

pour se Déplacer Autrement en Région LYonnaise

Coordination d'associations affiliée à la FNAUT et à FNE

Correspondance à adresser : 6, Le mont Lory, 69230 St-Genis-Laval

Tél./Fax : 04 74 72 89 99, et Tél.04 78 56 34 82 – Fax.04 78 56 87 21

(Siège social à la MRE, 32 rue Ste Hélène, 69002 LYON)

Site= www.darly.org

Première phase du projet Lyon-Confluence Réponse de la coordination DARLY à la concertation

Préambule

- La coordination DARLY répond au nom des associations qui la composent.

Voir en annexe 1 le bulletin « DARLY-infos » qui donne en pages 4 et 5 la liste des associations adhérentes.

- La coordination DARLY ne présente son dossier qu'en fin de consultation afin de pouvoir tenir le plus grand compte :

1)-des avis multiples et des idées exprimées, soit dans le cahier de restitution du 6 septembre 2002, soit lors des réunions de concertation ou de la réunion publique du 21 octobre 2002,

2)-des exposés faits et des explications données lors de ces réunions.

- La coordination DARLY rappelle qu'elle avait déjà pris position en mars 1999, lors de la première consultation.

(voir document en annexe 2)

- La coordination DARLY, afin de faciliter la lecture, a conservé la même présentation que celle adoptée par le médiateur Gildas Leprêtre dans son analyse qualitative des réponses.

- La coordination DARLY répond ci-après aux 8 questions posées dans le cadre de la **concertation**, en y intégrant plus particulièrement les soucis de ses associations concernant les modes de déplacement, l'environnement et le **développement durable**.

-1- POINTS DE VUE SUR LE PROJET.

-1.1- Quels sont les objectifs jugés les plus importants dans cette première phase ?

- Les réponses données correspondent bien aux raisons d'être de DARLY, puisque viennent en tête la mise en valeur du site et le désenclavement, notamment par les transports collectifs, bien avant le développement d'une offre de loisirs urbains qui n'arrive qu'en dernière position bien que l'essentiel du projet présente un centre de loisirs.

-1.2- La première phase du projet répond-elle à ces objectifs ?

- DARLY pense, comme beaucoup d'intervenants, que cette première phase ne doit pas être séparée d'un projet global et qu'il est nécessaire de montrer le plus vite possible que cette première phase contienne autre chose que le centre de loisirs et le musée dans les buts poursuivis. Cette volonté doit être démontrée en aménageant le plus rapidement possible la Place des Archives, les liaisons Nord-Sud, le déménagement du marché de gros et des prisons et la construction de l'ensemble résidentiel et tertiaire.

- Certes, le choix prioritaire du Centre de loisirs et du Parc de Saône, accompagné de la prolongation de la ligne de tramway permet de démarrer tout de suite une partie de l'aménagement de la partie Sud de la presqu'île, sans attendre le déménagement des prisons et du marché de gros, mais il faut aussi montrer qu'il y a une volonté politique de répondre le mieux possible aux souhaits de requalification du quartier exprimés par les habitants. Il faut éviter de donner aux résidents de ce quartier l'impression que l'on ne bâtit pas pour d'autres qu'eux et que leur sentiment d'isolement ne soit pas remplacé par un sentiment d'envahissement.

- Non seulement leurs problèmes ne sont pas traités en priorité, mais ils risquent de perdre une partie de ce qu'ils ont, comme la MJC par exemple, trop petite au regard de sa fréquentation, et qui risque de voir sa surface réduite alors qu'il faudrait l'accroître et y adjoindre une salle de spectacle. Les activités qui s'y déroulent ont une action préventive sur les jeunes, bien préférable et moins coûteuse que des actions répressives. Il faut que le Centre de loisirs s'intègre au sein du quartier, et que la trilogie opérateurs, investisseurs et exploitants n'en fasse pas un lieu où règne la loi du marché, ayant pour conséquence une ségrégation par l'argent.

-1.3- Qu'est ce qui séduit dans ce projet ?

- La création d'une coulée verte où retrouver calme et détente, depuis Perrache jusqu'à l'extrémité de la presqu'île, et qu'il faut concevoir comme un parc de loisirs gratuit.

