



Le projet du site Confluences : une opération urbanistique emblématique

Jean-Pierre Gallet, directeur général de la SEM d'aménagement Lyon Confluence

Le projet de Lyon Confluence a été lancé par Raymond Barre en 1998 à partir d'une réflexion et d'orientations relativement simples. Il souhaitait en premier lieu inscrire l'agglomération dans les grandes capitales européennes et utiliser comme levier un grand projet entraînant pour l'ensemble de l'agglomération. L'idée était aussi que, depuis le XIX^{ème} siècle, à part les grandes transformations du cœur de la ville et le développement de la Part-Dieu dans les années 70, il n'y avait pas eu d'adaptation véritable de la ville à de nouveaux modes de vie et à de nouvelles utilisations du territoire. Le projet Confluence est né d'un constat simple : ce territoire avait été préservé de tout développement depuis 1870. Après le XIX^{ème} siècle, il ne s'y était rien passé à l'exception de l'installation du marché-gare. En revanche, de nombreuses entreprises et installations techniques ont commencé à quitter ce territoire à partir du milieu des années 90. Il y a quinze ans, il y avait plus de 15 000 emplois sur le site, qui accueillait un grand centre de tri postal, le marché-gare, beaucoup plus peuplé que maintenant, des fabriques et des ateliers. En 2000, le nombre d'emplois était passé à 6 000. Avec cette déprise industrielle, le territoire s'est vidé et le quartier Sainte-Blandine – Charlemagne vit dans une situation assez particulière, puisqu'il est coupé du reste de la ville : derrière les voûtes et les transformations du XIX^{ème} siècle, isolé par les voies ferrées, les prisons, puis la construction de l'autoroute.

Une première consultation a eu le mérite de faire apparaître plusieurs points :

- partant du fait qu'il y avait trop de contraintes et que le quartier était pris entre deux fleuves et séparé du reste de la ville par une voie ferrée, on aurait pu, comme Ricardo Bofill le proposait, décider de conforter son enclavement et en faire un quartier fermé pour riches. L'ambition pour ce territoire a été au contraire de le lier fortement au centre-ville. Ce choix a été repris par Gérard Collomb dès son élection.
- Confluence doit permettre l'extension des fonctions métropolitaines, participer au développement global de Lyon et servir d'attracteur—moteur.
- Alors que la Part-Dieu, qui accueille de grands sièges sociaux, est un quartier où on vit dans l'anonymat, le quartier Confluence doit être un morceau de ville avec une nouvelle façon de vivre et d'accueillir des sièges sociaux.

Le site présente des caractéristiques intéressantes :

- loin d'être un quartier excentré de banlieue ; il est à un jet de pierre de la place Bellecour et de l'Hôtel de Ville, qui sont des lieux de pouvoir importants ;
- sa superficie, de 150 hectares, équivaut à celle du centre-ville ;

- il se situe à la confluence du Rhône et de la Saône, ce qui lui donne une force évocatrice et symbolique importante ;
- il a une position topographique remarquable —à la limite dans le Massif central qui s’écroule dans les plaines du Rhône et de la Saône, face à une colline qui fait plus d’une centaine de mètres de dénivelé. Les années 60 et 70 ont vu quelques tentatives d’urbanisation sauvage avec quelques grands ensembles plutôt chics du côté de Sainte-Foix. Du haut de cette colline, on voit le Mont Blanc, ce qui est exceptionnel et vaut très cher.

Danièle Gay : Mais ce quartier n’est pas bien relié au reste de la ville.

JPG : On nous le dit souvent. Mais il y a quand même le TGV, le TER qui vient de Grenoble et de Saint-Étienne, deux fleuves, une autoroute, et un boulevard urbain. Ce quartier est très accessible de toutes parts.

Danièle Gay : Il est difficile d’y venir à pied.

