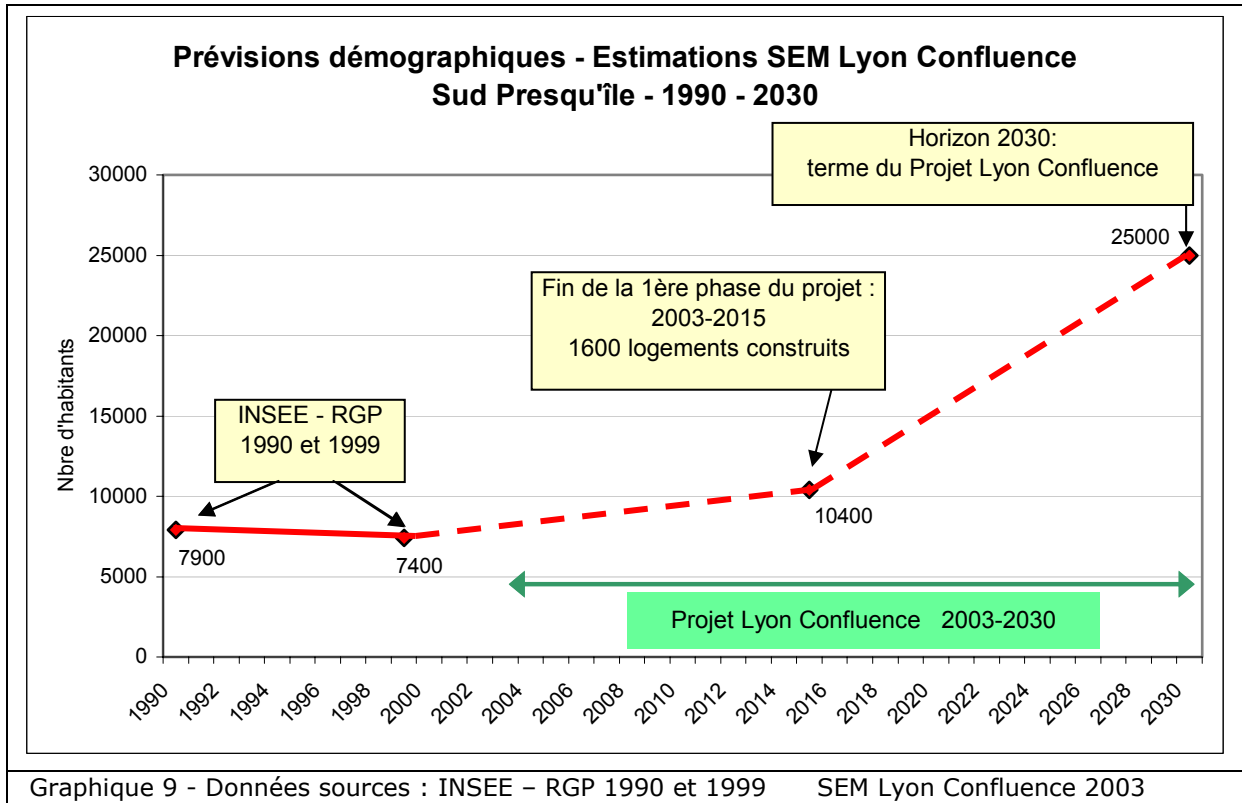
✦ **Population résidente attendue**

La SEM Lyon Confluence insiste sur deux aspects de l'analyse :

- La réalisation du Projet Lyon Confluence s'échelonne sur plusieurs dizaines d'années. En l'état actuel du projet, seules les prévisions démographiques liées à la première phase du projet sont permises : 2003-2015 et plus précisément la première tranche de construction 2004-2007. Les prochaines phases du projet seront limitées par des enjeux économiques et politiques importants et attachées au succès de la première phase réalisée. Il s'agit d'un projet urbain et non d'un programme urbain.
- En plus de créer de nouveaux logements, le Projet Lyon Confluence a pour objectif de redynamiser et revaloriser de quartier Perrache. Le quartier peut semble-t-il compter sur cette dynamique : renversement de tendance de l'évolution démographique (aujourd'hui négative) et réoccupation des nombreux logements vacants, attrait renforcé des populations de cadres et professions intermédiaires, et nouvel attrait des promoteurs immobiliers pour des opérations de valorisation du bâti existant dans le secteur.

⁹ Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains, dite Loi SRU – 13.12.2000. Cette loi traduit la volonté de promouvoir un développement des aires urbaines plus cohérent, plus durable et plus solidaire. Pour répondre à cet objectif, la loi apporte dans les domaines de l'urbanisme, de l'habitat et des déplacements, des réformes profondes et impose une mise en cohérence des documents et des politiques concernant la ville au sens large. Pour favoriser la mixité sociale, les communes situées dans des agglomérations de plus de 50 000 habitants, doivent disposer de 20% de logements sociaux.

Très ambitieux, le Projet Lyon Confluence se base sur l'évolution démographique suivante. Celle-ci semble être calculée de manière très large et approximative. Dans le chapitre suivant (§3.2) nous conduirons une analyse objective en nous appuyant des projets de même type, existants ou en cours de réalisation :



Les prévisions presentées à l'horizon 2030 par la SEM Lyon Confluence semblent surévaluées. Le projet envisage en effet l'arrivée de 18 000 habitants dans le quartier Perrache d'ici 2030. En suivant une règle très simplificatrice rapportant le nombre d'habitants à la superficie, les futures phases de réalisation du projet (dès 2015) ne pourraient pas justifier plus de 7000 nouveaux habitants sur les terrains restant à urbaniser (ceux du marché de gros et des prisons) ; soit à terme, un quartier de 19 000 habitants. Sur ces terrains, la SEM Lyon Confluence semblerait d'ailleurs davantage privilégier l'implantation d'équipements publics et/ou institutionnels plus que des quartiers résidentiels.

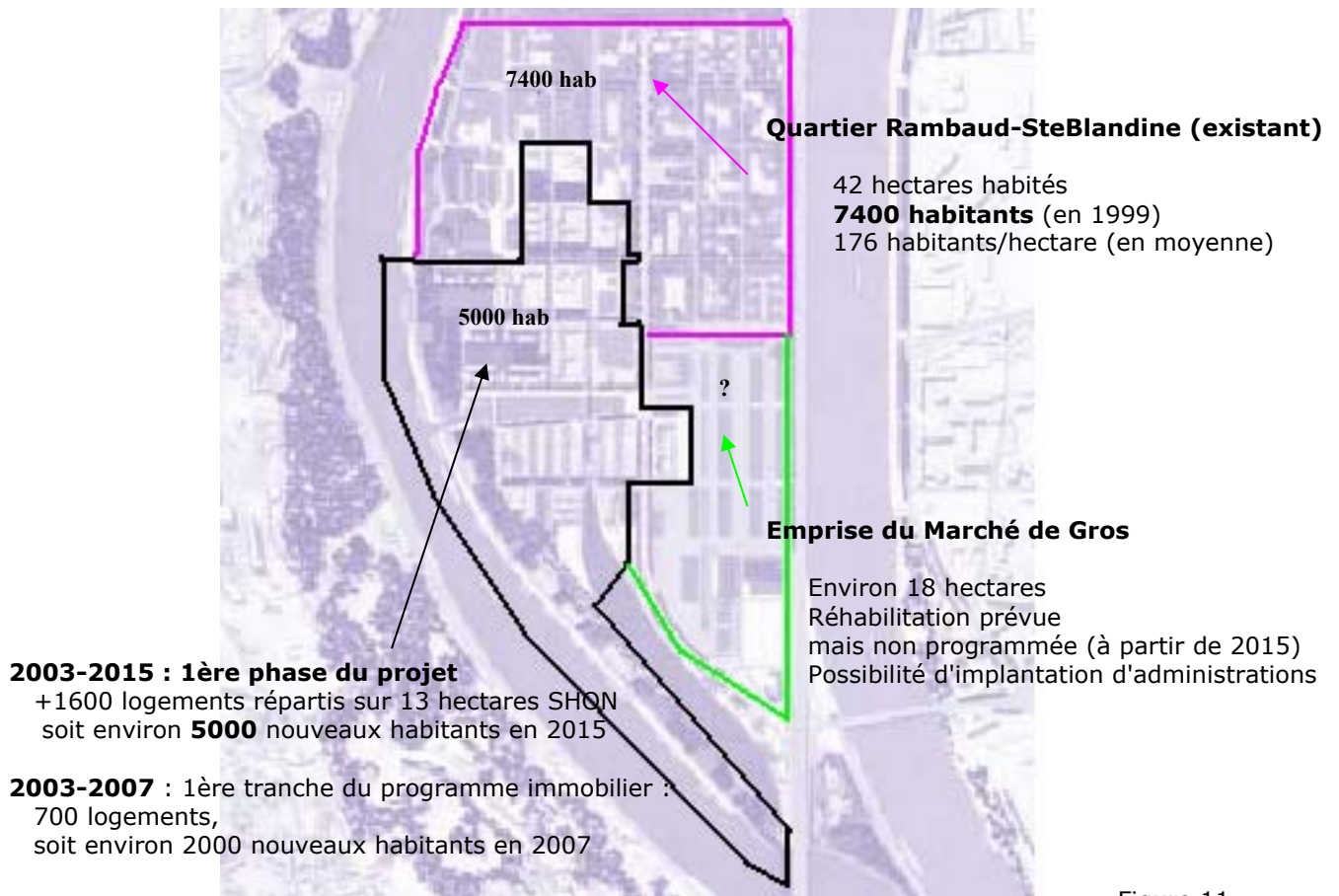


Figure 11

➤ **Les équipements publics**

La réalisation de la ZAC donne lieu à un important programme d'équipements publics d'intérêt local d'une part, et d'équipements d'infrastructure d'autre part :

- création de nouveaux équipements
- déplacements et réaménagement d'équipements existants actuellement situés sur les terrains à reconvertir.



2.2. Les problématiques de déplacements dans le Projet Lyon Confluence

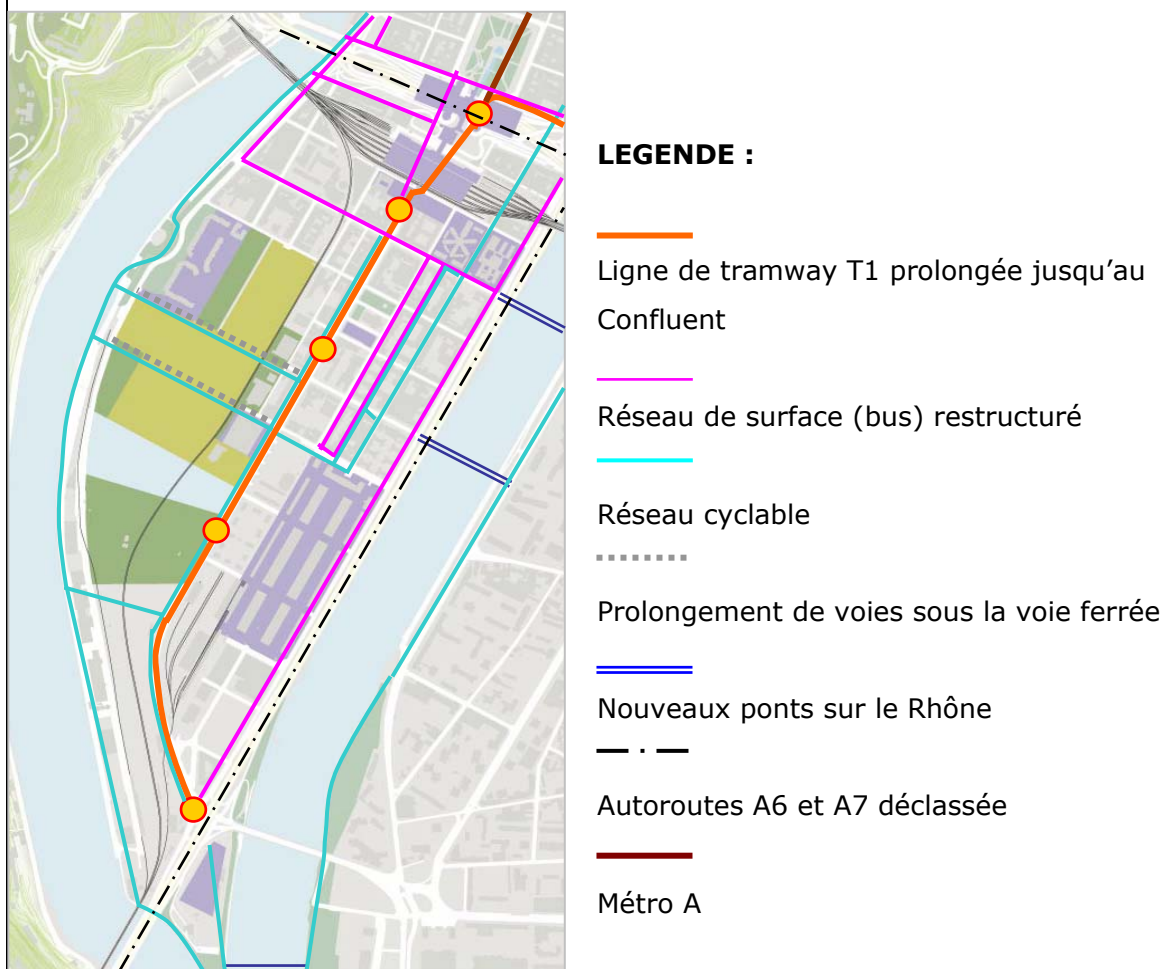
Conformément à ce qu'imposent la logique urbaine et la loi SRU de l'an 2000, le Projet Lyon Confluence intègre les problématiques de déplacements et de transports. L'ambition du projet étant à la fois locale, d'agglomération et certainement régionale, l'accessibilité sera une des clés de sa réussite. Il compte sur un système de transports multimodal équilibré sur l'ensemble du quartier.

En termes de desserte, le projet urbain intègre des aménagements à court et long termes destinés à assurer la desserte fine du quartier et de ses nouveaux équipements et à garantir des liaisons performantes et diversifiées entre le quartier Perrache et le reste de l'agglomération.

Calendrier des aménagements de transport (Figure 13)

	Réalisation et mise en service
Prolongement de la Ligne de Tramway - A Montrochet - Au Confluent	2005 2007
Réorganisation du réseau de surface (bus)	2005
Aménagement d'un réseau cyclable	2003-2005
Prolongement des voiries sous la voie ferrée	2006-2015
Déclassement des autoroutes A6 et A7 en centre-ville	... ?
Création de ponts et passerelles sur le Rhône	Conditionnées par le
Démolition partielle du centre d'échanges de Perrache	déclassement des autoroutes A6 et A7

ORGANISATION DES TRANSPORTS A L'HORIZON 2015
(Hors circulation automobile, non déterminée) Figure 14



2.2.1. La desserte TC du Sud Presqu'île réorganisée dès 2005

2.2.1.1. Le prolongement de la ligne T1 du tramway : 2005

✦ Le choix du tramway

Dès l'automne 2005, le « nouveau quartier Perrache » sera desservi par la ligne de tramway T1, prolongée entre Perrache et Montrochet. En 2007, la ligne rejoindra la pointe de la Presqu'île, au « Musée des Confluences ». Le choix du mode a soulevé de nombreux débats, largement basés sur les enjeux politiques et économiques qu'il suggérait.

