ARTICLES PRESSE :

- Le Point « Où vit-on le mieux en France ?» - 2005
- La Maison du Rhône supplément « Leslys, A l'aéroport, vite ! »
- GRANDLYON MAGAZINE avril 2007 « Le Carré de Soie »
- DECINES Magazine mars 2007 « Grand stade : les études sont lancées »

GROUPE CONFIANCE

1er LYON La capitale des Gaules est aussi celle du mieux vivre

En cinq ans, Lyon a séduit plus de 20 000 nouveaux habitants venus d'autres régions de France ou d'Europe. Leur principale motivation ? Profiter d'un cadre de vie agréable sans renoncer à une carrière internationale. Car la ville, dynamique, attire aussi entreprises et capitaux. Reste à résoudre les problèmes du logement et de la criminalité.

Après Aix-en-Provence et Nantes à deux reprises, Lyon se hisse cette année à la première place. Afin de réaliser ce palmarès des villes, *Le Point* a brassé des milliers de chiffres et réuni, au final, 86 indicateurs objectifs. Deux cités de la région Rhône-Alpes progressent également : Chambéry, dixième, seule « petite » ville à se classer dans le peloton de tête, et Grenoble qui, portée par les investissements dans la recherche, finit sixième. Le magazine *Time,* qui consacrait cet été sa couverture aux « capitales secrètes d'Europe », la qualifiait même de championne des nanotechnologies.

Alors, où trouver du travail assez facilement ? Où les enfants pourront-ils étudier avec de bonnes chances de réussite ? Quelle ville lutte le mieux contre l'insécurité routière ? Contre la délinquance ? Où se trouve la richesse ? La puissance économique ? Pour Eva, 36 ans, hôtesse de l'air chez British Airways, Lyon est le bon choix. Sans famille ni attaches particulières, elle vient de s'installer dans la capitale des Gaules. *« Cela devient infernal à Londres »*, explique la jeune femme. Mais surtout, avec ses 200 000 euros d'économie, elle ne pouvait se payer outre-Manche qu'un petit studio, alors qu'elle vient de s'offrir ici un confortable 80 m². *« Et puis, il y a l'aéroport qui me permet de rejoindre ma base anglaise quand je veux »*, conclut l'hôtesse. Comme Eva, ils sont près de 23 000 habitants supplémentaires à s'être fixé entre Rhône et Saône entre 1999 et 2004, selon les premiers résultats du nouveau recensement qui viennent d'être rendus public *(lire p. 52)*. Essentiellement des jeunes cadres moyens ou supérieurs et même, c'est nouveau, des professionnels de la création habituellement très attachés à Paris : architectes, publicitaires, spécialistes du marketing s'installent avec leur famille tout en conservant un bureau à Paris où ils ne passent, TGV aidant, que deux jours par semaine. La créatrice-styliste Nathalie Chaize, 41 ans, diffusée dans toute la France et à l'étranger, s'est inévitablement posé la question de sa localisation. C'est dans la capitale que se fait la mode, mais Nathalie Chaize se félicite chaque jour d'être restée lyonnaise : *« Ici, j'ai les meilleurs artisans du textile sous la main »*, se réjouit-elle.

QUYEN NGO-DINH-PHU/FRANCEDIAS.COM

Quartier Saint-Jean. Dans le centre-ville lyonnais, les prix de l'immobilier flambent. ■

« 40 % de ma clientèle vient maintenant de toutes les régions de France et de l'étranger, confirme Yves Méttétal de l'agence immobilière Primmo. *Et le phénomène s'accélère depuis cinq ans. »* Une population active attirée par les possibilités de carrière : Lyon apparaît comme la ville de France la plus dynamique sur le plan économique, la plus riche après Paris, et où il est le plus facile de trouver un emploi. Le développement de l'aéroport Saint-Exupéry comme deuxième porte d'entrée sur le territoire national favorise grandement les postes à dimension internationale. *« Lyon compte 25 000 emplois dans la banque et la finance, c'est la seule ville de France en dehors de Paris à atteindre ce niveau »*, note Robert Maury, directeur exécutif de l'Aderly (Agence pour le développement économique de la région lyonnaise).