- La mise en valeur des berges de la Saône et la darse introduisant l'eau dans la presqu'île.

- La place piétonne des archives, avec son nouveau lien à la gare SNCF et au Centre d'échanges, en concevant la circulation des taxis et la dépose-minute en sous-sol.

- La volonté de redensifier la ville-centre.

- La prolongation de la ligne tramway jusqu'au musée :

- assurant une desserte plus fine du quartier qu'un métro,
- pouvant être réalisée beaucoup plus rapidement et économiquement qu'une ligne de métro,
- mieux adaptée au nombre de voyageurs attendus,
- n'hypothéquant pas l'avenir.

- Le maintien de la ligne SNCF pouvant être une alternative peu onéreuse au métro,

- La perspective de création de voies cyclables et de cheminements piétons.

-1.4- Quelles priorités dans la mise en œuvre ?

- Le désenclavement et la libération des espaces :

- liaisons Nord-Sud, essentiellement pour les transports collectifs, (maintien de la navette presqu'île), les taxis, les piétons, (y compris les handicapés), et les vélos,
- déménagement du marché de gros et des prisons, (à noter que ces dernières doivent rester à proximité d'une ligne forte de transports collectifs pour faciliter les visites)
- déménagement de l'axe autoroutier, afin de récupérer le tunnel de Fourvière et de pouvoir modifier son affectation (50% TCSP).

- L'amélioration des liaisons entre le quartier et les zones adjacentes, et pas seulement avec le Nord de la presqu'île.

(voir chapitre propositions)

- La coulée verte le long de la rive droite de la Saône, avec sa darse, amenant la nature au sein de la ville,

- La revalorisation du quartier : lui ôter son aspect "sinistre", non seulement par l'adjonction de réalisations nouvelles, (place des archives, nouveau quartier résidentiel et tertiaire), mais aussi par la rénovation de l'existant, avec le souci de la propreté et de la sécurité, du relogement des personnes expropriées dans le même quartier pour celles qui le souhaitent,

- Le respect de la règle des 20% de logements sociaux, garantie de la mixité de la population, (ou plus de 20% si cela est nécessaire pour éviter l'expulsion d'habitants actuels de milieux modestes)

- Le maintien, le développement ou la création de services sociaux, de résidences pour personnes âgées, d'équipements sportifs et d'activités jeunesse comme la MJC,

- Et également, dans cette première phase, le pôle de loisirs.

-2- PREOCCUPATIONS ET PROPOSITIONS.

-2.1- Comment désenclaver le quartier ?

-2.1.1- Le problème de l'autoroute A6/A7 :

- Rappelons d'abord quelques chiffres : *(Cf. carte des trafics routiers 2000 de la DDE)*

- A6 au nord du péage de Villefranche = 57 500 véhicules / jour
 - A6 au sud de ce péage = 72 000 véhicules / jour (donc 13 200 entrant à Villefranche)
- Cette circulation se partage à peu près en parts égales entre A46 Nord et A6, d'où 35 000 véhicules / jour au nord de Porte de Lyon, dont 7 000 entrés à Villefranche.
- Au sud de Porte de Lyon, Techlid et Ecully le trafic devient supérieur à 111 000 véhicules / jour, dont seulement 28 000 de grand trafic (et même seulement 25 000 si on prend en trafic local les entrées à l'échangeur de Belleville).
 - Après l'échangeur du périphérique nord, le trafic est encore de 102 000 véhicules dans le tunnel de Fourvière.

- Il y a donc plus de 75% de trafic local dans le tunnel de Fourvière et ce n'est pas le contournement autoroutier qui améliorera notablement le problème.

Par contre, la réalisation de ce contournement permettrait la réaffectation de ce tunnel à une administration territoriale locale, ce qui permettrait de modifier son affectation en utilisant une voie sur deux pour un tramway en site propre.