Les Perrachois, élus et habitants, défendaient l'hypothèse du prolongement de la ligne A du métro pour une liaison directe avec le Nord de la Presqu'île. Cela imposait des études techniques et des travaux très lourds (déclassement de l'autoroute passant sous le centre d'échanges, enfouissement et reprise de la ligne de métro à partir de la station Ampère¹⁰), des investissements sur très long terme, et un délai de réalisation dépassant largement la durée des mandats du Président du Grand Lyon et de la SEM Lyon Confluence...

L'alternative du tramway a finalement été choisie pour :

- les « facilités » de réalisation qu'elle présentait (franchissement des Voûtes de Perrache effectif),
- son coût d'investissement, largement inférieur à celui du métro (38 millions d'euros),
- la durée du chantier (18 mois environ), cohérent avec les échéances politiques de mandats,
- la possibilité de relier Perrache aux deux principales gares de l'agglomération, aux futures lignes LEA¹¹, C1 et C2¹² et au pôle tertiaire et commercial de la Part-Dieu,
- l'impact connu du tramway, structurant un quartier et en valorisant le patrimoine et les activités
- l'opportunité de réorganiser le Cours Charlemagne et ses abords de façade à façade.

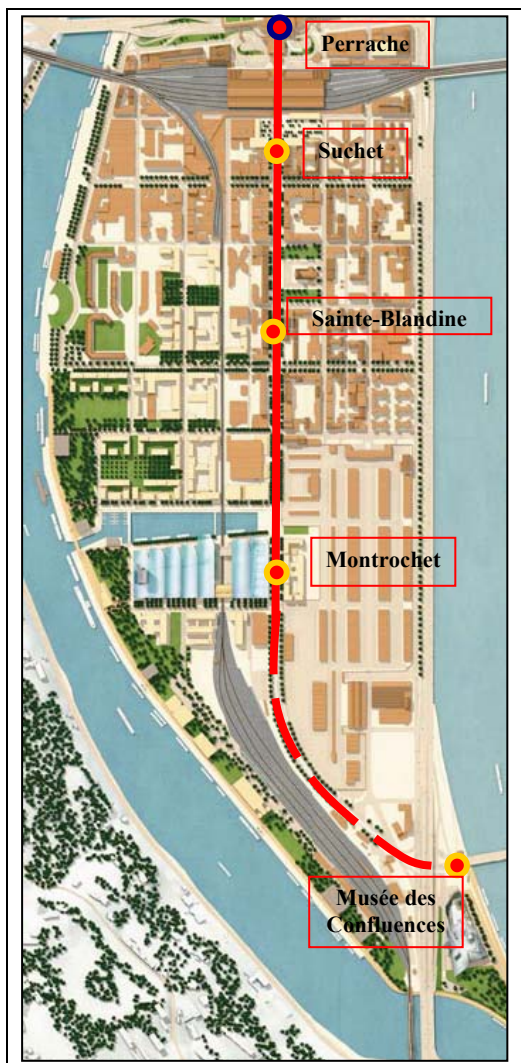
✦ Caractéristiques de l'extension du tramway

L'itinéraire retenu, d'une longueur de **2040 mètres**, reliera le terminus actuel de la ligne, « Perrache », au futur terminus « Musée des Confluences » via le Cours Charlemagne. Cette extension comprend quatre nouvelles stations :

¹⁰ La ligne A du métro est en surface dans le centre d'échanges de Perrache. La pente de remontée commence à la station Ampère, située environ 300 mètres avant Perrache.

¹¹ LEA : ligne de tramway express reliant Part-Dieu à Mezieu – mise en service prévue fin 2006

¹² C1 et C2 sont les noms commerciaux des projets d'axes forts entre Part-Dieu Caluire et Rillieux, appelés initialement A5. Les dates de mise en service de ces deux lignes ne sont pas arrêtées.



- **Suchet** : dessert l'arrière des Voûtes et la future Place des Archives
- **Sainte-Blandine** : au cœur du quartier d'habitat actuel
- **Montrochet** : au niveau du futur pôle de loisirs
- **Musée des Confluences** : prévue au Sud de l'accès au pont Pasteur pour desservir le Musée, sur son parvis.

Le choix du tracé sur le Cours Charlemagne, véritable colonne vertébrale du Sud Presqu'île, est pertinent. Du point de vue de l'emprise au sol, le Cours Charlemagne est en effet la voie la plus à même d'accueillir un tel équipement. Aussi, ce positionnement du tracé permet de desservir l'ensemble de la population, des emplois et activités du secteur : la distance entre la ligne et les fleuves est inférieure à 400 mètres¹³, ce qui signifie que **tout le secteur Perrache est intégré dans le « corridor tramway »**.

Figure 15 : Tracé du prolongement de la ligne T1

✦ **Terminus partiel à Montrochet et enjeux d'exploitation:**

La ligne comporte un terminus partiel à Montrochet et une section provisoirement en voie unique entre les stations « Montrochet » et « Musée des Confluences ». Sur ce dernier tronçon, l'aménagement sera provisoire, en attente du redressement du Cours Charlemagne.

En matière d'exploitation, ce prolongement de ligne nécessite un apport de matériel roulant (2 rames supplémentaires pour Montrochet et 1 rame pour le Musée des Confluences) et un renfort des effectifs d'exploitation et de maintenance. La mise en service d'un terminus partiel et d'une voie unique ne semble pas poser de problème en terme de graphicaire et de cadencement. Une rame sur deux poursuivrait sa course jusqu'au musée. L'organisation actuelle d'exploitation des lignes T1 et T2 sera conservée à l'occasion de l'extension de la ligne T1. Les efforts les plus importants devront être portés sur l'information aux voyageurs en particulier dans les rames des lignes T1 et T2 et dans la station « Perrache » de manière à familiariser les clients avec :

¹³ Source SLTC : la valeur de 400 mètres représente la distance moyenne de rabattement à pied sur le métro, équivalente, a priori à celle du tramway. Elle correspond à un temps de marche à pied de 7 minutes pour un marcheur moyen (3,6 km/h).

- La Station « Perrache » devenant une station commune aux deux lignes (et non plus un terminus commun)
- Le Terminus de la ligne T2 « St Priest - Perrache »
- Le Terminus partiel de la ligne T1 « La Doua - Montrochet »
- Le Terminus de la ligne T1 « La Doua - Musée des Confluences »

Le prolongement de la ligne T1 entre Perrache et Montrochet, et la création de ses trois nouvelles stations (Suchet, Sainte-Blandine et Montrochet) pourraient générer, selon la SLTC, un trafic de 1 800 nouveaux déplacements (1 800 nouveaux clients TCL).

2.2.1.2. Adaptations du réseau de surface associées au projet

Le projet d'urbanisme et le prolongement de la ligne T1 du tramway s'accompagnent de réadaptations du réseau de surface. La mutation du quartier provoquera une évolution des besoins de déplacements liée aux nouveaux services et équipements du secteur. Le tramway répondra partiellement à ces besoins. Les lignes de bus répondront à d'autres enjeux. Les adaptations retenues reposent sur trois principes habituellement soutenus par le SYTRAL pour ce genre de projet :

- maintenir les liaisons existantes
- éviter les doublons entre le tramway et les lignes de bus
- améliorer le maillage de ce quartier tout en favorisant la vitesse commerciale des transports publics.

✦ **Ligne 91 : Navette Presqu'île Saint Paul – Casimir Périer**

La liaison directe avec le cœur de la Presqu'île est conservée. Le secteur de Sainte-Blandine, le plus densément peuplé du Sud Presqu'île, bénéficiera de l'offre structurante du tramway et d'une desserte de proximité assurée par la Navette Presqu'île 91.

L'itinéraire de la navette Presqu'île modifié au profit du quartier Sainte-Blandine:

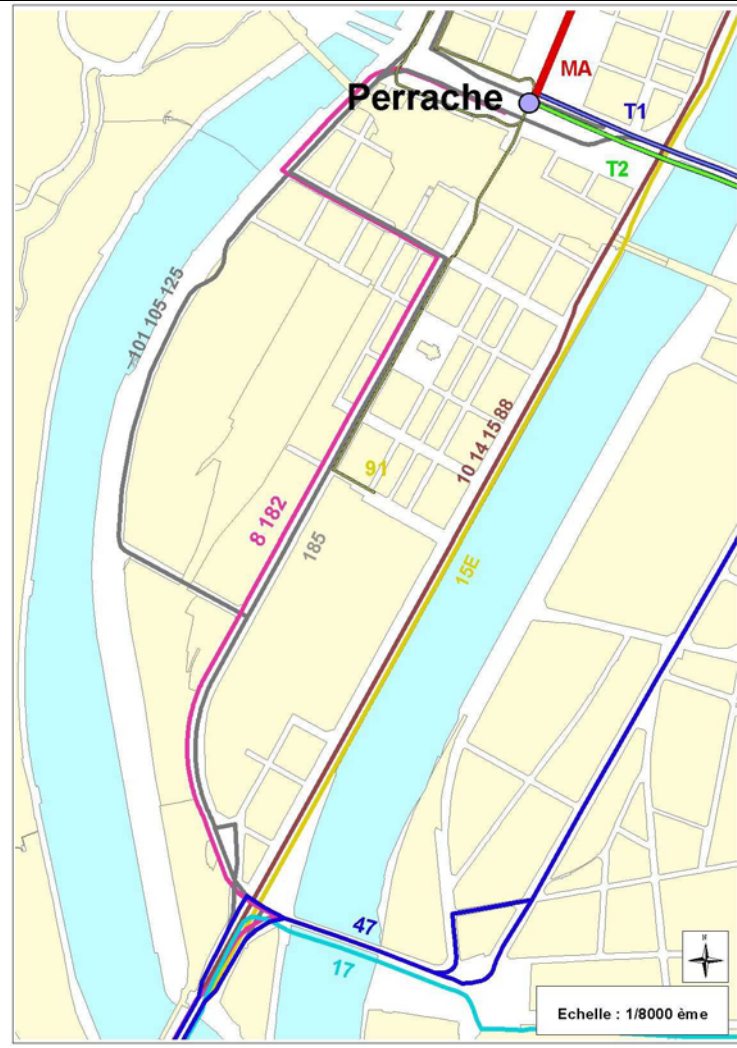
- Sens Nord-Sud Direction C.Périer : Passage sous la Voûte Collonges ~ Cours Suchet (Ouest) ~ Rue Smith ~ Terminus Rue Casimir Périer
- Sens Sud-Nord Direction St Paul : Rue Quivogne ~ Cours Suchet (Est) ~ Voûte Charlemagne Ouest ~ Cours Verdun Gensoul.

✦ **Ligne 8 : Ste Foy/Oullins – Perrache – Montessuy**

Le tracé du tramway sur le Sud Presqu'île ne justifie plus l'itinéraire actuel de la ligne 8. Celle-ci bénéficiera certainement de la création d'un couloir bus sur le Quai Perrache par lequel elle transitera dans les deux sens. La vitesse commerciale de la ligne sera ainsi améliorée et la liaison entre le Sud Ouest Lyonnais et le nord de la Presqu'île sera plus directe. Le secteur de Sainte-Blandine profitera aussi de cet aménagement.

Figures 16 et 17

Offre TC actuelle dans le quartier Perrache



Restructuration du réseau de surface associée à l'évolution du quartier Perrache (SLTC – Juin 2004)



✦ **Lignes 10, 14, 15, 88 et 182 : Sud-Ouest lyonnais – Nord Presqu’île**

Ces liaisons directes entre La Mulatière et le nord de la Presqu’île seront conservées. Leurs performances en termes de vitesse commerciale pourraient même être améliorées grâce à un itinéraire en site propre sur le Quai Perrache. Passant actuellement par l’autoroute, ces lignes subissent, in facto, les aléas de la circulation. La solution du site propre est conditionnée par la création du couloir bus d’une part, et la possibilité de rejoindre le Quai Gailleton depuis le Quai Perrache, d’autre part. Cette dernière hypothèse est actuellement à l’étude et privilégie un franchissement souterrain du carrefour « Récamier-Galliéni ».

Le scénario retenu, tant dans le tracé de la ligne de tramway prolongée que dans la restructuration des lignes de bus, présente l’avantage d’être évolutif. Il garantit une desserte performante du quartier Perrache et offre des moyens d’accès divers pour accéder en transports collectifs au nord de la Presqu’île et aux lignes de métro A, D et B. Il renforce l’efficacité des lignes directes issues de Sud-Ouest lyonnais. Enfin, ce scénario n’est pas figé et reste prêt à satisfaire tout projet d’amélioration des liaisons entre le quartier Perrache et le secteur de Gerland.

2.2.2. Des liaisons internes facilitées, un cadre de vie amélioré

Le Projet Lyon Confluence répond à la nécessité d’équilibrer le maillage de la voirie sur tout le quartier Perrache et notamment sur sa partie Est.

Il s’agit d’abord de prolonger les rues Bayart et C.Périer vers la Saône en passant sous la voie ferrée. Des îlots étant ainsi formés, la notion de « proximité » prend tout son sens. Les distances entre les différents îlots, les équipements, les autres espaces et les stations de tramway sont ainsi réduites et équilibrées.

Il s’agit aussi de privilégier le partage de la voirie entre les différents modes de transports, collectifs ou individuels, motorisés ou non. Dans cette optique, le rééquilibrage s’opère surtout en faveur des modes doux de déplacement et des transports collectifs, au dépend de la place laissée à l’automobile. Le Cours Charlemagne, emprunté par le tramway, n’offrira plus que deux voies à la circulation automobile (une par sens) contre quatre actuellement, au profit de voies dédiées au cycles et aux piétons de part et d’autre du tramway. Les rues Quivogne et Delandine (côté Rhône) seront transformées en « zone 30 » (comme cela a été adopté récemment pour le nord de la Presqu’île), sécurisant ainsi la circulation des piétons et des deux-roues. Enfin, l’emprise du Quai Rambaud, jusqu’à présent fréquenté par des flux automobiles de transit, sera entièrement dédiée au Parc de Saône, exclusivement réservé aux modes de doux.

2.2.3. La Confluence ouvert au reste de l’agglomération, à très long terme

« Avec Lyon Confluence, le Grand Lyon se donne les moyens d’attirer, en plein centre, les emplois, les services, les institutions et les grands événements qui caractérisent les villes capitales, et ainsi de construire son avenir sur la scène internationale. L’ambition du projet est de :

- créer un nouveau quartier en centre ville pour renforcer le rayonnement du Grand Lyon
- développer une offre innovante et attractive de loisirs urbains
- mettre en valeur les paysages
- reconquérir les friches industrielles et logistiques
- désenclaver le sud de la Presqu'île »

[Gérard Collomb, Président du Grand Lyon, lors du lancement des réunions publiques le 25 Juin 2002].