JPG : Le quartier est très accessible de partout en voiture, mais il est vrai qu’on y accède plus difficilement à pied puisque nous sommes derrière les voûtes. Il y a des solutions techniques possibles, mais, pour des raisons économiques et pratiques, il serait difficile de créer une autoroute et de déplacer un centre d’autobus, des voies ferrées et des prisons en une dizaine d’années.

Deux stratégies étaient en balance pour aménager ce territoire. À l’époque de Raymond Barre, la stratégie prévoyait de commencer par faire partir tous les problèmes difficiles —autoroute, gare —, de prolonger le métro, bref, de mettre deux milliards sur la table avant d’engager l’aménagement. Après l’avoir examinée pendant quelques mois au début de son mandat, Gérard Collomb a choisi une autre manière de faire qui consiste à développer tout de suite le quartier avant même d’avoir réglé les difficultés comme l’autoroute et la voie de chemin de fer, l’idée étant que, si l’on attendait que l’État prenne en charge les problèmes de sa compétence — l’autoroute et la voie de chemin de fer —, rien ne se ferait. La mairie a donc décidé de commencer à aménager le quartier en faisant ce qui était de son ressort, puis de se retourner à un moment donné vers l’État pour lui demander de jouer son rôle. Il est de notoriété publique que l’autoroute a été une grande erreur des années Pompidou — la grande époque de la voiture en ville — voulue par le maire de l’époque, M. Pradel, et certains élus locaux. À Paris, il y a eu les voies sur berge, à Lyon l’autoroute au milieu de la ville. Il sera difficile de la faire partir d’un coup de baguette, même avec un premier ministre maire de la ville ou avec un maire proche du gouvernement. Tout cela nécessiterait des implications très fortes qui restent hors de portée d’une décision rapide.

Jean-Gabriel Madinier : J’aimerais ajouter un autre élément de situation important. Demain, nous serons à Gerland, qui est le quartier qui répond à Confluence de l’autre côté du pont Pasteur. Le quartier Gerland, avec l’implantation de fonctions universitaires, l’installation de Normale Sup, un grand parc, l’installation de nombreuses entreprises, notamment de biotechnologie, est la grande zone de développement récent entre la Part-Dieu et Confluence,

JPG : Le quartier de la Part-Dieu a été aménagé dans les années 70, Gerland dans les années 90 et, pour les années 2010, nous avons Confluence.

Q : Après 2010, Lyon sera-t-il rempli ou bien y a-t-il d'autres secteurs qui ont besoin d'être aménagés ?

JPG : Pour Confluence, l'aménagement sera plutôt terminé vers 2020.

Jean-Gabriel Madinier : Il y aura d'autres projets : l'aménagement du port Édouard Herriot, d'autres projets qui se situent plus à l'Est de l'agglomération, un projet de nouveau stade près de Décines, dans la zone du carré de soie, qui est une autre zone présentant des possibilités importantes d'extension à l'échelle de l'agglomération. Mais dans le centre de Lyon, Confluence est le dernier quartier à aménager.

JPG : Lyon est un peu particulier puisque la ville est adossée au Massif central et qu'elle descend dans la plaine. Beaucoup de villes se développent vers l'Ouest, mais Lyon, compte tenu de sa situation, se développe plutôt vers l'Est. Les territoires du Sud restent des territoires à grands enjeux. En 2010-2020, la problématique du bouclage et du contournement de Lyon va se poser. On va alors redessiner le deuxième cercle de Lyon, au-delà du périphérique actuel.

Danièle Gay : Quelles sont les implantations prévues dans le projet ? Plutôt des bâtiments publics ?

JPG : Nous avons un plan-guide qui concerne l'ensemble de l'aménagement de la presqu'île. Un des points forts est le versant Saône du quartier. Du côté de la gare, il sera nécessaire de faire quelques aménagements même si tout ne pourra partir : les prisons partiront, mais le TGV et le TER restent des éléments importants pour le développement économique.