- Par ailleurs, *une étude du CETE Lyon de février 2000* montre que 50% du trafic local automobile du tunnel de Fourvière n'est pas reportable sur un périphérique doublé et que plus des deux tiers de cette circulation a pour destination le secteur centre. **Malheureusement, cette étude n'a pas traité du report possible sur des transports collectifs existants ou à créer. La SEM Lyon-Confluence devrait demander la réalisation de cette étude complémentaire.**

- La coordination DARLY, lors du débat public sur les contournements autoroutier et ferroviaire, a proposé une solution par l'est, le long du contournement ferroviaire, réalisable en 5 ans au lieu de 15 pour le grand contournement ouest de Lyon. *(Voir contribution du Collectif Associatif, cahier N° 7, en annexe 3)*. Cette proposition est soutenue par des fédérations nationales et par WWF-France. Elle a, pour le projet Lyon-Confluence, le grand mérite de permettre le déclassement du tunnel de Fourvière et son changement partiel d'affectation trois fois plus rapidement. (A noter que cette proposition peut soulager aussi 3 fois plus vite les riverains de la Rocade Est, et que, dès 2003, un trajet via A46 Nord, A42, A432, A43, A46Sud peut soulager la Rocade Est dans sa partie centrale.)

-2.1.2- Le Centre d'échanges :

- Ce centre d'échanges a des qualités indéniables et il n'a pas 30 ans. Il est fonctionnel dans sa multimodalité des déplacements. Toutes les correspondances, y compris avec les taxis sont assurées à l'abri des intempéries. Il faut effectivement l'améliorer coté Place des archives. La proposition d'entrée sud de la gare, en cours d'étude avec la SNCF, va dans ce sens. Cette proposition doit comporter, comme cela existe à la gare de la Part-Dieu :

- un accès "dépose minute" en sous-sol,
- un accès taxis en sous-sol,
- un parking "20 minutes gratuites" pour ceux qui viennent en voiture chercher des voyageurs SNCF.

Ainsi la place des archives peut être un espace piétonnier.

- Ce centre d'échanges peut être complété en faisant déboucher les passages souterrains dits "nord" et "sud" de la SNCF sur l'espace public, comme cela existe déjà pour la sortie Sud de la gare de Nantes, par exemple. Cela réduira d'autant l'effet de coupure si profondément ressenti par les habitants du quartier.

- Ce centre d'échanges peut voir sa lisibilité améliorée : y prévoir un fléchage "Point rencontre", un Centre "Infos service", un relais du syndicat d'initiative, un point de location vélos avec plan de visite de la ville à vélo,.....

-2.1.3- Création d'un passage, face à la rue Smith :

- Ce passage sous les voies SNCF et débouchant dans le coude de la rue du Bélier pourrait continuer tout droit à travers le parking des messageries, pour arriver dans l'axe de la voie coté Est de la place Carnot.

-2.1.4- La ligne de tramway :

- Il est mensonger d'affirmer, comme le font certains, que cette ligne est imposée sans concertation puisqu'elle faisait partie intégrante du PDU, largement soumis à consultation en septembre 1997, à la demande de nombreux Perrachois.

- Sa réalisation doit se faire en parfaite coordination avec les riverains.

- Il faut qu'elle assure la correspondance dans de bonnes conditions, à Perrache, avec la ligne SNCF de tramway ferroviaire vers les Hôpitaux Sud. (Voir § 2.1.5 ci-dessous)

- La coordination DARLY souscrit à la proposition de plusieurs intervenants demandant sa prolongation, via le pont Pasteur, jusqu'à la Halle Tony Garnier, puis jusqu'à la station Debourg, ou de préférence la station Gerland de la ligne B du métro. Cette demande est conforme à la notion de réseau.

-2.1.5- Liaisons Transports Collectifs Nord-Sud Presqu'île :

- Le maintien de la navette presqu'île est une solution minimale. Il semble qu'il faille rétablir une vraie ligne de trolleybus traversant toute la presqu'île comme c'était le cas avec le 13 (Perrache / Croix-Rousse, qui a même eu un itinéraire Cours Bayard / Croix-Rousse), par un parcours le plus direct possible. Ce pourrait être le prolongement au Confluent, soit de la ligne 6 avec des trolleys de petit gabarit, soit de la ligne 13 avec des Cristalis. Dans les deux cas il faut des sites protégés rigoureux, rues de Brest et Chenard d'une part, rue du président Herriot d'autre part. **Cela constituerait un véritable axe de trolley à travers toute la presqu'île, du Confluent à la Croix-Rousse.**

-2.1.6- Liaisons avec le Sud-Ouest lyonnais :

(voir document DARLY "Projet de Tram-train Tassin-Gerland via les Hôpitaux Sud" joint en annexe 4)

- Il se trouve que le projet de tramway ferroviaire de DARLY, datant de mai 1998, peut répondre parfaitement au problème de liaison par transport collectif entre le sud-ouest lyonnais et Gerland d'une part, et Perrache d'autre part.