2.2.3.1. Une priorité : le déclassement des autoroutes A6 et A7 en centre-ville

En matière de déplacements, les avancées précédemment présentées s'insèrent toutes dans la première phase du Projet Lyon Confluence et seront réalisées avant 2007. A long terme, cet ambitieux projet urbain déclenchera peut-être, enfin, le lancement de chantiers lourds, étudiés depuis de longues dates et tous conditionnés par le déclassement des autoroutes A6 et A7 en centre-ville. Ce déclassement comporte des enjeux politiques, institutionnels, territoriaux et financiers majeurs qui freinent fortement l'avancée d'un tel changement. Il est du ressort de l'Etat. La suppression de « l'autoroute dans la ville » correspondra, à l'Ouest de Lyon, à la construction d'un contournement autoroutier dont le choix du tracé demeure conflictuel.

PROJETS : CONTOURNEMENT AUTOROUTIER OUEST DE LYON

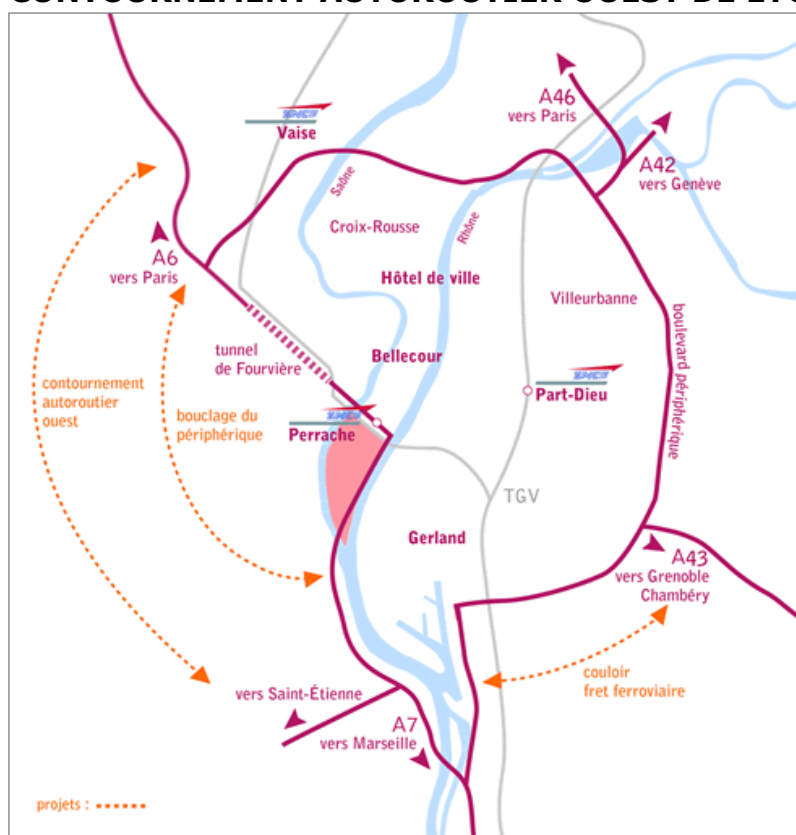


Figure 18
Source : Grand Lyon

2.2.3.2. « Faire sauter le verrou » : la démolition partielle du centre d'échanges de Perrache

Né d'un gigantesque projet urbain en 1976, toujours remis en cause, le centre d'échanges de Perrache sera partiellement détruit dans le cadre du Projet Lyon Confluence.

Tous les modes de transports convergent vers le centre d'échanges de Perrache : le métro depuis l'origine, le tramway depuis 2001, les transports collectifs urbains, les cars départementaux et internationaux, l'autoroute, et les voies ferrées (TER, TGV et lignes internationales).

- **Niveau N-1** : exclusivement dédié à la voirie routière et autoroutière

- **Niveau 0** : réunit les terminus de la ligne A du métro et des lignes 1 et 2 du tramway. La voirie emprunte les Voûtes assurant la liaison Nord/Sud entre les Cours Charlemagne et Verdun.

- **Niveau N+1** : accueille la station de taxis et la gare routière constituée d'un plateau avec une circulation périphérique

- **Niveau N+2** : en position centrale, la « mezzanine » accueille les commerces du centre d'échanges et donne accès au Mail piéton pour rejoindre la gare SNCF et le sud de la Presqu'île. Le niveau inférieur du parking répartit ses 500 places de part et d'autre de cette partie centrale, à l'Est et à l'Ouest.

- **Niveau N+3** : les deux dalles de parking de 250 places chacune sont reliées par un hall où arrivent ascenseurs et escaliers.

- **Niveau N+4** réunit la halte-garderie municipale, les jardins suspendus municipaux et un atelier de création artistique dans les anciens locaux de l'ELAC (Ecole Lyonnaise d'art contemporain).

Depuis le début de sa construction, en 1973, le centre d'échanges de Perrache est largement critiqué par ses riverains en particulier. Il a été présenté comme un projet urbain avant-gardiste dont les atouts et effets annoncés n'ont jamais été effectifs. *« L'autoroute dans la ville » a le triste honneur d'être la plus décriée de l'œuvre de Louis PRADEL. Elle a marqué d'une tâche indélébile la mémoire des Lyonnais qui ont tendance à juger aujourd'hui le bilan de l'ancien maire à l'aune de son dernier projet.* [Laurent SAUZAY. *Louis PRADEL, maire de Lyon.* Editions Lyonnaises d'art et d'histoire. Lyon, 1998, p.228.]

Si les critiques se focalisent sur les caractéristiques extérieures du centre d'échanges et sur l'échec du tunnel de Fourvière, il semble important de dresser un bilan objectif de ce complexe, en omettant tout ce qui n'atteint pas sa fonctionnalité (ambiance, couleur, lumière, qualité des façades...). A cette double réalisation, deux bilans peuvent être formulés. Le premier concerne le tunnel sous Fourvière et le second s'attache au centre d'échanges. Si l'ambition première était d'assurer aux automobilistes une traversée fluide de la ville, les embouteillages quotidiens à l'approche de Lyon et sous le tunnel montrent à quel point l'objectif n'a pas été atteint.

D'autre part, d'un point de vue purement fonctionnel, le centre d'échanges de Perrache, point de convergence de nombreux réseaux de transports, s'avère être une réussite. Le maire PRADEL a d'ailleurs souvent rétorqué à ses détracteurs que *« cet ouvrage n'était pas fait pour être beau mais pour être fonctionnel »*. Les correspondances y sont en effet aisées (courtes et directes) et facilitées par l'omniprésence d'escaliers

mécaniques et d'ascenseurs qui agrémentent cette organisation verticale. En ce qui concerne le sentiment d'insécurité auquel on fait souvent allusion à propos de Perrache, les chiffres de la délinquance sont minimes compte tenu de l'ampleur des flux de passagers qui y transitent quotidiennement et de la population dite marginale qui y prend refuge.

En outre, à l'échelle de la Presqu'île, le complexe multimodal de Perrache (autoroute, gare SNCF, Transports en commun) constitue un véritable verrou, une barrière aux échanges Nord/Sud et provoque l'enclavement du quartier. Si la redynamisation du Sud de la Presqu'île passe par la réhabilitation de son territoire, la continuité et la lisibilité de ses liens avec le reste de la ville apparaissent comme des enjeux majeurs ; à ce titre, **le projet Lyon Confluence envisage la destruction partielle du centre d'échanges et la réouverture de l'axe Charlemagne – Perrache – Carnot aux piétons.**

En dehors de toute limite institutionnelle et politique (Cf. Déclassement des autoroutes), le réaménagement ou la destruction partielle du centre d'échanges de Perrache auraient pu intervenir dès la première phase de réalisation du projet, annonçant et concrétisant ainsi la volonté d'ouvrir la Presqu'île au reste de l'agglomération.

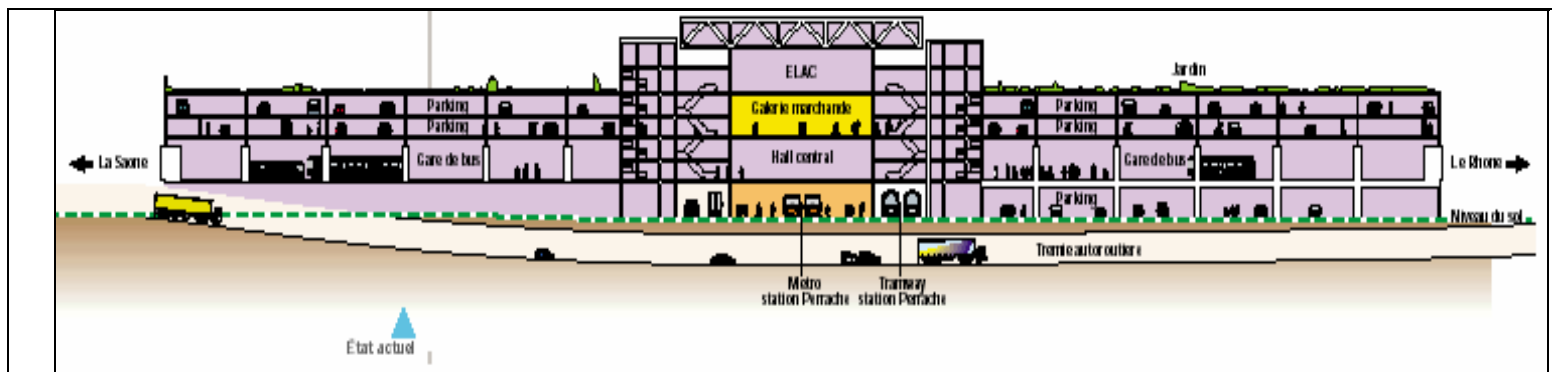
A une autre échelle, cette incohérence (volonté d'ouverture et maintien du verrou) rappelle le cas du quartier Antigone de Montpellier. Première étape de l'extension de la ville vers l'Est, ce quartier d'habitat collectif dont l'architecture moderne marque encore les esprits, a déjà connu deux vies :

- De 1985 à l'an 2000, il incarnait ce que la ville avait de plus nouveau, représenté sur toutes les cartes postales et pourtant, tournant le dos au centre ville ancien, dépourvu de grandes ouvertures et totalement réservé aux piétons, il n'était pas intégré à la ville : un « lieu dans la ville » autour duquel on tournait sans y entrer.

- Depuis l'an 2000, le quartier connaît un nouveau souffle. Une immense porte (perçement de la Place du Nombre d'Or) ouvre véritablement Antigone au centre ville. Plus qu'un symbole, Antigone est devenu un lieu de vie urbain, adopté par les Montpelliérains qui y mangent, s'y promènent, ou qui le traversent simplement.

Cette expérience montre à quel point le succès d'un aménagement dépend des mesures prises pour que les individus se l'approprient. On comprend alors les inquiétudes de Monsieur DE CARBONNIERE, adjoint au maire et délégué à l'urbanisme de la mairie du 2^{ème} arrondissement, quant à l'intégration urbaine du projet Lyon Confluence. Il imagine l'échec du projet si rien n'est mis en œuvre pour réconcilier au préalable les Lyonnais avec ce quartier et les inciter à fréquenter le quartier.

La suppression de sa partie centrale, qui comprend les locaux de l'ELAC (N+3), la galerie marchande (N+2) et le hall central (N+1), permettrait en quelque sorte la réunification physique de la Presqu'île. En outre, d'un point de vue fonctionnel, en terme d'offre de transports,



Etat Actuel du centre d'échanges : coupe Est-Ouest

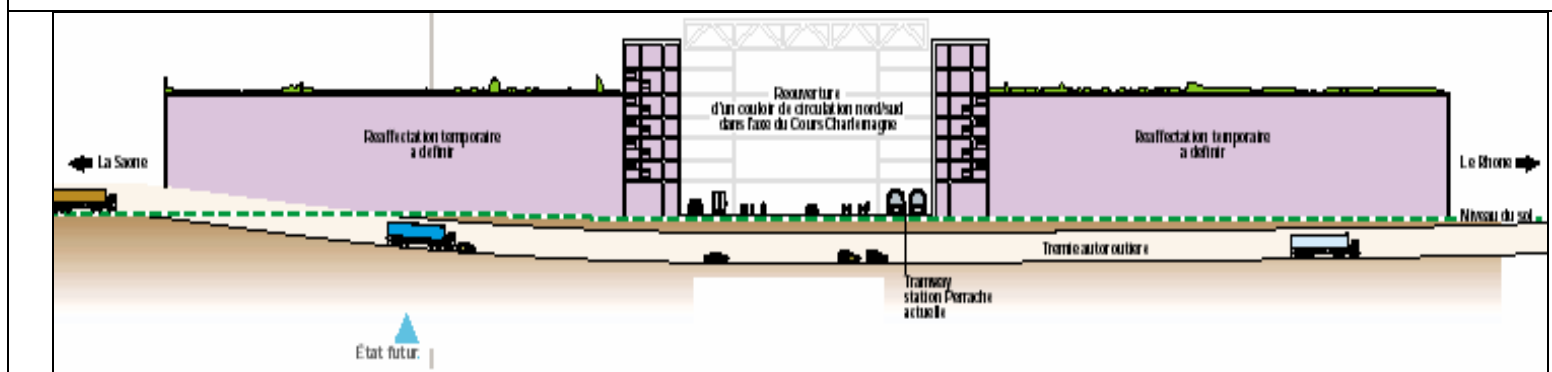


Figure 19 : Etat futur après démolition de la partie centrale du centre d'échanges : coupe Est-Ouest

Cette ouverture, gigantesque projet, aux multiples enjeux, correspond aujourd'hui à une hypothèse envisageable à très long terme seulement. Elle est fonction du déclassement de l'autoroute d'une part, et de l'enfouissement du métro A d'autre part.

L'intégration urbaine du projet Lyon Confluence, et notamment de la ZAC, est tributaire de tous les liens physiques et imaginaires à créer ou fortifier avec la Presqu'île entière et l'agglomération en général.

2.2.3.3. Multiplier les liaisons entre le Confluent et Gerland : création de ponts et passerelles sur le Rhône

Le « Futur Confluent », quartier revalorisé, réhabilité et redynamisé, regroupera des fonctions locales de proximité et des équipements utiles à l'agglomération lyonnaise. La ligne de tramway prolongée répondra à ces deux types de fonctions. La navette Presqu'île, le maillage densifié de la voirie et les itinéraires piétons et cyclables satisferont les besoins de proximité, internes au quartier. Les lignes de bus empruntant le Quai Perrache permettront un accès direct au métro et au Nord de la Presqu'île. Malgré les efforts mis en œuvre pour intégrer les problématiques de déplacements et d'accessibilité dans le projet, il faudra attendre le déclassement des autoroutes pour relier le Confluent à la Rive Gauche du Rhône, quartier Gerland. Le projet intègre ses enjeux.

Il demeurera en effet difficile d'associer au Confluent un rôle de centralité urbaine tant qu'il gardera son caractère et son identité péninsulaires.

Les accès envisagés à long terme sont des ponts franchissant le Rhône au niveau des rues Suchet et Casimir Périer, et une passerelle entre la Pointe de la Presqu'île et le parc de Gerland. Le projet urbain de Gerland suit la même logique et prévoit d'ores et déjà le percement des rues permettant ces franchissements.