80% du quartier va muter et nous devons accompagner cette mutation d'une façon ou d'une autre. A la pointe de la presqu'île, le nœud autoroutier constitue un point d'entrée important et symbolique. Le musée des confluences, décidé en 2000, y sera implanté. Et tout le territoire du marché-gare va se vider à partir de l'année prochaine

Jean-Gabriel Madinier : C'est un marché d'intérêt national ? Il abrite essentiellement des grossistes qui seront tous partis avant juillet 2008. Il y en a déjà de moins en moins, ce qui explique son aspect vieillot et vétuste. On sait depuis quinze ans qu'il sera supprimé et on n'y a fait aucun travaux. Les grossistes se réimplanteront au Sud-Est de l'agglomération.

JPG : Le projet d'aménagement de Confluence représente un million de m² neufs supplémentaires et pourra accueillir environ 25 000 habitants. L'aménageur et la Communauté urbaine ont fait le choix d'un équilibre entre emplois et logements. Ils veulent éviter de suivre l'exemple de la Part-Dieu, où il y a trop d'emplois et pas assez d'habitants. Confluence doit être un quartier équilibré, en mesure d'accueillir des fonctions qui ne peuvent l'être dans le tissu urbain dense de Lyon, où il n'y a eu aucune implantation de grande surface dans les vingt dernières années.

La première étape, en attendant que le territoire du marché-gare se libère, concerne la zone non occupée, ce qui a comme avantage de nous permettre de mettre en place un des points forts du projet dessiné par l'architecte-urbaniste François Grether, et par le paysagiste Michel Desvigne,

c'est-à-dire un morceau de ville dans lequel les espaces publics sont des éléments de référence importants dans l'organisation de la vie.

Lorsque le premier projet a été lancé, il y a eu des discussions très intéressantes sur les caractéristiques du projet urbain. Tout le monde souhaitait de la densité urbaine, mais avec quelque chose de plus : un parc pour certains, de l'eau pour d'autres. À la fin des années 90, plusieurs projets ont émergé sur le thème « Lyon récupère ses fleuves ». Le débat a été assez important à ce sujet pour Confluence. Alors que les projets précédents privilégiaient soit un parc en bout de péninsule (donc écarté du reste de l'agglomération), soit de l'eau, le choix de Grether et Desvigne a été d'organiser les trente hectares d'espaces verts prévus de manière relativement atypique : une grande promenade le long des berges de Saône, faisant face à la colline arborée de Sainte-Foix, des espaces verts répartis sur le reste du territoire, et des doigts d'eau, avec des bassins qui pénètrent au cœur de la ville côté Saône.

Danièle Gay : Ces espaces verts seront-ils dans les propriétés ?

JPG : Non, ce seront des espaces publics. Une autre théorie affirmait que les espaces verts privés serviraient d'espaces publics. En réalité, les îlots verts privés sont généralement ouverts au public dans un premier temps, avant que les copropriétés mettent des grilles et en limitent l'accès, puis y construisent après quelques années. Nous avons donc choisi des espaces publics.

Pour la première étape du projet, nous intervenons sur 42 hectares, dont 11 sont bâtis, soit 31 hectares d'espaces publics et une faible densité. En revanche, sur les 11 hectares bâtis, la densité urbaine est plutôt forte, puisque le coefficient d'occupation des sols est de 3 (4 au centre-ville de Lyon). Nous assumons la hauteur et la proximité des bâtiments, puisque pour un hectare bâti, il y a trois hectares d'espaces publics. Sur les 31 hectares d'espaces publics de la première étape du projet, une quinzaine seront dédiés à des espaces verts. Je pense que la densité et la valeur espaces publics sont des points forts de la modernité de la ville. Les espaces publics sont importants pour faire la ville, pour que les gens se rencontrent et échangent, et le projet Confluence y accorde beaucoup d'importance.