C'est aussi son cadre de vie qui fait l'attractivité de Lyon. La montagne à moins de deux heures, la mer à trois, la campagne à trente minutes du centre-ville et une offre culturelle de bon niveau : 124 écrans de cinéma dans l'agglomération, 13 théâtres, un opéra national. Le musée d'art contemporain de Lyon expose ainsi jusqu'en mai une rétrospective de l'œuvre d'Andy Wa- ▶

rhol. « *Avant de s'installer à Lyon, les familles se renseignent aussi sur le niveau des écoles* », précise Yves Méttétal. Depuis la rentrée, l'International School prépare au « bac international », ce que ne faisait pas le très réputé lycée international de Gerland. Et les 100 000 étudiants qui fréquentent les trois universités de Lyon, les Ecoles normales supérieures « Lettres » et « Sciences », la grande école de commerce EM-Lyon ou l'Ecole centrale seront bientôt réunis au sein d'un Institut universitaire lyonnais, destiné à attirer étudiants et chercheurs de l'extérieur.

Lyon attire aussi les entreprises. Il y a dix ans, la commune traînait en queue de peloton pour la création d'entreprises en France. Avec 3 215 créations en 2003, elle trône en troisième place. Le Club Med a ainsi choisi de baser à Lyon une partie de sa direction. Les capitaux étrangers affluent aussi. Il y a cinq ans, ils finançaient 30 % de l'immobilier de bureau de l'agglomération contre 70 % aujourd'hui, venus surtout d'Allemagne, de Suisse, de Grande-Bretagne, des Etats-Unis. Le 1er janvier, le groupe américain Cargill s'est ainsi rendu acquéreur d'un lot de dix immeubles de prestige du quartier Grolée, pour 87,2 millions d'euros. Un parc immobilier de plus de 42 000 m² de logements, de commerces et de bureaux qu'il compte rénover et revendre avec un joli bénéfice. De quoi faire encore flamber les prix du mètre carré.

Le logement, voilà l'une des mauvaises notes enregistrée par Lyon où, comme à Paris, la vente à la découpe d'immeubles entiers fait des ravages *(lire p. 60)*. Avec l'inflation des prix, il devient de plus en plus difficile de se loger en centre-ville. « *Mais avec tous les programmes qui vont être mis sur le marché, les prix devraient baisser* », promet le maire, Gérard Collomb. Dans les quartiers du Confluent, de Labuire, de l'Antiquaille, plus de 2 000 logements, respectant la mixité sociale, devraient être livrés dans les trois ans. Dernier point faible : la criminalité, pourtant l'une des priorités de la municipalité. « *Nous enregistrons les meilleurs chiffres des plus grandes villes de France* », plaide Jean-François Chames, le monsieur sécurité de la ville de Lyon. Paris, Marseille, Lille, Toulouse, Nice affichent, c'est exact, des taux de criminalité supérieurs à la capitale rhodanienne, mais Bordeaux ou Nantes connaissent moins de délinquance. ■

Démographie : les gagnants, les perdants

Les chiffres ne mentent pas. Les premiers résultats du nouveau recensement que vient de dévoiler l'Institut national de la statistique montrent qu'entre 1999 et 2004, la population de la France s'est accrue de 1,8 million d'habitants, pour s'établir à 62 millions. Mais cette croissance démographique a été inégalement répartie. Les régions du sud-est, du midi et de l'ouest du territoire sont le lieu des plus fortes hausses. Cinquante des cent villes que nous classons dans notre palmarès ont fait l'objet de la nouvelle collecte de l'Insee (voir ci-contre), et certaines villes sont plus attractives que d'autres. Champions pour séduire de nouveaux habitants, Toulouse, deuxième au tableau d'honneur du *Point*, Chambéry, Montpellier, Bordeaux (3e) et Lyon (1er). Pour Jean-Luc Moudenc, maire de la ville rose qui a gagné 36 350 habitants, « *la capacité à créer de l'emploi est le moteur du dynamisme démographique* ». Pour la mairie d'Arles, qui accueille 2 583 nouveaux résidents, « *c'est une bonne surprise. La vie est moins chère ici qu'à Avignon, nous avons construit des logements sociaux, les emplois créés dépassent ceux qui ont été supprimés* ».
En revanche, on fait grise mine à Bourges, où la chute de l'industrie de l'armement se fait lourdement sentir, ainsi qu'à Marseille où l'évolution démographique est à la baisse alors qu'on ne cessait de s'y réjouir de « l'effet TGV ». Son principal édile, Jean-Claude Gaudin, conteste l'Insee. Mais les chiffres sont cruels : entre 1999 et 2004, Marseille a perdu 2 830 habitants.