Le Projet Lyon Confluence est l'expression de grandes ambitions, qualitatives et quantitatives, pour le Sud de la Presqu'île. A travers le discours tenu par la SEM Lyon Confluence d'une part, et les composantes-mêmes du projet en question d'autre part, les fins visées semblent être les suivantes :

- Revaloriser le quartier Perrache en mettant à profit son patrimoine bâti et naturel et son potentiel d'aménagement
- Offrir au Sud de la Presqu'île un nouveau rôle dans l'agglomération lyonnaise : anciennement zone industrielle, prochainement quartier de vie, de loisirs et bassin d'emplois
- Offrir au Grand Lyon une nouvelle porte d'entrée, une nouvelle « vitrine ».

Une des conditions majeures du succès de ce grand projet réside dans ses enjeux de déplacements et d'accessibilité. Les annonces faites pour le long terme traduisent la compréhension de ces enjeux et de la nécessaire mise en relation du Confluent avec le reste de l'agglomération ; ceci en plus du prolongement de la ligne T1 du tramway jusqu'à la pointe de la Presqu'île.

Paradoxalement, la maquette du Confluent à l'Horizon 2030 donne l'image d'un quartier cohérent et attractif, et pourtant « inaccessible », encore isolé.

3. Perspectives pour le développement du réseau TCL

L'analyse qui suit va au-delà des annonces de la SEM Lyon Confluence à moyen et long termes et intègre le Projet Lyon Confluence dans une dimension plus grande : celle de l'agglomération lyonnaise et de son réseau de transports urbains. Il s'agit finalement de proposer une vision différente du Projet Lyon Confluence, une prise de recul reposant sur la recherche de cohérence entre projets urbains et politiques de transport. Nous considérons le « Futur Confluent », dont les fonctions et la morphologie vont être bouleversées, comme une nouvelle composante du territoire lyonnais qu'il faut dorénavant prendre en compte dans toutes les réflexions à moyen et long termes sur le réseau de transport en commun. La mutation du quartier Perrache vers un statut fort au sein de l'agglomération lyonnaise suggère des perspectives de développement pour le réseau TCL. Quelles sont-elles ?

3.1. Vision réaliste du projet en terme d'évolution

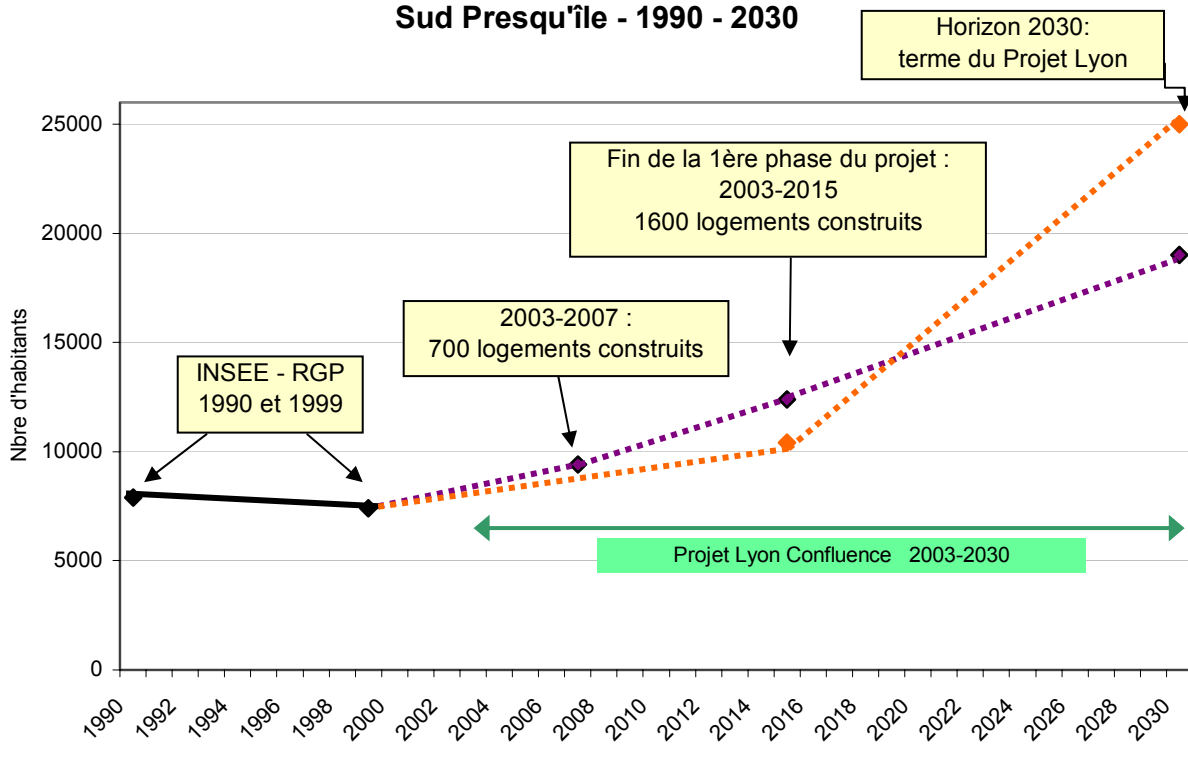
Comme étudié précédemment, les prévisions d'évolution annoncées en matière de démographie, d'emplois, d'attractivité et de trafic TC sont très ambitieuses et semblent surévaluées.

3.1.1. Evolution démographique

Le projet évalue la population Sud Perrachoise à 25 000 habitants à l'horizon 2030, soit une progression de 70% en 30 ans, marquée par l'arrivée de 18 000 nouveaux habitants. Cette estimation à long terme n'a finalement que peu de signification puisqu'elle n'est basée sur aucun programme immobilier défini.

Des prévisions à l'horizon 2015 sont déjà beaucoup plus fiables puisqu'elles reposent sur des projets concrets et délimités, notamment sur le court terme. En effet, les composantes de cette première phase (2003-2015) sont fixées : natures, fonctions et localisations. En revanche, elles ne sont pas toutes précisément traduites en effectifs d'emplois, en nombre d'habitants ou en potentiel de visiteurs attendus. A titre indicatif, le nombre significatif d'agences de banque s'étant d'ores et déjà implantées dans le quartier Perrache annonce certainement le succès du projet (sa composante résidentielle, notamment). Il s'agit en général d'un bon indicateur.

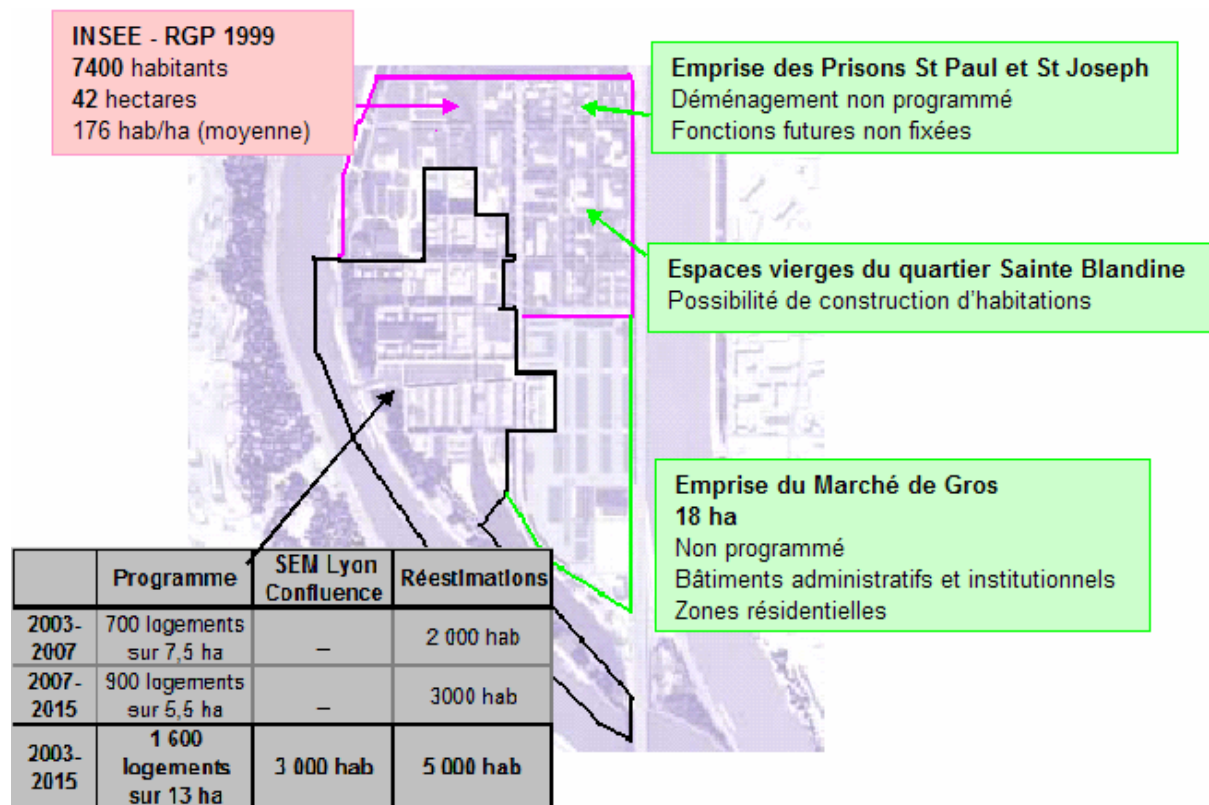
Prévisions démographiques liées au Projet Lyon Confluence Sud Presqu'île - 1990 - 2030



----- Estimations SEM Lyon Confluence - 2003

----- Réestimations Marion VIDAL - 2004

Graphique 10 et Figure 20



3.1.2. Evolution du nombre d'emplois

Le nombre d'emplois générés par la revalorisation du quartier Perrache est difficilement estimable. Comment traduire un projet non réalisé en nombre d'emplois ? En référençant les principaux nouveaux équipements et le potentiel d'emplois qu'ils représentent. Cette méthode ne peut pas prendre en compte les nombreux commerces et services qui s'implanteront dans le quartier, attirés par ce nouveau marché.

3.1.3. L'aire d'influence du pôle de loisirs (étude par analogie)

Le pôle de loisirs, de par ses composantes, attirera une clientèle issue de l'ensemble de l'agglomération au moins. C'est en effet au travers du pôle de loisirs et du Musée des Confluences que le Sud Presqu'île dépassera sa dimension locale et assumera de nouveau des fonctions d'agglomération. Estimer le nombre de visiteurs de tels équipements permet d'anticiper sur le trafic généré, sur le tramway en particulier.

Ces estimations, dans ce rapport, vont reposer sur une analyse par analogie. Il semble en effet pertinent de se référer à l'activité d'équipements de même type, en milieu urbain et intégrés dans des complexes équivalents.

Le tableau ci-dessous décompose le programme du pôle commercial et ludique prévu dans le Projet Lyon Confluence. Cette familiarisation avec le projet permet d'identifier et d'établir des relations avec des projets urbains et/ou commerciaux similaires.

✦ **Programme du Pôle de commerces et de loisirs de la Confluence** (Figure 21)

	Tailles
Commerces 76 boutiques et 6 moyennes unités spécialisées	23 000m ²
Restauration et services	7000m ²
Cinéma multiplexe – 14 salles	3400 places
Loisirs Bowling Mur d'escalade Parc aventure Fitness Roller dôme Espaces pour enfants	20 000m ²
Parc de stationnement	2000 places
Hôtel ***	200 chambres
Desserte par la ligne T1 du tramway	1 arrêt

✦ **Méthodologie : étude par analogie à la Cité Internationale de Lyon et au Projet Odysseum de Montpellier**

A. Analogie à la Cité Internationale, Lyon

Il s'agit ici de déterminer la provenance des visiteurs du pôle de loisirs. Nous avons choisi une méthode par analogie, reposant sur l'étude de la Cité Internationale.

Le complexe de la Cité Internationale est situé dans le 6^{ème} arrondissement de Lyon, au Nord du Parc de la Tête d'Or, entre le Quai Charles De Gaulle (rive gauche du Rhône) et le parc. Il comprend :

- un cinéma multiplexe de 14 salles
- le Musée d'Art Contemporain de Lyon
- Casino
- L'Hôtel Hilton**** (200 chambres)
- Le Palais des Congrès de Lyon
- Une partie résidentielle de 300 logements dits « intermédiaires » et de standing, soit environ 700 habitants.

La Cité internationale est directement desservie par 2 lignes de bus (n°4 et 47) et 1 ligne interurbaine (n°171).

- Ligne 4 : Jean Macé – Cité Internationale
- Ligne 47 : Cité Internationale – Hôpital Lyon Sud
- Ligne 171 : Pont Guillotière – Crépieux Les Bosses (Montluel)

Outils et méthodes :

Utilisation des Enquêtes Origines-Destinations des lignes 4 et 47, respectivement réalisées en 2000 et 2003. Exclusion de la ligne 171 pour laquelle le trafic est marginal et dont nous ne disposons pas de données. Pour mesurer le périmètre d'influence de la Cité Internationale, seuls les déplacements TC ayant pour origine ou destination l'arrêt « Cité internationale – Musée d'Art Contemporain » ont été comptés. Plus précisément, les motifs de déplacement ont été filtrés et seul le motif « Courses et Loisirs » a été pris en compte. De cette manière, l'accès au Palais des Congrès n'est pas pris en compte, puisqu'il génère avant tout des déplacements « Travail » et qu'un tel équipement n'existera pas au sein du Pôle de Loisirs du Confluent.

Il est encore impossible de positionner et de déterminer précisément ce rayon d'attraction. En outre, on peut considérer que pour Lyon Confluence, un périmètre d'influence de 5 km de rayon serait un minimum. On observe sur la représentation graphique ci-contre qu'avec l'application d'un périmètre de 5 km autour du Confluent, l'aire d'influence du pôle de loisirs n'intégrerait pas la Cité Internationale, dépasserait le PTU à l'Ouest et intégrerait le Sud Lyonnais.