- Ce projet est basé sur un pontage ferroviaire entre la voie ferrée reliant Tassin à Brignais et la voie ferrée reliant Pierre-Bénite à Perrache, pontage utilisant des terrains réservés depuis plus de 30 ans pour un Boulevard Urbain Ouest en surface, ceci pour aller depuis le pont SNCF au-dessus de la D50 jusqu'aux Hôpitaux Sud, puis en empruntant un tunnel de 800 mètres sous Montmain et le collège de la Clavelière pour rejoindre la voie ferrée de Pierre-Bénite.

- Ensuite, une rame sur deux traverse le Rhône au niveau de la rue du confluent pour rejoindre la rive gauche au sud du lycée international puis assurer la correspondance avec la ligne B du métro à Gerland, tandis que une rame sur deux prend la direction de Perrache.

- Compte tenu du projet Lyon-Confluence, les rames remontant sur Perrache pourront desservir une halte au niveau du Centre de loisirs. A noter par ailleurs qu'elles peuvent aussi desservir une halte à proximité de l'aquarium de La Mulatière.

- Ces tramways ferroviaires pouvant prendre des rayons de courbure de 40 mètres, il s'avère intéressant d'étudier la possibilité d'une desserte directe de la gare de Perrache proprement dite, en plaçant cette courbure à l'emplacement de la passerelle actuelle. Le projet Lyon-Confluence doit en tenir compte et ne pas neutraliser cette possibilité, car elle améliorerait considérablement le confort de la correspondance.

- Il faut voir avec la SNCF si une troisième voie s'avère nécessaire. La réalisation du contournement ferroviaire fret devrait permettre un cadencement satisfaisant avec du RER (réseau express urbain).

-2.1.7- Liaisons piétonnière et cyclable entre la presqu'île, Gerland et La Mulatière :

- Dans son projet de tramway ferroviaire, DARLY a prévu que le pont sur le Rhône comporte des voies cyclable et piétonnière, et que, perpendiculairement à ce pont, une passerelle cyclable et piétonnière vienne rejoindre l'extrémité de la presqu'île en prenant appui sur les "quilles" vertes et blanches qui sont dans le prolongement de la pointe de la presqu'île. **Ainsi peut-on réaliser une liaison "modes doux" depuis la rive gauche du Rhône et le parc de Gerland vers la coulée verte le long de la Saône, et cela entièrement en dehors de la circulation automobile.**

-2.1.8- Voiries, Circulations et parkings :

- Il est nécessaire avant toute chose, en fonction du nouveau quartier résidentiel et tertiaire d'une part, et du centre de loisirs et nautique d'autre part, d'élaborer, en concertation avec la population, un plan de circulation précisant :

- les axes forts de transit local. **Même après la réalisation du contournement autoroutier, le pont autoroutier de La Mulatière, réaménagé ou non, restera un axe fort de pénétration pour le sud-ouest comme l'est la Montée de Choulans pour l'ouest lyonnais.**
- les axes de traversée nord sud sous Perrache et le centre d'échange, tant pour les modes doux (piétons et vélos) que pour les véhicules,
- les axes réservés aux TCSP, à la navette presqu'île et aux taxis,
- les zones 30 ou zones calmées, genre centre de Chambéry,
- les itinéraires réservés aux modes doux, qui doivent être le plus possible **indépendants des axes routiers**, lors de leur intégration dans le nouveau bâti.
- les axes de desserte de la gare SNCF.

- Il faut estimer les densités de circulation suite aux extensions prévues.

- Le Centre de loisirs et le musée doivent être prioritairement desservis par les transports collectifs. Inciter les automobilistes à laisser leur voiture dans des parcs relais à créer, et à poursuivre leur déplacement en transport collectif ou en taxi.

- Prévoir une station de taxi jour et nuit à proximité du centre de loisirs.

- Réduire le nombre de places de stationnement dans les rues, en prévoyant des parkings résidentiels.