VILLE (DÉPARTEMENT)	POPULATION EN 2004	EVOLUTION 2004/1999
Toulouse (31)	426 700	+9,31%
Chambéry (73)	60 900	+9,17%
Montpellier (34)	244 700	+8,57%
Bordeaux (33)	229 500	+6,56%
Lyon (69)	468 300	+5,13%
Arles (13)	53 100	+5,12%
Rouen (76)	112 000	+5,07%
Toulon (83)	168 200	+4,71%
Lille (59)	222 400	+4,61%
Pau (64)	82 300	+4,53%
Vannes (56)	53 900	+4,14%
Avignon (84)	89 400	+4,03%
Cannes (06)	69 700	+3,56%
Strasbourg (67)	273 100	+3,40%
Grenoble (38)	157 900	+2,99%
Poitiers (86)	85 800	+2,82%
Nantes (44)	276 200	+2,20%
Saint-Nazaire (44)	67 100	+1,86%
Nancy (54)	105 100	+1,44%
Montauban (82)	52 600	+1,44%
Rennes (35)	209 100	+1,39%
Quimper (29)	64 100	+1,36%
Clermont-Ferrand (63)	138 700	+1,14%
Mulhouse (68)	111 300	+0,85%
Paris (75)	2 142 800	+0,83%
Dunkerque (59)	71 300	+0,64%
Colmar (68)	65 500	+0,56%
La Rochelle (17)	77 000	+0,54%
Saint-Malo (35)	50 800	+0,25%
Metz (57)	124 000	+0,18%
Dijon (21)	149 900	+0,02%
Laval (53)	50 900	-0,09%
Troyes (10)	60 900	-0,10%
Valence (26)	64 100	-0,25%
Marseille (13)	795 600	-0,35%
Le Mans (72)	145 100	-0,69%
Nice (06)	339 000	-1,09%
Lorient (56)	58 500	-1,16%
Cholet (49)	53 500	-1,30%
Saint-Etienne (42)	177 300	-1,61%
Annecy (74)	49 500	-1,68%
Le Havre (76)	186 700	-2,20%
Brest (29)	146 000	-2,43%
Caen (14)	111 200	-2,45%
Niort (79)	55 200	-2,58%
Beauvais (60)	53 800	-2,87%
Calais (62)	74 800	-3,28%
Charleville-Mézieres (08)	53 100	-4,31%
Chalon-sur-Saône (71)	47 900	-4,44%
Bourges (18)	69 000	-4,80%

Le tableau d'honneur

		Evolution 2005/2004
1er	**Lyon** (Rhône)	↗
2e	**Toulouse** (Haute-Garonne)	↗
3e	**Bordeaux** (Gironde)	↗
4e	Nantes (Loire-Atlantique)	↘
5e	Tours (Indre-et-Loire)	↗
6e	Grenoble (Isère)	↗
7e	Rennes (Ille-et-Vilaine)	↘
8e	Metz (Moselle)	↗
9e	Orléans (Loiret)	↘
10e	Chambéry (Savoie)	↗
11e	Dijon (Côte-d'Or)	↘
12e	Niort (Deux-Sèvres)	↗
13e	Angers (Maine-et-Loire)	↘
14e	Strasbourg (Bas-Rhin)	↘
15e	Paris (Paris)	→
16e	Rouen (Seine-Maritime)	↗
17e	Nancy (Meurthe-et-Moselle)	↗
18e	Caen (Calvados)	↗
19e	Vannes (Morbihan)	↘
20e	Nice (Alpes-Maritimes)	↗
21e	Rodez (Aveyron)	↘
22e	Quimper (Finistère)	↘
23e	Montpellier (Hérault)	↘
24e	Reims (Marne)	↗
25e	Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône)	↗
26e	Annecy (Haute-Savoie)	↗
27e	Cholet (Maine-et-Loire)	↗
28e	Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme)	↘
29e	Saint-Etienne (Loire)	↗
30e	La Roche-sur-Yon (Vendée)	↘
31e	Laval (Mayenne)	↘
32e	Albi (Tarn)	↗
33e	Cannes (Alpes-Maritimes)	↗
34e	Le Mans (Sarthe)	↗
34e	La Rochelle (Charente-Maritime)	↗
36e	Bourges (Cher)	↗
36e	Limoges (Haute-Vienne)	↗
38e	Valenciennes (Nord)	↗
39e	Colmar (Haut-Rhin)	↗
40e	Marseille (Bouches-du-Rhône)	↗
41e	Pau (Pyrénées-Atlantiques)	↘
42e	Gap (Hautes-Alpes)	↘
43e	Brest (Finistère)	↘
44e	Lille (Nord)	↗
45e	Besancon (Doubs)	↗
45e	Valence (Drôme)	↗
47e	Le Havre (Seine-Maritime)	↗
48e	Bourg-en-Bresse (Ain)	↗
48e	Périgueux (Dordogne)	↘