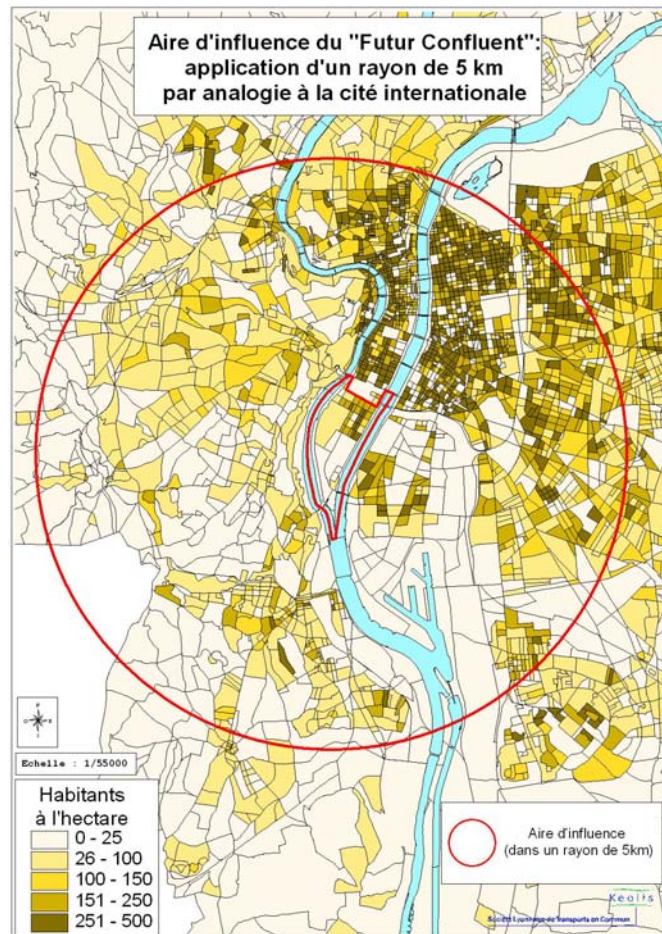


Figure 23

En s'inscrivant dans le même contexte urbain que le Projet Lyon Confluence (le contexte lyonnais), la Cité Internationale constitue une base de réflexion intéressante pour notre étude. Aussi, remarque-t-on que leurs fonctions, taille, composantes et ambitions respectives sont envisagées à des échelles spatiales et temporelles différentes. En complément, l'avenir et le succès du pôle de loisirs du Confluent et de sa desserte en tramway pourraient être envisagés en analogie au Projet urbain et commercial **Odysseum de Montpellier**. Le Projet Lyon Confluence se rapproche en effet du Projet Odysseum, né en 1998, duquel on peut extraire les premiers enseignements et bilans.

B. Analogie au Projet Odysseum, Montpellier

Notons d'abord que la Communauté d'Agglomération de Montpellier compte 32 communes et près de 380 000 habitants, dont 225 000 concentrés sur la commune de Montpellier, lieu d'implantation du Projet Odysseum.

Comme Lyon Confluence, Odysseum est la réunion de trois concepts dans un projet urbain unique :

- le centre commercial
- le parc de loisirs
- une vitrine de l'agglomération

Le projet Odysseum n'est que partiellement réalisé. Cependant son programme de construction est clairement défini : les terrains commercialisés sont vendus, les

enseignes ont été retenues par le CDEC¹⁴. Pour marquer la similarité entre les deux projets étudiés, il convient d'en décrire les objectifs et les composantes. Georges FRECHE, Maire de Montpellier, a su conduire, en cinq mandats consécutifs, de lourdes opérations d'urbanisme, modifiant fortement l'aspect urbain en canalisant l'extension de la ville à l'Est, vers la mer. La réalisation de Port-Marianne, à mi-chemin entre le centre-ville et les plages, concrétise cette stratégie du schéma directeur urbain. La première phase de cette extension vers l'Est s'est concrétisée en 1987 par la création du quartier Antigone. D'autres quartiers et ZAC ont été construits (Richter en particulier) et sont aujourd'hui totalement intégrés dans la structure de la ville, son organisation et sa vie. Odysseum est l'aboutissement du projet Port-Marianne, ultime étape de ce recentrage de la ville vers l'Est. Situé entre les plages et le centre-ville, directement accessible par l'autoroute A9 Lyon-Barcelone, à proximité de la future gare TGV, Odysseum possède une indéniable position stratégique. Celle-ci est renforcée par le terminus de la ligne T1 du tramway qui permet un accès au centre-ville en moins de 10 minutes.

Description du projet Odysseum, Montpellier : (Figure 24)

	Etablissements	Ouverture	Fréquentation (visiteurs)
1^{ère} phase : le secteur ludique et de santé	Cinéma Multiplexe 16 salles – 3 500 places	1998	1,2 million / an
	Planétarium -150 fauteuils	2002	40 000 / an
	Patinoire districale sportive et ludique	2000	30 000 / an
	Restaurants et bars	1998-2003	
	Clinique de cardio et neurologie	2003	180 lits
2^{ème} phase : le complexe commercial et ludique	Galerie marchande – 120 boutiques	2006	
	IKEA	2005	
	Décathlon	2005	
	Discothèque	2006	
	Mur d'escalade	2006	
	Aquarium	2005	
	Centre de balnéothérapie	2005	
	Restaurants à thème	2006	
	Centre commercial Géant Casino	2006	
Prolongement de la ligne 1 du tramway dans Odysseum	Le terminus de la ligne 1 du tramway est actuellement positionné à l'entrée de Odysseum. Son prolongement accompagnera l'avancement du projet et à son étalement		

¹⁴ CEDEC : Commission Départementale d'Équipement Commercial donnant les autorisations officielles d'implantations des surfaces commerciales après étude des transports, études de l'aire de chalandise, intégration urbaine et enquête publique.

	sur le territoire. La ligne va donc être prolongée (deux nouvelles stations, dont le nouveau terminus, vont être créées) au sein même du quartier en 2006.
--	--

Source : SERM (Société d'Équipement de la Région Montpelliéraine) – Juillet 2004 –

L'étude du Quartier Odysseum de Montpellier présente plusieurs intérêts dans notre démarche :

- La position stratégique des deux sites étudiés à Lyon et Montpellier
- Les grandes ambitions traduites par ces deux projets
- L'avancement du Projet Odysseum donnant des repères pour le Confluent.

L'avancement du projet Odysseum permet d'ores et déjà d'imaginer quel pourrait être le succès du pôle de loisirs du Confluent. L'ouverture de notre réflexion sur un autre projet permet une prise de conscience sur les différentes manières d'aborder les problématiques d'urbanisme et de transports ainsi que les enjeux de l'urbanisme commercial.

L'Agglomération de Montpellier a entamé en juillet 2004 une série de sondages et d'enquêtes auprès des visiteurs de l'Odysseum. L'objectif de ce travail est notamment d'identifier la clientèle du site et de mesurer l'aire d'influence de Odysseum. Malheureusement, le traitement statistique n'est pas achevé et les clauses de confidentialité ne permettent pas l'accès à toutes les données. Nous ne bénéficierons donc pas des résultats de cette étude avant la fin de rédaction de ce mémoire. En outre, certains indices peuvent être pris en compte pour étoffer nos prévisions relatives à Projet Lyon Confluence.

En termes d'emplois, le Projet Odysseum prévoit à terme (horizon 2010 ou 2015) la création de 1 500 emplois. A titre indicatif, le cinéma multiplexe, tout à fait comparable à celui prévu à Lyon, emploie 150 personnes.

En termes d'aire d'influence, un indicateur peut être saisi : le projet Odysseum accueillera d'ici 2005 l'enseigne IKEA. Il faut savoir que la stratégie très particulière de cette entreprise suédoise repose sur le principe d'implantation suivant : elle ne s'implante dans une région seulement si elle peut compter sur une zone de chalandise d'au moins 800 000 à 1 million d'habitants. A l'échelle de Lyon, l'application d'une telle aire de chalandise sur le pôle de loisirs du Confluent, dessinerait un cercle englobant tout le Grand Lyon (1,2 millions d'habitants). Plus tard, il sera intéressant d'étudier l'origine géographique des visiteurs du Planétarium de Montpellier, qui en tant qu'équipement public s'apparente aux établissements et activités prévus au Confluent.

3.1.4. L'augmentation du trafic de la ligne T1

Au vu de la « métamorphose » attendue du quartier Perrache, avec la réalisation progressive du Projet Lyon Confluence, la SLTC a pu estimer l'évolution de la fréquentation de la ligne T1 prolongée. Calculées au moyen du logiciel de prévision de trafic EMME2, ses estimations prennent en compte :

- La nouvelle demande, liée au programme immobilier (logements et bureaux), au pôle de loisirs et aux besoins internes : la densification du site et son nouvel attrait
- L'induction liée à l'attractivité du mode tramway et à l'image qu'il véhicule.

Le prolongement de la ligne T1 entre Perrache et Montrochet, et la création de ses trois nouvelles stations (Suchet, Sainte-Blandine et Montrochet) pourraient générer, selon la SLTC, un trafic nouveau de **5 000 déplacements par jour**. Parmi eux, on estime à 1 800 (36%) le nombre de **nouveaux clients TCL** : report modal, nouveaux besoins de déplacements, changement de cadre de vie...

Ces prévisions sont en deçà de celles exprimées par la SEM Lyon Confluence qui compte sur 6 300 nouveaux déplacements par jour sur le tronçon créé.

3.1.5. Les franchissements du Rhône, clés de réussite du Projet Lyon Confluence

Le projet Lyon Confluence présente encore de nombreuses inconnues, qualitatives et quantitatives. Ce manque limite notre réflexion. En outre, nous avons su identifier les enjeux majeurs contenus dans les problématiques de déplacements du projet. En effet, le Projet Lyon Confluence ne peut être une réussite en soi. Son succès dépend avant toute chose de son intégration dans l'agglomération. En d'autres termes, le désenclavement effectif du quartier Perrache témoignera, à long terme, de la réussite du projet et de son succès.

Différents indicateurs permettent de mesurer l'intérêt de prolonger la ligne de tramway entre le Musée des Confluences et la station de métro Gerland Debourg ; créer une liaison lourde entre le Sud Presqu'île et le quartier Gerland.

La réflexion menée précédemment sur l'évolution prévisible du Confluent décline les deux aspects du projet :

- La vie locale : l'évolution démographique et les emplois créés
- La naissance d'un nouveau pôle d'activités pour toute l'agglomération lyonnaise

En ce qui concerne **l'enjeu local du projet**, concrétisé par les programmes immobiliers, l'ouverture de commerces et d'équipements d'intérêt local, la desserte interne du nouveau quartier par la ligne de tramway est évidente. En plus de sa fonction transport, elle contribuera elle aussi à la revalorisation du secteur ; ceci grâce à l'image moderne et durable véhiculée par le tramway lui-même.

Le prolongement de la ligne 1 du tramway entre Perrache et Montrochet facilitera certainement **les échanges entre le Nord et le Sud de la Presqu'île**. En revanche, il ne procure aucune nouvelle liaison réelle :

- Actuellement les déplacements Sud/Nord profitent d'un accès facilité au métro A en gare routière de Perrache. Le tramway facilitera davantage encore cet accès et les liaisons avec la rive gauche.
- Les déplacements internes du Sud Presqu'île seront favorisés
- L'extension de la ligne T1 à la pointe de la Presqu'île n'aura vraisemblablement pas d'autre fonction que de desservir le Musée des Confluences. Elle ne correspond pas à une ouverture de la

Presqu'île sur le Sud et l'Est de l'agglomération. La création d'un parc-relais destiné aux automobiles issues du Sud-Ouest n'y paraît pas judicieuse pour le moment : situé au-delà de la zone de congestion du Pont de la Mulatière, il a moins d'intérêt.

Parallèlement à l'agrandissement du parc-relais de Gerland et au prolongement de la ligne B du métro entre le Stade de Gerland et Oullins La Saulaie¹⁵, la liaison forte entre le Confluent et Gerland Debourg pourrait avoir une quadruple fonction :

- Poursuivre la démarche de désenclavement du quartier Perrache en l'ouvrant vers le Sud et l'Est de l'agglomération.
- Augmenter l'attractivité de l'extension du métro B jusqu'à Oullins en offrant aux Sud lyonnais une diversité d'accès au centre de Lyon (via la rive gauche et via la Presqu'île). A propos de cette possibilité d'accès via le Confluent et la ligne T1, les gains en termes de temps de parcours peuvent être étudiés.
- Faciliter les liaisons entre le Nord Presqu'île et Gerland Debourg. Cette piste de réflexion reste aussi à vérifier en termes de gains de temps de parcours.
- Intégrer Lyon Confluence dans un réseau de pôles vivants, dynamiques et innovants : l'hyper-centre (Presqu'île), les universités Lyon II et III Quai Claude Bernard, le Technopôle de Gerland (entreprises, laboratoires de recherche, enseignement supérieur...), et le quartier de la Part-Dieu (commerces, activités tertiaires, bancaires et administratives).

Les analogies au Projet Odysseum de Montpellier et à la Cité Internationale de Lyon ont permis d'envisager le futur rôle du quartier Perrache dans l'agglomération. L'aire d'influence du « Nouveau Confluent » pourrait s'étendre sur l'ensemble du territoire du Grand Lyon. Pour cette unique raison, ambitieuse et justifiée, Perrache doit devenir accessible de toute part.

3.2. Les Projets Confluence et Gerland, simultanés et complémentaires

La ville et l'agglomération de Lyon sont en mouvement. Leur développement nécessite de nouveaux espaces dédiés à l'habitat, aux activités et aux loisirs. Ces nouveaux espaces sont parfois réalisés, comme à Gerland et sur le Sud de la Presqu'île, en remplacement de friches anciennes industrielles ou militaires.

Au cours des vingt ans écoulés, Gerland a vu sa physionomie profondément bouleversée, perdant sa vocation industrielle pour en acquérir de nouvelles, davantage orientées vers la qualité de vie, la haute technologie, l'enseignement et les loisirs.

¹⁵ Projet inscrit dans le Plan de mandat du SYTRAL

Le présent chapitre présente le Projet d'Urbanisme du Quartier Gerland. A travers l'étude de ses objectifs, composantes, enjeux et échéances, nous décrypterons ses liens et sa complémentarité avec le Projet Lyon Confluence. Cette approche urbanistique d'ensemble sera ensuite relativisée par l'analyse de la demande de déplacements entre les deux quartiers.

Dans ce contexte, les expressions « Gerland », « Quartier Gerland » ou « secteur Gerland » désignent le territoire (7^{ème} arrondissement de Lyon) délimité au Nord et à l'Est par la voie ferrée, au Sud par le Port Edouard Herriot et à l'Ouest par le Rhône : une superficie totale de 700 hectares environ accueillant près de 20 000 habitants.

3.2.1. Logique du projet urbain de Gerland

Le quartier Gerland se dote d'un projet urbain d'ensemble dont l'ambition est de faire cohabiter harmonieusement les habitants et les activités économiques, les équipements d'agglomération comme ceux de proximité. Et ce, en conservant l'identité et le caractère de Gerland. Ainsi, ce projet pose les grands principes concourant à relier entre elles les différentes composantes du quartier, à mettre en perspective les diverses réflexions et logiques d'acteurs, afin de garantir une cohérence dans un ensemble hétérogène. Pour garantir l'harmonie des aménagements actuels et à venir, le projet urbain détermine une perspective globale dans laquelle le quartier devra s'inscrire à moyen et long termes. Il conçoit aussi son développement à court terme ; l'avancement du projet en est la preuve.

A la différence du Projet Lyon Confluence, la Projet Gerland correspond à un véritable programme urbain, envisagé au-delà de ses principes et réalisé de manière beaucoup plus fine avec des échéanciers nombreux et définis.

3.2.2. Composantes du projet urbain de Gerland

Le Projet Gerland répond à des besoins locaux de proximité, accueille un pôle de recherche scientifique et d'enseignement important (le Technopôle) témoignant du dynamisme et de l'attractivité économiques de l'agglomération lyonnaise, et intègre les problématiques de déplacements à différentes échelles.