Les éléments qui s'ajoutent à ce parti correspondent à la vision personnelle du président de la Communauté urbaine :

- la zone des docks – Port Rambaud, située du côté de la Saône : il s'agit de revaloriser le patrimoine du port, notamment le bâtiment des douanes, qui a été réhabilité.
- la sucrière, un ancien entrepôt de sucre, réhabilitée et transformée en lieu culturel, accueille la Biennale d'art contemporain. Un des points forts de Confluence se situera là.
- le musée des Confluences à vocation culturelle et symbolique.

Tout le long de la Saône, où se trouvent les aménagements ludiques, culturels ou commerciaux, sera organisée une déambulation, les pavillons étant installés au niveau d'un parc. Nous avons imposé aux pavillons de la Sucrière, des Douanes, des Salins et aux autres pavillons de cette zone que le rez-de-chaussée soit ouvert au public, avec des activités culturelles ou ludiques, des restaurants, des galeries et des expositions. Aux étages, il pourra y avoir des activités économiques. Ces pavillons n'abriteront pas de logements.

Alain Garcia : Le projet de musée ressemble étrangement à une réplique du Guggenheim à Bilbao.

Jean-Gabriel Madinier : L'architecte est un cabinet autrichien très connu, Coop Himmelb(l)au.

JPG : Ce musée est un projet culturellement intéressant, qui associera culture scientifique et humanisme. Il n'aura pas de collections permanentes. Son activité reposera sur des expositions temporaires et tentera d'expliquer les sciences et la place de l'homme dans les sciences en s'appuyant sur des sujets d'actualité.

La nouvelle centralité de Confluence s'articulera autour de la pénétration de l'eau dans la ville, avec des bassins côté Saône.

Q : Ce parti pris est étonnant pour un quartier qui est déjà situé à la confluence de deux grands fleuves. Il évoque un rêve de marina au pied des immeubles.

JPG : Il correspond à l'air du temps. Alors qu'au XX^{ème} siècle, les villes ont tourné le dos à l'eau, la plupart des grands projets d'aménagement urbain d'aujourd'hui se font autour de l'eau.

Jean-Gabriel Madinier : Nous en avons un exemple avec l'aménagement des docks de Londres. Ils ont été aménagés il y a moins de dix ans et on y trouve aussi une grande darse au milieu du quartier. Être proche de l'eau est une préoccupation très contemporaine. L'espace autour de la darse est appelé la place nautique, en référence à l'organisation de Lyon autour de plusieurs places : place de l'Hôtel de Ville, en pierre, place Bellecour, en terre battue, place Carnot, qui est une place verte, et, maintenant, la place nautique autour de l'eau. L'idée des urbanistes et des paysagistes qui ont conçu le projet Confluence est de créer une ville dense en gérant les tensions. L'introduction d'une nature reconstituée en ville est un élément auquel on aspire et qui peut calmer un certain nombre de tensions. Dans n'importe quelle ville, il y a des tensions, mais on peut essayer d'organiser les lieux de rencontre publics autour d'espaces verts et d'eau, qui sont des éléments apaisants. Le centre commercial sera donc au bord de la place nautique.

En se déplaçant dans la ville, on vit des ambiances différentes. Les gens se déplacent dans les lieux qu'ils aiment. Le quartier Confluence comprend un certain nombre de lieux singuliers, comme les docks, le musée, le pôle de loisirs et de commerce. L'idée est d'accompagner les trajets vers ces lieux par des éléments naturels.

Q : Je comprends cette préoccupation. Ma question tenait au fait que nous ne sommes pas dans un quartier ordinaire de la ville, mais dans une zone de 150 hectares à la confluence de deux grands fleuves. L'eau est partout et représente déjà un pôle d'attraction vers le quartier. J ne vois donc pas l'intérêt de bassins supplémentaires.