- Prévoir des tarifs non incitatifs dans les parkings, sauf dans les parkings résidentiels et les parcs relais.

- Activer le déménagement du MIN, source de circulation importante de véhicules utilitaires.

- Prévoir des parcs vélos gardés et un poste de location de vélos.
- Profiter de ce projet et de la révision prochaine du PDU pour envisager le classement en zone 30 de toute la presqu'île.
- Augmenter le nombre de parcs-relais en périphérie.
- Rétablir dès que possible l'interdiction des camions sous Fourvière

-2.2- Nouveau quartier : Greffe réussie ou Rejet ?

-2.2.1- Les préoccupations :

- Autant, dans cette première phase du projet, la partie parc et darse séduit, autant la centre de loisirs engendre la méfiance. Non seulement les habitants craignent que les aménagements ne leur apportent pas grand chose, mais ils constatent que les équipements existants vont disparaître (MJC actuelle, équipements sportifs, ...)
 - Les habitants du quartier souhaitent avant tout que ce projet profite à leur qualité de vie et que celle-ci soit prioritaire par rapport à la réalisation d'un Centre de loisirs qu'ils craignent trop ségréatif par l'argent et dont le but ne soit seulement qu'une source de profit. « pas de quartier fast-food / fast-culture écrit un intervenant. »
- Il faut aussi résoudre les contradictions de ce quartier qui vivait tranquille parce qu'enclavé et qui souhaite conserver cette quiétude tout en étant moins isolé.**

-2.2.2- Les propositions :

- Il faut prévoir, même si ce n'est qu'en provisoire dans la première phase, des sites d'accueil de la MJC et des activités sportives avant que le début de réalisation du projet du Centre de loisirs ne détruisent les sites existants.
 - Vu d'une part la fréquentation de la MJC qui fait que les locaux actuels sont déjà exigus, et vu d'autre part les extensions d'habitat envisagés, il est nécessaire de prévoir un nouveau local en rapport avec les besoins futurs.
 - Les résidents du quartier souhaitent :
 - la mixité sociale
 - des équipements sociaux culturels et sportifs
 - une construction de logements et de bureaux simultanée à celle du Centre de loisirs
 - une réhabilitation concertée du quartier
 - une intégration des attentes locales
- La coordination DARLY ne peut que souscrire et approuver ces positions des habitants des lieux, bien représentatives de l'identité lyonnaise.**

- A ces préoccupations locales il faut ajouter celles de la coordination DARLY, déjà exprimées dans son document de mars 1999, concernant la protection des balmes de La Mulatière et de Ste-Foy-Les-Lyon, l'amélioration des liaisons piétonnes par le chemin des Fontanières vers le parc des hauteurs et vers Oullins, une liaison piétonnière par passerelle entre le quai Rambaud et les balmes de la rive droite de la Saône et enfin, comme le demande un intervenant, l'entretien de cette rive droite et l'enterrement des lignes électriques.

-2.3- Le pôle de loisirs : son style, son contenu.

-2.3.1- Le style :

- Aucune des quatre architectures proposées n'intègre le contexte local et n'est franchement enthousiasmante. C'est un style international qui ne rappelle ni la culture française, ni le rapport avec l'eau. N'eut-il pas été préférable d'imaginer un grand paquebot de loisir, amarré à la darse, symbolisant une évasion, un rêve d'horizons, une escale ? Les bâtiments de la Société Infogrames étaient pourtant déjà un bon exemple du rapport avec l'eau.
- Sa conception doit aussi tenir compte des frais de fonctionnement, des frais d'entretien et des économies d'énergie. Sa proximité avec l'eau permet-elle un chauffage et un conditionnement par pompe à chaleur respectant l'environnement ? **L'ADEME doit donner son point de vue, ses conseils et son agrément. Il doit en être de même pour le musée et le quartier résidentiel et tertiaire.**

-2.3.2- Le contenu :