3.2.2.1. Renforcer la vie locale

Le projet conforte les différents pôles existants et en développe de nouveaux afin de répondre à la croissance démographique lyonnaise. L'objectif est de renforcer la vie locale en s'orientant vers un quartier « polynucléaire ». Chaque petit quartier comprendra de l'habitat, des commerces de consommation courante, des écoles, crèches et équipements socio-culturels et sportifs.

Le plan ci-contre en illustre la diversité, la complémentarité et la répartition.

- ✦ La **ZAC de l'Ilot du « Bon Lait »**, située entre les rues Clément Marot et Crépet Gaudry, correspond à l'équipement et la requalification d'un territoire de friches : la création « artificielle » d'un sous-quartier. Elle comprend des programmes de logements (800 logements), d'équipements

publics de proximité et des commerces, et intègre la création de voie de desserte.

➤ **La création de logements** constitue un objectif propre du projet d'aménagement de Gerland. Il s'agit à la fois de constructions nouvelles et de revalorisation de l'habitat ancien (OPAH). Trois opérations se répartissent dans deux secteurs : la **ZAC Massimi** et la **Résidence Chateaubriand** à proximité de la station de métro Jean Jaurès d'une part, et la **Résidence Antonin Perrin** à proximité de la Halle Tony Garnier, d'autre part. D'ici quatre à six ans, le quartier Gerland pourrait accueillir 6 000 nouveaux habitants.

3.2.2.2. Conforter le développement du Technopôle

L'implantation de grandes entreprises et de nombreuses PME/PMI témoigne de l'attractivité économique de Gerland. Par ailleurs, les terrains disponibles ont permis l'installation de pôles universitaires ou de formation. Il s'agit là de préserver le tissu économique du quartier et de renforcer sa dimension d'agglomération et même régionale.

- **La ZAC du Parc de Gerland, en bordure du Rhône** : engagée à la fin des années 80, elle accueille de grands équipements publics (comme l'extension de l'Université Lyon I), des sièges sociaux (Aventis Pasteur y tient notamment son siège mondial) et des directions d'entreprises (Direction régionale des entreprises routières, par exemple)
- **La ZAC TECHSUD – Porte Ampère**, située à l'extrême Sud-Est de Gerland, accueille des activités économiques complémentaires à celle de la ZAC du Parc de Gerland : 90 000 m² de bureaux, laboratoires de recherche et production et activités industrielles
- **Le Château de Gerland** : en accueillant l'Institut Supérieur d'Agriculture Rhône-Alpes (ISARA) et les services de la Chambre Régionale d'Agriculture, Gerland va à la fois étoffer son pôle dédié à l'enseignement supérieur (ENS, Lyon I, ...), mais aussi renforcer son positionnement sur la thématique des sciences du vivant.

3.2.2.3. Faciliter tous les déplacements

En raison de la disposition particulière de ses voies de circulation et des grands îlots hérités des anciennes installations militaires et industrielles, la desserte routière de Gerland se révèle peu pratique. L'offre en transports en commun reste hétérogène : performante sur l'axe Jean Jaurès grâce au métro B et plus dispersée ailleurs.

Le projet a pour objectif de faciliter la continuité des parcours et de fractionner les très grands îlots. Il s'agira d'une part de densifier le maillage de la voirie en créant de nombreuses voies pour constituer les noyaux de quartier décrits précédemment, les desservir et les relier entre eux. Il s'agira d'autre part de prolonger les voies principales pour assurer un accès diversifié au quartier et finaliser son intégration dans l'agglomération :

- L'aménagement du Boulevard scientifique concerne les avenues Tony Garnier et Chambaud de la Bruyère : épine dorsale du pôle de recherche, ce boulevard constituera à la fois une véritable entrée dans la ville et une desserte du quartier.

- Un boulevard de contournement Est du quartier permettra de dévier les flux de transit issus de la RN 383.
- **3 opportunités de franchissement du Rhône, facilitant et diversifiant les liaisons avec la Presqu'île.** Les trois ponts prévus sont les mêmes que ceux envisagés par le Projet Lyon Confluence à long terme (Rues Lortet, Girondins et Ayasse). Tout sera aménagé comme si le déclassement de l'autoroute était une hypothèse réelle permettant l'ouverture de ces ponts.

Le projet urbain de Gerland prend aussi en compte les transports en commun et attache beaucoup d'importance aux liaisons avec les 7^{ème} et 8^{ème} arrondissements et la rive droite du Rhône (le Sud-Ouest Lyonnais et le Confluent) :

- Le prolongement de la ligne de métro B jusqu'à Oullins La Saulaie est considéré comme une réalité.
- L'aménagement de l'Avenue Tony Garnier comprend la mise en site propre des lignes 17 (Gerland Debourg – St Genis Laval) et 32 (Gerland Etats-Unis – Perrache) dès 2005.
- Le réaménagement du Pont Pasteur comprend la création d'un couloir bus dédié aux lignes 17 et 47.

Ce dernier volet du Projet Gerland est un point très important pour notre analyse puisqu'il témoigne de la cohérence des deux projets urbains étudiés et de la volonté affirmée de les relier physiquement. L'inscription des Projets Gerland et Lyon Confluence dans un processus de redynamisation et d'ouverture de l'agglomération vers le Sud implique la prise en compte de leurs besoins mutuels dans les grandes orientations du Plan de Déplacements Urbains Lyonnais.

3.3. Articulation avec les axes forts du PDU Lyonnais

3.3.1. Les axes forts du PDU

Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Lyonnaise, approuvé le 14 octobre en 1997, a dégagé un large consensus pour la promotion d'une « autre » ville. Une priorité a été ainsi affirmée en faveur d'un développement beaucoup plus marqué des modes doux, tout en laissant sa juste place à la voiture particulière. Concernant le réseau de Transports en Commun, la priorité a été portée sur la structuration du réseau autour d'un ensemble formé du métro déjà construit et complété de quelques prolongements pertinents, et d'un ensemble d'une dizaine de lignes fortes de surface (dont les lignes de tramway T1 et T2 déjà en service) : un maillage performant au centre et en périphérie.

Deux vocations essentielles justifient la création de cet ensemble :

- Relier les principaux pôles de la périphérie à l'un des deux centres de l'agglomération, Part-Dieu ou Presqu'île.
- Relier les pôles périphériques entre eux, là où la demande de déplacements est suffisante pour justifier une desserte performante en rocade.

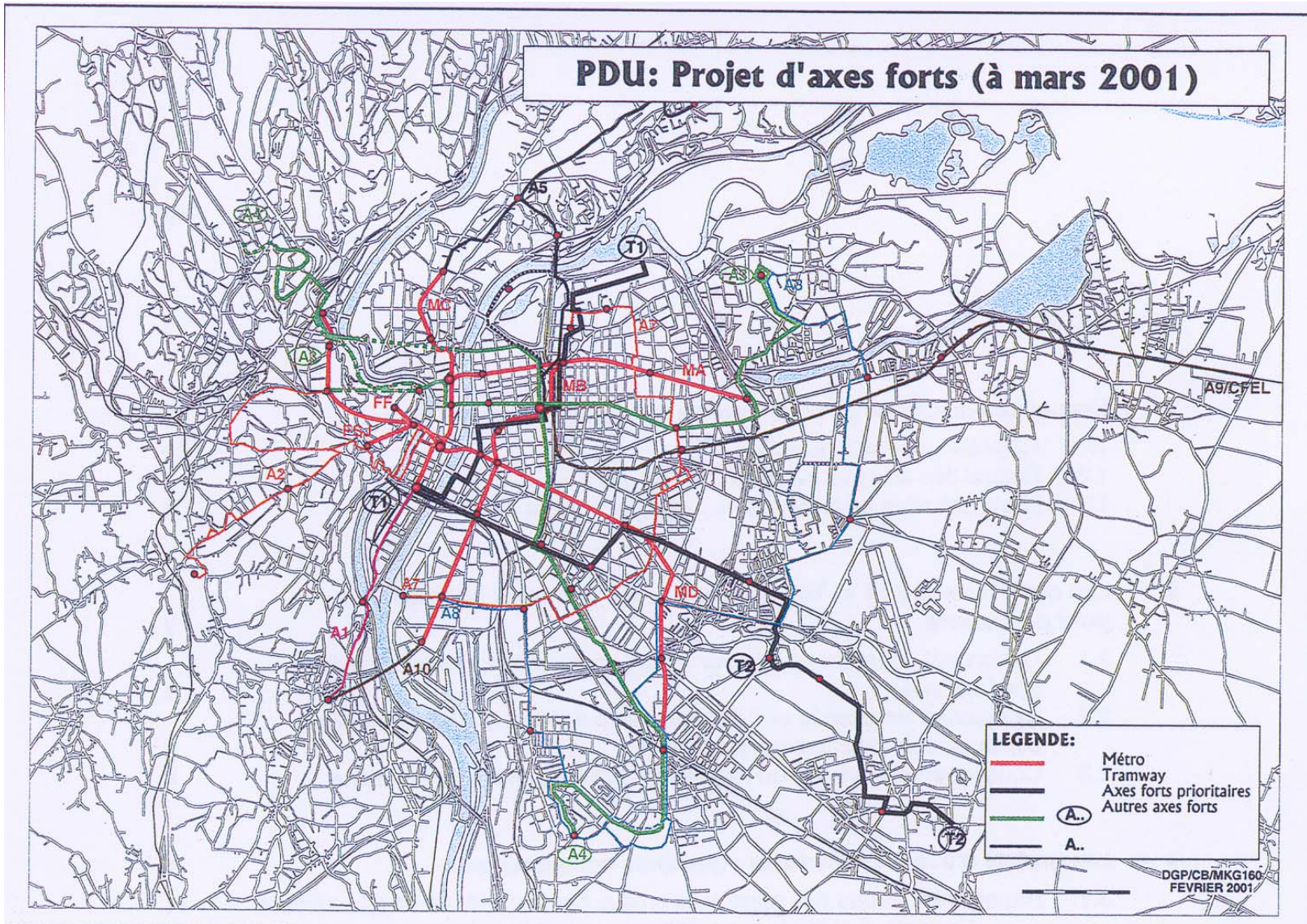


Figure 25 : Les axes forts du PDU Lyonnais

Ces lignes fortes reposent sur des principes permettant de répondre à la demande particulière qui est visée :

- niveau de service élevé : amplitude large et fréquence ne dépassant pas les 10 minutes
- vitesse commerciale performante et régularité du temps de parcours optimisée
- inscription forte dans l'espace (itinéraires lisibles et directs)
- structuration du réseau autour de « stations-clé » qui quadrillent l'agglomération, au service d'une meilleure accessibilité
- rabattement sur des parcs-relais placés en amont des zones de congestion du trafic

3.3.2. Le Plan de Mandat du SYTRAL

Les axes forts du PDU Lyonnais vont au-delà de ceux inscrits dans le Plan de Mandat 2002-2007 du SYTRAL.

PLAN DE MANDAT – INVESTISSEMENTS PRIORITAIRES 2002-2007

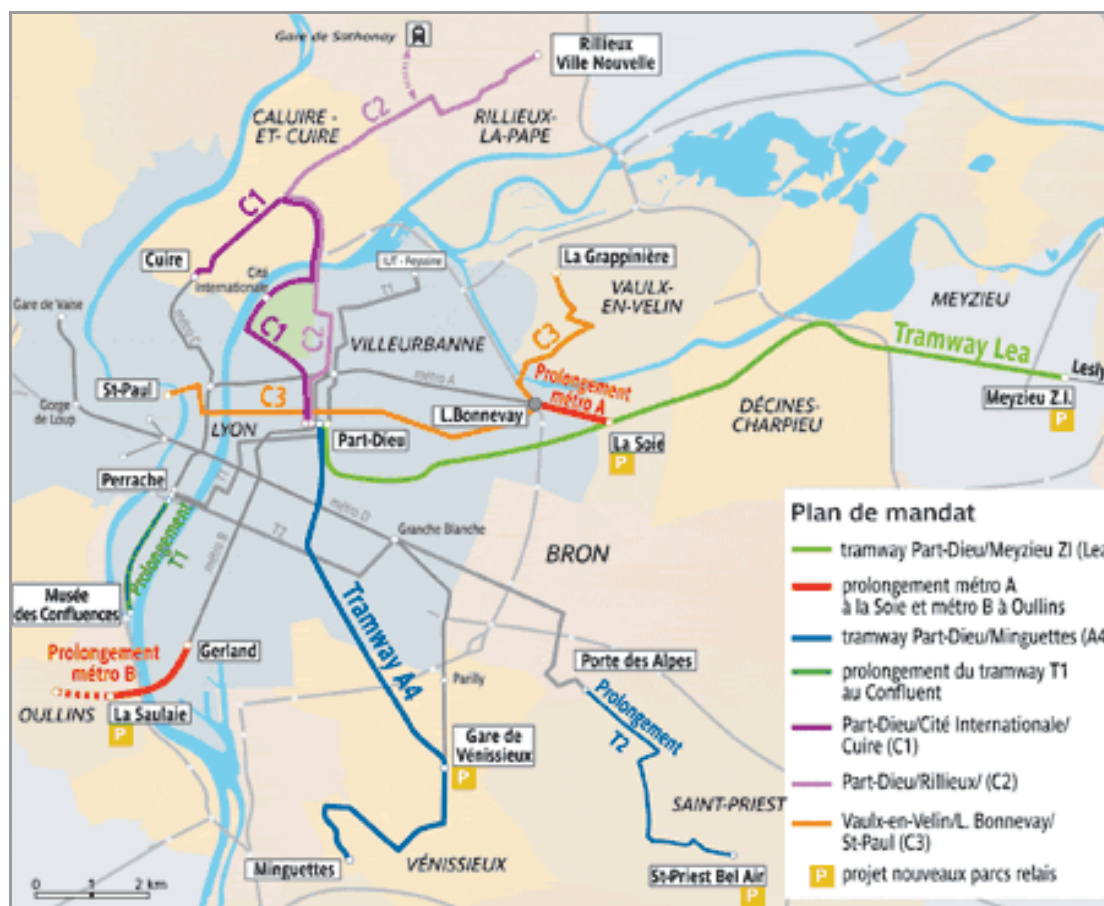


Figure 26 - Source : SYTRAL 2002

Axes forts intégrés dans la réflexion sur l'extension de la ligne T1 entre la Confluence et Gerland Debourg :

- **Axe 10 : Liaison entre Oullins et le centre-ville grâce au prolongement de la ligne de métro B**
- **Axe 7 : « Petite rocade Est » entre La Doua au Nord et Gerland Sud**
- **Axe 8 : « Grande rocade Est » reliant Vaulx-en-Velin, Bron, Vénissieux, St Fons et Gerland**
- **Axe 4 : prochainement concrétisé par le projet de tramway T4 reliant les Minguettes à la Part-Dieu en desservant le quartier des Etats-Unis.**

Dans une telle configuration, les liaisons Est/Ouest sont renforcées, la desserte de Vénissieux (quartier dit « sensible ») est largement prise en compte, le maillage du secteur Sud-Est est densifié. Le Confluent, quant à lui, reste dépourvu de liaison TC avec le quartier Gerland ou plus largement, le Sud-Est Lyonnais. En effet, l'**Axe 1**, favorisant l'accessibilité du Sud-Ouest Lyonnais, se concrétisera par le prolongement de la ligne B du métro entre Gerland et Oullins.