JPG : Sur toute la rive le long du Rhône, il y a une voie autoroutière de 40 m de large et une digue de 4 m de hauteur. Du côté du Rhône, on a donc l'espace du fleuve, mais on ne le voit pas et on n'a pas accès à l'eau. Du côté de la Saône, le fleuve est à 4 m en dessous du territoire en raison des risques de crue décennale. La place nautique sera le seul lieu où la ville s'approchera vraiment de l'eau.

Q : Les espaces publics seront-ils en pente douce vers l'eau ?

JPG : Ils descendront par gradins jusqu'à l'eau.

Jean-Gabriel Madinier : Ce n'est pas un hasard si l'autre grand aménagement emblématique de ce mandat est l'aménagement des berges du Rhône. Alors que c'était auparavant un parking, cet espace a été récupéré et transformé en zone de loisirs, de pique-niques et de promenades. Cela correspond vraiment à une demande de la population.

JPG : Je crois que la volonté de s'approcher de l'eau, de pouvoir se promener avec sa famille pendant une heure sans avoir à passer au milieu des voitures, est de plus en plus répandue. Les berges ont récemment été inaugurées et les Lyonnais sont ravis de pouvoir s'y promener. J'habite à Annecy et je constate aussi que cette demande y est aussi très forte, les citoyens veulent pouvoir se promener au bord de l'eau.

Q : L'installation de la darse implique de résoudre le problème de la qualité de l'eau et de l'entretien. Avez-vous prévu des circuits pour entretenir l'eau des bassins ?

JPG : Oui, nous avons un cycle d'eau qui permet de renouveler le volume de la darse en une semaine.

Un auditeur : Peut-on se baigner dans l'eau de la Saône ?

JPG : Non, pas plus que dans celle du Rhône. La baignade est interdite à Lyon.

Un auditeur : On pourrait imaginer d'aménager une piscine au bord du fleuve.

JPG : Oui, mais ce serait une piscine flottante.

Le pôle de commerce et de loisirs sera aménagé sur 70 000 m² près de la place nautique. Son aménagement a été d'autant plus complexe qu'il est traversé par la voie ferrée. Le programme de logements prévoit 150 000 m² de logements sur les 350 000 m² environ construits sur les 11 hectares de la première étape. C'est une proportion relativement faible par rapport à l'ensemble des autres fonctions parce que le pôle de loisirs a drainé beaucoup de capacité constructive. Il y aura plusieurs types de logements, dont certains seront extrêmement bien placés sur la façade ouest et au bord du bassin nautique. Nous sommes en train de lancer des consultations de charges foncières pour terminer et raccrocher la ville sur ce quartier.

Jean-Gabriel Madinier : Il faut rappeler que ce terrain était occupé par les voies SNCF. Il a fallu un travail considérable pour réduire ces énormes emprises de la SNCF.

JPG : Il s'agit de la première voie ferrée française, qui reliait Saint-Étienne à Lyon, et qui alimentait Lyon en charbon. On ne souhaite pas la supprimer puisqu'elle est utilisée par les TER.

Pierre Mansat : Quels sont les types de logements prévus ?

JPG : L'objectif global de la ZAC est de respecter le PLH de l'agglomération, c'est-à-dire 20% en surface de logements sociaux, 15% de logements intermédiaires (location ou accession sociale) et le reste en logements libres. Il est vrai que nous avons commencé par les logements libres, mais nous avons déjà des logements intermédiaires. L'un des éléments de notre stratégie a été de travailler en

un seul tenant, pour éviter d'avoir un chantier permanent. Nous avons donc lancé simultanément le pôle de loisirs, le bassin aquatique et le pôle immobilier.

Nous voudrions produire sur Lyon une offre immobilière un peu atypique, qui permette de renouveler ce qui est proposé à Lyon tout en respectant les objectifs du PLH. Sur la première étape de construction, nous n'aurons que 15% de logements sociaux (le total de 10% sera atteint avec la deuxième étape) et des logements libres très atypiques — très grandes surfaces, certaines de plus de 100 m² — et relativement chers — jusqu'à 4 500 / 5 000 euros le m².

