

## **Compte rendu de la réunion commune aux CQ Bellecour-Carnot et Perrache-Confluence**

### **à propos de l'étude Ruelle, 17 11 2011**

**Présents :** voir la feuille d'émargements (une majorité de membres du CQ Bellecour Carnot)

#### **Présentation liminaire de M. de Carbonnière :**

Il a évoqué la réflexion en cours menée par le Grand Lyon, la SPLA et la Mairie du 2<sup>e</sup>. Celle-ci a abouti à la création d'un groupe de travail rassemblant ces trois institutions ainsi que RFF, la SNCF et le SYTRAL et destiné à tester la faisabilité de l'étude Ruelle et d'en déterminer les phases de réalisation.

Des études ont été commandées (pour un budget total de 1,350 million d'euros, cofinancé), à l'horizon 2012 :

- analyse des flux sur un périmètre élargi (SNCF)
- étude de l'accessibilité de l'ensemble gare/centre d'échange (SPLA)
- faisabilité de ?

Le financement du projet fera l'objet d'un scénario. La date butoir pour aboutir à ces transformations est 2018.

L'objet de la réunion est d'aboutir à un avis des conseils de quartier concernés que les partenaires du projet devront intégrer.

#### **Présentation de l'étude Ruelle, à l'aide d'un diaporama.**

L'objectif principal de l'étude est de supprimer les différences de niveaux (0, 6 mètres, 12 mètres) d'accès piétonnier de la Gare et du Centre d'échange. Cela va donc dans le sens d'aménager de nouveaux itinéraires au niveau du sol et d'améliorer ceux qui existent (les deux voutes).

L'aspect spectaculaire du projet induit est la démolition de tous les édifices qui séparent la gare et le centre d'échange, donc du mail et de la plate-forme des taxis, ainsi que des escalators. Cela aboutirait à dégager deux grandes esplanades, de part et d'autre du tunnel du métro. Cela permettrait d'ailleurs d'ouvrir un nouvel accès au métro par le sud (mais pas place des Archives, comme le demande le CIL). De même, il est prévu d'ouvrir, au nord comme au sud, les anciens passages souterrains de la gare, offrant ainsi de nouvelles voies piétonnières. Enfin l'étude propose de fermer l'accès de la voute ouest aux voitures et de la réserver aux piétons, aux vélos et aux transports en commun. Les voitures seront donc toutes orientées vers le cours Suchet.

## **Le débat :**

Trois points principaux ont été abordés ainsi que deux aspects pointus.

### *Suggestions d'aménagements complémentaires :*

Il a été proposé de transformer le parking des messageries, au rez de chaussé est du centre d'échange en une nouvelle galerie commerciale et de transférer ce parking dans le sous sol de l'esplanade du même côté. Ce nouvel espace commercial peut favoriser la reconversion de l'actuel centre commercial en haut du centre d'échange, condamné à terme.

### *La question de la circulation :*

Certains ont critiqué la suppression de la voie routière sous la voute ouest en craignant une saturation de l'accès nord par le quai Rambaud.

D'autres ont proposé une jonction directe vers la rue Vaubecour, qui aurait été refusée par le Grand Lyon.

D'autres enfin ont proposé de creuser une nouvelle voute au nord de la rue Smith qui permettrait d'accéder directement à la place Carnot. De même il faut envisager un nouvel accès voiture à la gare.

### *Les transports en commun :*

Certains ont à nouveau exprimé leur regret que le métro n'ait pas été prolongé au sud de Perrache.

D'autres ont évoqué la possibilité de prolonger le T2 jusqu'à Montrochet ce qui supprimerait la rupture de charge à Perrache pour ceux qui arrivent de l'est et éviterait le retournement et libérerait l'espace qu'il demande.

Par ailleurs Gérard Dutal a plaidé, avec véhémence, pour le déclassement de l'autoroute, ce qui permettrait d'apaiser le Cours de Verdun.

Françoise Humbert a réclamé une réelle concertation avec la population à propos de la réalisation de l'étude Ruelle.

***Le 10 décembre, Michel JOUARD***