3.3.3. Une réflexion à l'échelle du réseau TCL

Dans cette vue d'ensemble d'un réseau TCL densifié et structuré autour d'axes forts, tant par leurs tracés, leurs longueurs que leurs fonctions respectives, **la liaison entre la pointe de la Presqu'île et le secteur de Gerland apparaît comme le chaînon manquant de ce maillage.**

Trois options peuvent répondre à ce manque :

- **Le prolongement des axes A7 ou A8 jusqu'au terminus de la ligne T1, « Musée des Confluents ».** L'axe A7 en particulier, reprendrait l'itinéraire de la ligne 32 actuelle. Cette option correspond en effet à un compromis intéressant entre l'absence totale de liaison entre Gerland et Perrache et le franchissement du Rhône par le tramway, mode surdimensionné et plus coûteux. En revanche, elle impose une rupture de charge au Musée des Confluents et rend finalement moins directe la liaison voulue.
- **Le prolongement de la ligne T1 entre le Musée des Confluents et Gerland Debourg, au bénéfice des liens entre les deux quartiers en développement.** L'intérêt d'un tel projet sera étudié ultérieurement
- **Le prolongement de la ligne T1 entre le Musée des Confluents et le Stade de Gerland, par l'avenue Tony Garnier (dit Boulevard scientifique) prochainement réaménagée.** Cette hypothèse conforte notre position sur la nécessaire liaison entre les deux rives du Rhône. Elle s'intègre cependant dans une approche plus globale du réseau TCL et de son évolution proche : la prise en considération de l'extension du métro B de Gerland à Oullins. Le raccord de la ligne T1 à la Station Gerland privilégierait les habitants du Sud Ouest lyonnais. En effet, ceux-ci recourront au métro B soit pour rejoindre le secteur de la Part-Dieu (via le métro B essentiellement), soit pour atteindre

directement le Technopôle de Gerland (plus que le quartier de Gerland lui-même), soit enfin, pour rejoindre le pôle de loisirs du Confluent ou le Nord de la Presqu'île (via le T1 prolongé).

Ces trois options donnent à Gerland une place stratégique dans le réseau TCL, en tant que nouveau carrefour Nord/Sud et Est/Ouest.

SYNTHESE : 3 options s'articulant avec les axes forts du réseau TCL actuel et à venir



LEGENDE

- Prolongement de l'axe fort A7 jusqu'au Musée des Confluences : mode routier
- Extension de la ligne T1 du Musée des Confluences à Gerland Debourg
- Extension de la ligne T1 du Musée des Confluences au Stade de Gerland
- Ligne B du métro et prolongement jusqu'à Oullins La Saulaie
- Ligne T1 du tramway

Figure 27

3.4. Relier physiquement les deux grands projets urbains de l'agglomération, Gerland et Confluence

En adoptant une vision limitée au seul Projet Lyon Confluence, puis au Projet Gerland, en les intégrant dans des analyses plus larges à l'échelle de l'agglomération et du réseau TCL, la liaison physique entre ces deux nouveaux pôles urbains s'avère indispensable. En cohérence avec les axes forts du PDU, trois hypothèses de liaisons TC viennent d'être suggérées. Parmi elles, dans le contexte actuel (été 2004) de la réalisation de l'extension de la ligne T1 du tramway jusqu'à Montrochet, notre réflexion va plutôt s'orienter vers la « solution tramway ». Quels intérêts présente cette option et quelles peuvent en être ses limites ? Nous considérons que d'un point de vue technique, le franchissement du Rhône n'est pas une contrainte et ne pose aucun problème de faisabilité.

3.4.1. L'hypothèse de prolongement de la ligne T1 à Gerland

A l'issue des deux rencontres successives avec des chargés d'étude de la SEM Lyon Confluence d'une part, et de la Mission Territoriale de Gerland d'autre part, les deux discours expriment des ambitions différentes quant aux liaisons physiques entre les deux nouveaux quartiers. La SEM Lyon Confluence, présidée par le Grand Lyon n'émet pas l'hypothèse du prolongement de la ligne T1 au-delà du Musée des Confluences. La Mission Gerland, antenne du Grand Lyon, dit tout mettre en place pour pouvoir accueillir, un jour, la ligne T1, et cela se manifeste en effet par l'aménagement de la Place Antonin Perrin, dont la taille et l'organisation constituent une place non figée.

L'étude approfondie du Projet Gerland et des aménagements de transports associés conduit à un bilan double et contrasté :

- d'un point de vue urbain, et dans un souci de cohérence entre urbanisme et déplacements, la création d'une liaison TC entre le Confluent et Gerland Debourg paraît évidente. Dans le contexte des deux grands projets urbains qui se réalisent de part et d'autre du Rhône, le renforcement du lien TC s'avère nécessaire. Les composantes des deux projets étant complémentaires (habitat, innovation, loisirs, commerces, enseignement) elle génèreront certainement de nouvelles interactions entre les deux quartiers.
- Il apparaît clairement que les liaisons entre le Gerland et le Sud-Ouest lyonnais sont favorisées au dépend du Confluent : métro B prolongé, et mise en TCSP de la ligne 47 au niveau du Pont Pasteur.

En considérant uniquement l'analyse des deux projets urbains et de leur complémentarité fonctionnelle, l'extension de la ligne T1 à Gerland Debourg présente un grand intérêt. Elle répondrait en effet aux ambitions des deux projets d'un point de vue quantitatif et qualitatif.

Quantitativement, le tramway, en tant que mode lourd, répondra aux liens réciproques nés entre Gerland et le Confluent : la population de Gerland devenant cliente du centre commercial et de loisirs du Confluent, la population du Confluent travaillant

dans le Technopôle de Gerland ou étudiant dans ses établissements d'enseignement supérieur...

Qualitativement, le tramway composante à part entière du Projet Lyon Confluence, contribuera à l'image innovante et durable que l'on s'attache à donner aux deux nouvelles portes d'entrée Sud de Lyon : Gerland et le Confluent.

En dehors des logiques purement urbaines, peut-être idéalistes, la dimension économique d'un tel projet doit être largement prise en compte. Calculé de manière globale, le coût d'investissement du prolongement de la ligne de tramway entre le Confluent et Gerland Debourg serait de l'ordre de 30 à 35 millions d'euros. Il est ici imaginé que cet aménagement utilise les infrastructures existantes, notamment le Pont Pasteur, la Place Antonin Perrin et l'avenue Debourg. Il s'agit alors d'observer les besoins de déplacements réels et à venir entre La Presqu'île et le quartier Gerland. Le tramway n'est-il finalement pas un mode « trop lourd » pour cette demande inter-quartier ?

3.4.2. La demande entre Gerland et le Confluent justifie-t-elle une liaison Tramway ?

Chaque jour, **30 100 déplacements** (tous modes mécanisés confondus) sont réalisés dans, vers et à partir du Sud Presqu'île.

Flux mécanisés entre le Sud Presqu'île et le reste de l'agglomération (figure 28)

Sud Presqu'île -	Déplacements / jour	% des déplacements liés au Sud Presqu'île	Part de marché des TC
Lyon Rive gauche. Part-Dieu	4 700	15%	6%
Bron. St Priest	3 300	11%	4%
Villeurbanne. Vaulx	3 100	10%	4%
Nord Agglomération	3 000	10%	5%
Ouest Agglomération	3 000	10%	3%
Sud Ouest Agglomération	4 000	13%	14%
Sud Rive gauche . Gerland	2 800	9%	3%
Nord Presqu'île	3 700	12%	32%
Internes Sud Presqu'île	2 500	8%	5%
TOTAL	30 100	100%	9%

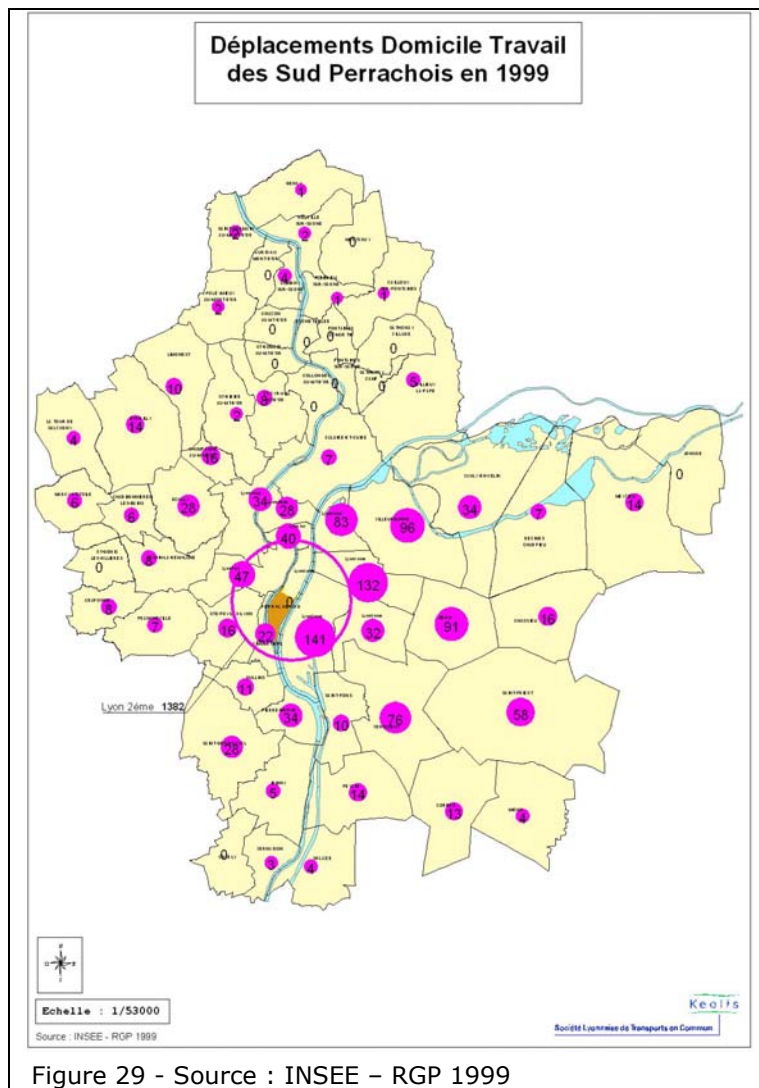
Cartographie : page 18

Source : Enquête ménage 1995 et Enquêtes OD - TCL 1996

Les principaux flux sont liés à la Rive Gauche de Lyon, au Sud Ouest lyonnais et au Nord de la Presqu'île. Les flux entre le Confluent et le secteur de Gerland ne sont pas statistiquement représentables puisqu'ils ne regroupent que **1 426 déplacements par jour**. En revanche, la ligne T1 prolongée jusqu'à Montrochet répondra à la demande importante entre le Sud Perrache et la Rive Gauche de Lyon (4 700 déplacements par jour).

La part de marché des transports en commun est relativement faible sur l'ensemble des flux liés au Confluent, hormis sur la liaison avec le Nord de la Presqu'île (32%), comme cela a été montré dans le chapitre I. La très faible part de marché des TC sur les flux Sud Presqu'île – Gerland est due à l'absence de liaison directe entre les deux quartiers : aucune par le Sud et avec des correspondances en passant par Perrache. Jusqu'à présent, l'accès au secteur de Gerland, où les conditions de stationnements sont faciles, est très pratique en voiture, via le Pont Pasteur. **Par conséquent, on peut quasiment affirmer qu'il n'existe aucune alternative à l'automobile pour les déplacements entre le Sud Presqu'île et Gerland. Cela nous conforte dans l'idée qu'une liaison TC y est indispensable.**

Dernier élément concret d'analyse, les déplacements domicile-travail liés au quartier Perrache : où travaillent les Sud Perrachois ? La carte ci-contre représente le nombre d'individus résidant dans les zones IRIS 0501, 0502, 0503 et 0504 du 2^{ème} arrondissement (c'est-à-dire le Sud Perrache) et travaillant dans une des 55 communes du Grand Lyon.



Parmi les 2984 actifs occupés domiciliés dans le Sud Presqu'île,

- 46% travaillent dans le 2^{ème} arrondissement
- 42% dans le reste du Grand Lyon
- 12% en dehors du Grand Lyon

La carte précédente confirme la position précédemment exposée quant à l'extension la ligne T1 jusqu'à Gerland Debourg :

- La desserte du quartier Sud Perrache par la ligne T1 se justifie d'autant plus que près de la moitié des actifs domiciliés dans le quartier travaille dans le 2^{ème} arrondissement
- Le prolongement de la ligne T1 à Montrochet est d'autant plus justifié que 7,6% des actifs habitant dans le quartier Perrache travaillent dans le 3^{ème} arrondissement et à Villeurbanne, secteurs desservis par la T1 existante.
- Le 7^{ème} arrondissement de Lyon n'emploie pour le moment que 141 Sud Perrachois. Traduit en nombre de déplacements, un effectif aussi faible fait reculer l'hypothèse d'une liaison lourde entre Gerland Debourg et le Confluent.

La demande de déplacements entre le Confluent et Gerland est actuellement infime : seulement 1 400 déplacements par jour fort. Aussi, les deux secteurs ne bénéficient aujourd'hui d'aucune liaison directe en transport en commun. L'analyse de la situation actuelle entre ces deux quartiers est la suivante : pour l'heure, le Sud Presqu'île et Gerland ne partagent aucun besoin mutuel et ne génèrent aucune interaction. Par conséquent, ils ne génèrent que peu de flux communs, et ne suscitent pas de besoins particuliers en termes de liaison TC. En revanche, Gerland et Perrache vont dorénavant évoluer simultanément dans des logiques différentes mais complémentaires. Leurs forme et fonctions respectives en bouleverseront les territoires et la structure. La complémentarité naissante des activités de Gerland (habitat et activités de recherche et d'enseignement supérieur) et de Perrache (habitat, activités ludiques, culturelles et commerciales) va générer de nouveaux rapports entre les deux quartiers. Par conséquent, la demande de déplacements va irrémédiablement augmenter. Les deux projets ont judicieusement favorisé leurs liens respectifs avec le secteur administratif et commercial de la Part-Dieu d'une part, et le Nord de la Presqu'île d'autre part, par des modes de transports lourds et performants : le métro B et la ligne T1. Dans ce nouveau contexte, le franchissement du Rhône grâce à la ligne T1 est-il la meilleure réponse ?

Au terme de l'analyse des liens actuels et futurs entre Gerland et le Confluent, le bilan est contrasté. Une fois encore, deux approches se confrontent : d'une part, la logique de continuité urbaine et de cohérence entre urbanisme et problématiques de déplacements, remise en question par l'approche quantitative et économique, d'autre part.

CONCLUSION

Le Sud de la Presqu'île lyonnaise, de par ses caractéristiques géographiques, a toujours été l'objet de projets et challenges pour l'agglomération : comblement du confluent et édification de la Presqu'île par l'homme à la fin du XVIII^{ème} siècle, industrialisation du site au profit de l'agglomération entière, ouverture de la gare SNCF de Perrache parallèlement au passage de la ligne Paris-Marseille dès 1832, division de la Presqu'île en deux sous-quartiers suite à la construction du centre d'échanges de Perrache et au passage de « l'autoroute sous la ville » en 1976. Depuis, le quartier Perrache a perdu ses fonctions majeures et au son rôle au sein de l'agglomération.