Jean-Gabriel Madinier : Tous les appartements situés au bord de la place nautique auront une vue magnifique, ce seront en fait des appartements de luxe.

JPG : De plus, ces appartements seront à proximité de Normale Sup, des universités et des entreprises de biotechnologie, qui font venir beaucoup de professeurs et d'ingénieurs pour des durées de six mois ou un an.

Avec ce projet, nous avons concouru au programme Concerto avec d'autres villes européennes, dont une ville italienne et une ville galloise, sur la problématique de l'économie d'énergie et de réduction de CO₂. Quelqu'un a parlé de marina, mais nous avons interdit les balcons pour les logements situés au bord du bassin aquatique, justement pour éviter l'effet Nice ou Marseille. Les promoteurs ont prévu des loggias intérieures, aménagées sur deux niveaux au cœur du logement, et qui mettent toutes les pièces de l'appartement en correspondance les unes avec les autres. Il y a eu des recherches sur la cellule et sur les matériaux pour avoir des coefficients d'isolement très élevés, jusqu'à 40% d'économies de charges pour les logements et les bureaux. Nous pourrions vendre très cher les bureaux construits dans la mesure où les charges, notamment celles liées au chauffage, baisseront considérablement. Les bâtiments HQE bien faits sont certes plus chers en investissement, mais ils permettent des réductions considérables de coûts de maintenance.

Aujourd'hui, nous maîtrisons 86% des terrains — d'anciens terrains industriels que nous avons dépollués et où nous avons déjà fait les démolitions. Le dévoiement de la voie ferrée, qui était sur un talus, est achevé. La darse est en train d'être creusée. Les travaux du pôle de loisirs commenceront en juin et les terrassements pour les pôles immobiliers commencent aujourd'hui. La maquette de l'Hôtel de la Région, qui sera situé dans le prolongement du pôle de loisirs et qui accueillera les fonctions tertiaires supérieures, doit nous être livrée demain. Tous ces bâtiments seront prêts en janvier 2010 et le quartier sera habitable.

Jean-Gabriel Madinier : D'autres travaux ont été conduits, notamment pour permettre l'accès au quartier : l'aménagement du cours Charlemagne, le prolongement de la ligne de tramway, ainsi que l'aménagement de la place des Archives, située au pied de la gare Perrache.

JPG : La transformation de la place des Archives permet de déboucher sur une première place, calme et agréable, dans un espace qui était auparavant écrasé contre les voûtes. Elle constitue un bon point d'entrée sur la presqu'île.

Jean-Gabriel Madinier : Tous les travaux dont nous parlons sont ceux de la ZAC 1, soit 42 hectares sur les 150 hectares prévus au total. Nous commençons déjà à discuter de la ZAC 2.

JPG : Sur la ZAC 2, qui sera située côté Rhône, nous prévoyons un rééquilibrage en faveur des logements, avec au moins 50% de logements. Pour l'instant, nous avons travaillé dans le cadre d'une ZAC et nous continuerons probablement pour la deuxième étape. Pour la partie située le long de la voie ferrée et de la gare de Perrache, nous travaillerons plutôt dans le cadre d'un plan masse, puisqu'il n'y a que trois propriétaires concernés : le Ministère de la justice, propriétaire des deux prisons Saint-Paul et Saint-Joseph, le Ministère de la défense, propriétaire d'une gendarmerie et de quelques bâtiments, et la SNCF. Il y a là plusieurs îlots mutables sur lesquels nous essaierons de travailler avec les propriétaires actuels pour faire émerger des projets sans forcément mettre en place une ZAC.

Laurent Bitouzet : Y a-t-il des projets pour la caserne de gendarmerie ?