- Les inquiétudes ont déjà été évoquées : que va contenir ce pôle ? A quelle clientèle va t-il s'adresser ? Ne sera t-il pas générateur de nuisances ?
- La coordination DARLY ne voit pas ce projet en accord avec Millénaire 3 et le Développement Durable. Cela ressemble plus pour l'instant à un temple de la civilisation de consommation. Il nous semble possible de laisser place à plus de créativité. (par exemple du genre Cité des Sciences à La Villette)
- Il faut que nos élus soient extrêmement vigilants et directifs avec une volonté affirmée pour que chacun puisse trouver dans ce pôle "chaussure à son pied". Il y faut des activités pour tous les âges, pour toutes les bourses, pour toutes les cultures, intellectuelles aussi bien que sportives. On pourrait y prévoir entre autres des salles pour des activités de jeux de société, (bridge, échecs, scrabble, ...) permettant des compétitions au moins régionales, une médiathèque pour adultes et pour enfants, une piscine à vagues, un jardin d'enfants, une salle de spectacle, un centre informatique, des locaux pour associations et dans le parc adjacent des espaces pour jeux de boules.
- Il faut aussi se rappeler que trop de commerces tue le commerce.
- **Ce nouveau quartier doit être muni d'un commissariat de police.**

-2.4- Transports collectifs et circulation automobile dans le quartier.

- Ce sujet a déjà été largement abordé dans le paragraphe -2.1- "Comment désenclaver le quartier".
- La coordination DARLY ne peut qu'approuver les demandes des riverains concernant :
 - une politique ambitieuse de promotion des transports collectifs et des modes alternatifs à l'automobile.
 - une meilleure gestion des problèmes de circulation (trafic, bruit, pollution).
 - une étude du tracé de la ligne de tramway en collaboration avec les habitants.
 - le maintien de la navette.
 - une étude des voies cyclables et piétonnières avec les associations concernées et la population locale et un encouragement à leur utilisation.
- La coordination DARLY approuve le choix du tramway au lieu du métro pour les raisons essentielles suivantes :
 - Il est mieux en rapport avec le nombre de voyageurs attendus,
 - Il peut assurer une meilleure desserte du quartier,
 - Il est plus sécurisant,
 - Il est réalisable beaucoup plus rapidement,
 - **et surtout, sa réalisation est bien moins onéreuse**. En effet, en ce qui concerne le métro, le coût de la reprise depuis la station Ampère pour passer sous les voûtes a été estimé à 550MF, soit 84M€, auxquels il faut ajouter les 2,1km pour aller jusqu'au musée : 1050MMF, soit 160M€, c'est à dire en tout 1600MMF, soit 244M€. Or la prolongation du tramway est programmé pour 38M€. **Cela représente une économie de plus de 200M€, soit de 1,35 Milliard de francs. Il est préférable d'investir de telles sommes dans la prolongation du tramway vers la Halle Tony Garnier & Gerland et dans des équipements socioculturels et sportifs.**

-3- ATTENTES CONCERNANT LA CONCERTATION EN COURS.

-3.1- Quelles sont les attentes de DARLY ?

- La concertation a été exemplaire, très ouverte et a eu le mérite d'exister

- Pour s'inscrire dans une démarche de Développement durable, la suite de la consultation doit être :

- honnête :
 - pas pour faire avaliser un projet ficelé par les élus, (exemple :le musée), ou ficelé par la rentabilité commerciale (exemple :le centre de loisirs).
 - proposant des choix, pas seulement sur l'emballage, (l'architecture), mais aussi sur les contenus.
 - indiquant les coûts respectifs, pour éviter les utopies et permettre les choix en conséquence de cause.
 - indiquant un coût tenant compte des aléas possibles et non un coût optimisé pour faire passer le projet, (exemple :la gare de la Part-Dieu qui a coûté le double du prix annoncé).
 - prenant en compte les avis dominants exprimés.
- ouverte :
 - à tous les habitants de la Région Urbaine de Lyon et pas seulement aux résidents du quartier.
 - à toutes les idées émises en expliquant pourquoi certaines ne sont pas retenues.
 - permettant ainsi à chacun d'être partie prenante et d'enrichir le projet, ce qui évite, comme le signale un intervenant, le "localisme". Le Sud-Presqu'île doit être ouvert à tous.
 - aux associations qui le souhaitent.
- complète :
 - présentant un planning d'ensemble pour confronter les urgences et les possibilités, même si le projet n'est qu'en phase 1.
 - chiffrant les circulations attendues par rapport aux actuelles.
 - chiffrant les investissements, les coûts d'exploitation ultérieurs et les retombées éventuelles sur les impôts locaux.
- réciproque :
 - faisant circuler les analyses et les propositions dans les deux sens.
 - rendant la population partie prenante du projet et gage de sa réussite.
 - donnant les raisons des propositions non retenues.
- optionnelle :
 - ne pas proposer un dossier à l'avalisation, mais proposer des choix.
- permanente :
 - pendant toute la durée du projet :création d'un comité consultatif , mise en place d'atelier de travail, réunions publiques de suivi de l'avancement du projet.