Le centre d'échanges de Perrache, décrié par son manque d'esthétique et son impact sur les liaisons entre le Nord et le Sud de la Presqu'île, est le point convergent de nombreuses lignes de bus, de la ligne A du métro et des deux lignes de tramway, ce qui multiplie les facilités d'accès au réseau TCL pour les Sud Perrachois sans pourtant résoudre la problématique majeure de l'enclavement du quartier.

Le Projet Lyon Confluence est l'affirmation d'ambitions locales d'une part, et pour l'agglomération d'autre part : restauration et construction de logements, implantation de commerces de proximité et d'équipements d'intérêt local, ouverture d'un musée et d'un pôle de loisirs et de commerces, et création d'espaces de promenades. Autant d'éléments qui promettent au Confluent un véritable bouleversement dans son organisation et dans son statut au sein de l'agglomération lyonnaise. Epine dorsale du quartier, le Cours Charlemagne va accueillir la ligne 1 du tramway, prolongée entre Perrache et la pointe de la Presqu'île : environ 2 000 déplacements devraient être générés par cette nouvelle desserte, l'effet image du tramway, l'attrait du pôle de loisirs et la croissance démographique du quartier liée au projet urbain.

Les composantes du Projet Lyon Confluence et les perspectives de développement du quartier Perrache qui y sont associées à moyen et long termes suggèrent une nouvelle demande de liaisons avec le Confluent. Pour la SLTC, ce grand projet urbain, amorcé par le prolongement de la ligne T1 du tramway constitue de véritables enjeux et perspectives pour le réseau TCL. Le succès et l'intégration urbaine du Projet Lyon Confluence dans sont conditionnés par son ouverture vers l'agglomération et notamment par le franchissement du Rhône et la création de nouvelles liaisons avec le quartier Gerland et l'Est lyonnais. La réflexion menée s'est basée sur trois axes : une anticipation sur l'évolution du quartier Perrache, un parallèle conceptuel et physique entre les Projets urbains de la Confluence et de Gerland, et enfin, une intégration du projet et de sa composante transports dans le réseau de transports urbains et les axes forts de son développement futur.

Au terme de l'analyse des liens actuels et futurs entre Gerland et le Confluent, le bilan est contrasté. Deux approches se confrontent : d'une part, la logique de continuité urbaine et de cohérence entre urbanisme et problématiques de déplacements, remise en question par l'approche quantitative et économique, d'autre part. L'option intéressante de l'extension de la ligne T1 entre la pointe de la Presqu'île et le quartier Gerland accompagne de manière cohérente les grandes ambitions des projets Confluence et

Gerland et les perspectives de développement sur lesquelles on peut compter de façon objective. Un pari sur l'avenir reposant à la fois sur la croissance à prévoir des flux entre ces deux secteurs complémentaires, et sur son articulation avec les axes forts du Plans de Déplacements Urbains lyonnais. Ceux-ci traduisent en effet une volonté affirmée d'optimiser les liaisons Nord/Sud et Est/Ouest et les interactions entre les pôles dynamiques de l'agglomération, dont le Confluent et Gerland le technopôle vont faire partie.

La création d'une liaison TC forte entre Perrache et Gerland répondra à la nécessaire cohérence entre projets d'urbanisme et desserte en transports en commun, et contribuera au développement des deux projets à moyen terme. En revanche, pour le plus long terme, le choix du mode devrait être la réelle réponse aux évolutions concomitantes des deux sites et au volume de leurs interactions. Cette liaison transversale peut désormais être envisagée dans une démarche de mise en réseau des différents pôles dynamiques de l'agglomération parmi lesquels sont comptés la Cité Internationale, le Campus de la Doua, le futur Carré de Soie, l'Hôpital de Vinatier, le Quartier Gerland, Lyon Confluence, le pôle scientifique d'Ecully, le quartier redynamisé de Vaise...

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES ET PRESSE

- BERTOLINI L. *Des gares en transformation, nœuds de réseaux et lieux dans la ville*. Les Annales de la recherche urbaine, juin 1996, N° 71, p. 86-91.
- BRETON E. *La mobilité quotidienne dans la vie précaire*. Note de recherche pour l'Institut pour la ville en mouvement, 2002.
- CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE MONTPELLIER, Dossier de presse. *Le Projet Odysseum entre dans une nouvelle phase*, Novembre 2001.
- CERCIA (Cabinet d'études spécialisé en urbanisme commercial). *Communauté urbaine de Lyon. Centre d'échanges de Lyon-Perrache, Etude diagnostic sur la fonction commerciale*. Rapport d'études, 1994.
- CERCIA (Cabinet d'études spécialisé en urbanisme commercial). *Communauté urbaine de Lyon. Centre d'échanges de Lyon-Perrache, Actualisation de l'étude sur l'offre commerciale du centre d'échanges*. Rapport d'études, 1999.
- CERTU. *La forme des villes. Caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*. Séminaire de prospective urbaine. CERTU, 2000.
- CERTU. *Bibliographie commentée sur l'intégration urbaine des pôles d'échanges*. Programme IUD, CERTU, 2002.
- MONTPELLIER AGGLOMERATION. *Harmonie – Magazine d'Information des Montpellier Agglomération*, N°210-Juillet/Août 2004.
- SAUZAY L. *Louis PRADEL, maire de Lyon*. Editions lyonnaises d'art et d'histoire, 1998.
- SEM Lyon Confluence. *Plaquette de présentation du projet Lyon Confluence*, 2003.
- Société Lyonnaise de Transports en Commun. *Axes forts du PDU lyonnais – Réflexions pour poursuivre, Projet : version 4*, Juin 2001.
- URBANIS. *Etude socio-économique du quartier Perrache : diagnostic final*, Juin 2002.
- VIDAL M. *Intégration et enjeux urbains des pôles d'échanges – Pôle multimodal de Vaise et Centre d'échanges de Perrache*. Mémoire de Maîtrise, 2003.

SITES INTERNET CONSULTÉS

- www.certu.fr
- www.insee.fr
- www.legifrance.gouv.fr
- www.lyon-confluence.fr
- www.lyongerland.com
- www.montpellier.cci.fr
- www.rhone-alpes.equipement.gouv
- www.sltc-fr.com
- www.sytral.fr

DOCUMENTS DE REFERENCE ET TEXTES DE LOIS

- La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains, dite SRU, 30.12.2000
- Le Plan d'Occupation du Sol du Grand Lyon, approuvé le 26.02.2001
- Le Plan de déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise, approuvé le 14.10.1997

PERSONNES RESSOURCES

La réalisation de ce travail a nécessité une récolte d'informations importante. Elle a notamment donné lieu à des entretiens et des rencontres plus ou moins spontanés avec des professionnels du transport et de l'urbanisme et des personnes, qui par leurs fonctions ou leur statut sont impliqués dans le Projet Lyon Confluence.

✦ M. B. JABOULEY, Président du Comité Perrachois d'Intérêt Local
09.07.2004

✦ M. J. SALAMON, Chargé de concertation – Mission Gerland
13.07.2004

✦ Mme. P. THEVENON, Responsable Marketing de l'Unité de Transports Tramway – SLTC
13.07.2004

✦ M. Guy FRAPPE, Chargé d'études – SEM Lyon Confluence
22.07.2004

✦ SEM Cité Internationale, Lyon
30.07.2004

✦ SERM Projet Odysseum de Montpellier
09.08.2004

✦ M. D. DE LA FAYOLLE, Etudes Marketing – SLTC

TABLE DES ILLUSTRATIONS

TABLE DES FIGURES (Plans, cartographies, schémas et tableaux)

1. Vue Sud/Nord de la Presqu'île	7
2. Vue Sud/Nord du Sud Presqu'île – Pont de La Mulatière	8
3. Les liaisons entre le Sud Presqu'île et le reste de l'agglomération	9
4. Densité de population du Sud Perrache et de l'agglomération lyonnaise en 1990 et 1999	10
5. Flux mécanisés et part de marché des TC liés au Sud Presqu'île	19
6. La SEM Lyon Confluence	22
7. 1 ^{ère} phase du projet	24
8. Calendrier et maîtres d'ouvrage de la 1 ^{ère} phase	24
9. Répartition des fonctions urbaines de la 1 ^{ère} phase	25
10. 1 ^{ère} tranche du programme immobilier 2003-2007	26
11. Evolution démographique liée au Projet Lyon Confluence	28
12. Les nouveaux équipements	29
13. Calendrier des aménagements de transports	30
14. Organisation des transports à l'horizon 2015	30
15. Tracé du prolongement de la ligne T1 du tramway	32
16. Offre TC actuelle du quartier Perrache	34
17. Restructuration du réseau de surface associée au Projet Lyon Confluence	34
18. Contournement autoroutier Ouest de Lyon	36
19. Coupe Est-Ouest du centre d'échanges de Perrache –démolition partielle	39
20. Prévisions démographiques liées au projet Lyon Confluence 1990-2030	42
21. Programme du pôle de loisirs	43

22. Aire d'influence de la Cité Internationale de Lyon	45
23. Potentiel d'attractivité du pôle Confluence	46
24. Le Projet Odysseum de Montpellier	47
25. Les axes forts du PDU lyonnais	54
26. Plan de mandat du SYTRAL 2002-2007	55
27. 3 options s'articulant avec les axes forts du réseau TCL actuel et à venir	57
28. Flux mécanisés liés au Sud de la Presqu'île	59
29. Déplacements domicile-travail des Sud Perrachois en 1999	60

TABLE DES GRAPHIQUES

1. Evolution démographique 1990-1999	12
2. Structure d'âge de la population en 1999	12
3. Structure de la population active occupée	13
4. Répartition et évolution des CSP entre 1990 et 1999 dans le quartier Perrache	14
5. Motorisation des ménages	14
6. Evolution de la motorisation des ménages entre 1990 et 1999	14
7. Logement en 1999 : accession à la propriété	15
8. Evolution de l'accession à la propriété entre 1990 et 1999	15
9. Prévisions démographiques – estimations SEM Lyon Confluence	27
10. Prévisions démographiques liées au Projet Lyon Confluence	30

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	- 3 -
INTRODUCTION.....	- 4 -
CONTEXTE DE L'ETUDE.....	- 6 -
1. ETUDE DE MARCHÉ : PRESENTATION DU SUD PRESQU'ILE	- 7 -
1.1. ORGANISATION ET STRUCTURE DU SUD PRESQU'ILE	- 7 -
1.1.1. <i>La création d'un quartier</i>	- 7 -
1.1.2. <i>Un territoire enclavé, au cœur de l'agglomération</i>	- 8 -
1.2. ANALYSE DE LA DEMANDE	- 9 -
1.2.1. <i>Le profil de la population Sud Perrachoise</i>	- 11 -
1.2.1.1. Analyse démographique	- 11 -
1.2.1.2. Analyse socio-économique.....	- 13 -
1.2.2. <i>L'emploi et les principaux générateurs</i>	- 16 -
1.2.2.1. Le recensement	- 16 -
1.2.2.2. L'implantation des entreprises dans le quartier Perrache	- 16 -
1.2.3. <i>Le marché des déplacements mécanisés</i>	- 16 -
1.2.3.1. Méthodologie.....	- 17 -
1.2.3.2. Les flux mécanisés tous modes confondus	- 17 -
1.2.3.3. L'offre actuelle de transport en commun.....	- 17 -
1.2.3.4. La part de marché des transports en commun	- 18 -
1.2.3.5. Evolution des flux TC	- 19 -
2. LE PROJET LYON CONFLUENCE ET SES ENJEUX	- 21 -
2.1. UN PROJET DE REQUALIFICATION URBAINE	- 23 -
2.2. LES PROBLEMATIQUES DE DEPLACEMENTS DANS LE PROJET LYON CONFLUENCE	- 29 -
2.2.1. <i>La desserte TC du Sud Presqu'île réorganisée dès 2005</i>	- 31 -
2.2.1.1. Le prolongement de la ligne T1 du tramway : 2005.....	- 31 -
2.2.1.2. Adaptations du réseau de surface associées au projet.....	- 33 -
2.2.2. <i>Des liaisons internes facilitées, un cadre de vie amélioré</i>	- 35 -
2.2.3. <i>La Confluence ouvert au reste de l'agglomération, à très long terme</i>	- 35 -
2.2.3.1. Une priorité : le déclassement des autoroutes A6 et A7 en centre-ville..	- 36 -
2.2.3.2. « Faire sauter le verrou » : la démolition partielle du centre d'échanges de Perrache	- 37 -
2.2.3.3. Multiplier les liaisons entre le Confluent et Gerland : création de ponts et passerelles sur le Rhône	- 39 -
3. PERSPECTIVES POUR LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU TCL.....	- 41 -
3.1. VISION REALISTE DU PROJET EN TERME D'EVOLUTION.....	- 41 -
3.1.1. <i>Evolution démographique</i>	- 41 -
3.1.2. <i>Evolution du nombre d'emplois</i>	- 43 -
3.1.3. <i>L'aire d'influence du pôle de loisirs (étude par analogie)</i>	- 43 -

A. Analogie a la cite internationale, Lyon	- 44 -
B. Analogie au projet odysseum, Montpellier	- 46 -
3.1.4. <i>L'augmentation du trafic de la ligne T1</i>	- 48 -
3.1.5. <i>Les franchissements du Rhône, clés de réussite du Projet Lyon Confluence...</i>	- 49 -
3.2. LES PROJETS CONFLUENCE ET GERLAND, SIMULTANES ET COMPLEMENTAIRES	- 50 -
3.2.1. <i>Logique du projet urbain de Gerland</i>	- 51 -
3.2.2. <i>Composantes du projet urbain de Gerland</i>	- 51 -
3.2.2.1. Renforcer la vie locale	- 51 -
3.2.2.2. Conforter le développement du Technopôle	- 52 -
3.2.2.3. Faciliter tous les déplacements	- 52 -
3.3. ARTICULATION AVEC LES AXES FORTS DU PDU LYONNAIS.....	- 53 -
3.3.1. <i>Les axes forts du PDU</i>	- 53 -
3.3.2. <i>Le Plan de Mandat du SYTRAL</i>	- 55 -
3.3.3. <i>Une réflexion à l'échelle du réseau TCL</i>	- 56 -
3.4. RELIER PHYSIQUEMENT LES DEUX GRANDS PROJETS URBAINS DE L'AGGLOMERATION, GERLAND ET CONFLUENCE	- 58 -
3.4.1. <i>L'hypothèse de prolongement de la ligne T1 à Gerland</i>	- 58 -
3.4.2. <i>La demande entre Gerland et le Confluent justifie-t-elle une liaison Tramway ?</i>	- 59 -
CONCLUSION	- 62 -
BIBLIOGRAPHIE	- 64 -
PERSONNES RESSOURCES	- 66 -
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	- 67 -
TABLE DES MATIERES.....	- 69 -