JPG : Les gendarmes souhaitent vivre en ville et il n'y a pas de raison que la caserne parte. Nous souhaitons juste réfléchir avec eux sur une éventuelle réorganisation. Le problème est qu'autour de la caserne, près de la Saône, nous avons pratiquement 250 m infranchissables. Nous souhaitons trouver des moyens de faire circuler la ville dans cet espace et permettre aux gens de s'y promener.

Q : Comment allez-vous gérer l'autoroute ?

JPG : C'est une des questions que nous nous posons.

Alain Garcia : Pourquoi n'en faites vous pas une autoroute souterraine ?

Jean-Gabriel Madinier : Il ne faut pas oublier que l'autoroute est du ressort de l'État.

Alain Garcia : Pour l'instant, mais cette compétence va bientôt être transférée aux régions.

JPG : Avec 4 500 euros le m² à la vente, nous avons des charges foncières aux environs de 500 euros, ce qui n'est pas si mal. Nous sommes loin des charges foncières parisiennes, qui permettent à Paris de réaliser des aménagements beaucoup plus chers. Lyon ne peut pas se payer des ouvrages d'infrastructure tels qu'une autoroute souterraine avec ce genre de prix immobiliers. L'idée est qu'à terme, l'autoroute s'en aille, puisque même en étant enterrée, elle produira du CO₂, du bruit et des nuisances. Il faudrait qu'elle soit déplacée dans le cadre d'un projet beaucoup plus vaste comme le grand contournement Ouest de Lyon.

Jean-Gabriel Madinier : Il s'agit d'une grande bretelle qui passerait à 30 ou 40 km de Lyon pour venir se rabouter à la jonction entre l'autoroute de Saint-Étienne et celle qui part vers Marseille.

Q : Combien de véhicules par jour passent sur cette autoroute ?

JPG : Environ 100 000, dont 15% de camions. L'autoroute est également gênante parce que nous voudrions construire deux ponts supplémentaires reliant Confluence à Gerland, où on trouve deux écoles normales supérieures et de nombreux équipements.

Laurent Bitouzet : Vous avez beaucoup parlé d'espaces de vie et d'espaces verts. Entre les aménagements sur berge du Rhône et ceux au bord de la Saône, avez-vous une liaison pratique au

niveau du pont de Gerland, quelque chose comme un système de circulation et un aménagement ludique permettant de désenclaver un peu cette zone ?

JPG : Il y a deux possibilités : soit une passerelle partant du musée pour rejoindre le parc de Gerland, soit un prolongement du tramway. Le tramway va jusqu'au musée et des études sont en cours qui envisagent d'étendre son trajet de l'autre côté du Rhône et de rejoindre la ligne de métro B. Si cette solution est choisie, il faudra construire un ouvrage pour supporter le tramway, et il sera facile d'y aménager des voies cyclistes et piétonnes en même temps.

Pierre Mansat : Combien de places de parking y aura-t-il sur le centre commercial ?

JPG : 1 500 places. L'essentiel du parking ne sera pas souterrain, puisque cette zone n'est qu'à 4 m au-dessus du niveau de l'eau. Il y aura une partie enterrée et des parkings aériens en silo. C'est un compromis entre ce que nous aurions aimé faire et ce qu'il est possible de faire. L'Hôtel de Région disposera d'un parking de 450 places. À terme, nous devrons réfléchir à un parking public.

Pierre Mansat : Pour 1 000 fonctionnaires, je trouve qu'il n'y a pas beaucoup de places de parking.

Un auditeur : Est-ce que l'ensemble des services de la région vont s'installer à l'Hôtel de Région ?

JPG : Tous les services de la Région ne viendront pas car certains sont décentralisés. Sur les 450 places, 50 seront réservés aux véhicules de services. Il y aura des difficultés les jours de session du Conseil régional, avec 200 personnes de plus, puisque les élus du Conseil arrivent tous en voiture, même les Verts.