- Cette concertation pourrait être un bon cadre d'application des travaux prospectifs effectués par le Conseil de Développement et ses instances de concertation, et notamment, en ce qui concerne DARLY, le Comité Consultatif de Développement Urbain.

-3.2- Quelles sont les priorités pour DARLY ?

Thème 1 : Meilleures liaisons, continuité assurée et reconquête des friches industrielles :

- Même si la phase 1ne porte pas sur ces problèmes parce qu'ils nécessitent des travaux préalables ailleurs, (nouvelle prison, contournements autoroutier et ferroviaire), il est important que des décisions soient prises rapidement, et en faveur de solutions permettant la libération la plus rapide possible. C'est la raison pour laquelle DARLY soutient en priorité :
- 1)- le projet de contournement fret ferroviaire, permettant en particulier un cadencement plus important du tramway ferroviaire sur la voie de Pierre-Bénite à Perrache. (Voir Annexe 4)
 - 2)- la libération du tunnel sous Fourvière pour un service mixte véhicules / RER, s'intégrant dans un réseau de Transports Collectifs interconnectés et équipé de parcs-relais.

Thème 2 : Nouveau quartier et son interaction sur le quartier existant :

- Ce thème a déjà été traité au §2.2. On peut y ajouter les inquiétudes suivantes :
- stress des habitants qui vont devoir être relogés,
 - évolution du coût des loyers,
 - maîtrise de la pression immobilière et respect du rapport de 20% de logements sociaux,
 - priorité entre l'aménagement de la place des archives et l'ouverture de passages sous les voûtes d'une part par rapport au centre de loisirs d'autre part,
 - utilisation provisoire des friches libérées pour éviter qu'elles ne deviennent des lieux de non droit.

Thème 3 :Pôle de loisirs ;des loisirs pour qui ?

- Ce thème a été traité au § 2.3.2- IL faut régler les problèmes de cohabitation et de destination.

Thème 4 : Politique en faveur des transports collectifs :

- Ce thème a été traité aux § 2.1.4 et 2.1.5

Sujet transversal : Le financement.

- La coordination DARLY est extrêmement consciente de ce problème. C'est pourquoi, à service rendu égal, elle recherche toujours les solutions les moins onéreuses, comme par exemple :
- Le contournement autoroutier par l'est, 8 à 10 fois moins cher que le COL,
 - Le tramway ferroviaire de Tassin vers Gerland et Perrache, 5 fois moins cher que le TOP d'Alaï à Bonnevey Sud (Tronçon Ouest du Périphérique). Même s'il ne s'adresse pas aux même voyageurs, son existence captant 30 000 voyageurs par jour libère les voiries du sud-ouest lyonnais de 20 000 véhicules/jour.

Conclusion :

En conclusion, DARLY souhaite, (comme la revue Transflash du CERTU N°271 de mai 2002 le préconise), Une « accessibilité globale » de Lyon-Confluence, c'est à dire comme le précise l'article de Transflash :

- **Une accessibilité géographique ou spatiale**, en particulier par les modes doux et les transports collectifs.
- **Une accessibilité sociale, économique et culturelle**, mission de la collectivité publique pour corriger les inégalités de la naissance ou de la fortune.
- **Une accessibilité physique**, faisant tomber les barrières pour les personnes atteintes d'un handicap sensoriel, moteur ou mental.

Tous les citoyens doivent pouvoir bénéficier des aménagements de Lyon-Confluence ; c'est ainsi que les Lyonnais et les habitants de l'agglomération pourront être fiers de cette réalisation qui les conduit dans le 21° siècle et le 3° Millénaire.

— Le bureau de DARLY —