		Evolution 2005/2004
50e	Bayonne (Pyrénées-Atlantiques)	↗
51e	Carcassonne (Aude)	↗
52e	Avignon (Vaucluse)	↗
53e	Compiègne (Oise)	↘
54e	Perpignan (Pyrénées-Orientales)	↗
55e	Toulon (Var)	↗
56e	Aurillac (Cantal)	↗
57e	Châteauroux (Indre)	↗
57e	Epinal (Vosges)	↘
59e	Mulhouse (Haut-Rhin)	↘
60e	Poitiers (Vienne)	↘
61e	Blois (Loir-et-Cher)	↘
62e	Chartres (Eure-et-Loir)	↘
63e	Dunkerque (Nord)	↗
64e	Thonon-les-Bains (Haute-Savoie)	↘
65e	Angoulême (Charente)	↘
66e	Antibes (Alpes-Maritimes)	↗
67e	Arras (Pas-de-Calais)	↘
67e	Beauvais (Oise)	↘
67e	Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire)	↘
70e	Lorient (Morbihan)	↘
71e	Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor)	↘
72e	Nîmes (Gard)	↗
73e	Auxerre (Yonne)	↗
74e	Castres (Tarn)	↗
75e	Saint-Nazaire (Loire-Atlantique)	↘
76e	Evreux (Eure)	↘
77e	Lens (Pas-de-Calais)	→
78e	Troyes (Aube)	↗
79e	Narbonne (Aude)	↗
80e	Amiens (Somme)	↘
80e	Brive-la-Gaillarde (Corrèze)	↘
82e	Montauban (Tarn-et-Garonne)	↗
83e	Cherbourg (Manche)	↘
84e	Belfort (Territoire-de-Belfort)	↗
84e	Saint-Malo (Ille-et-Vilaine)	↘
86e	Vichy (Allier)	↗
87e	Arles (Bouches-du-Rhône)	↗
88e	Fréjus (Var)	↘
89e	Montluçon (Allier)	↗
90e	Béziers (Hérault)	↗
91e	Alençon (Orne)	↘
92e	Ajaccio (Corse du Sud)	↘
92e	Tarbes (Hautes-Pyrénées)	↗
94e	Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais)	↗
95e	Bastia (Haute-Corse)	↘
96e	Agen (Lot-et-Garonne)	↘
97e	Calais (Pas-de-Calais)	↗
98e	Charleville-Mézières (Ardennes)	↘
99e	Nevers (Nièvre)	↘
100e	Sète (Hérault)	↘

Méthodologie générale

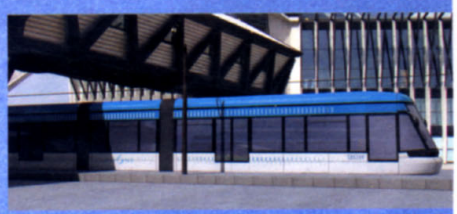
Pour établir le palmarès général de l'édition 2005 de notre dossier « Où vit-on le mieux en France », portant sur cent des plus importantes villes de l'Hexagone, nous avons d'abord établi dix sous-classements thématiques qui concernent le quotidien de tous nos concitoyens : où travailler ? où étudier ? où se loger confortablement ? où le dynamisme économique est-il le plus marqué ? où la route est-elle la plus sûre ? où trouver la meilleure qualité de vie ? etc.
Entre le 4 novembre 2004 et le 20 janvier 2005, 86 indicateurs ont été collectés auprès de différentes sources officielles (voir détails en regard de chaque tableau) et par un questionnaire envoyé aux municipalités, auquel 95 d'entre elles ont répondu (1).
Pour établir chacun des sous-classements, nous avons appliqué à chaque indicateur un rang statistique, aucun indicateur ne valant donc plus qu'un autre. Le palmarès final reflète la somme totale des places obtenues par chaque ville à chacun des dix sous-classements.
En dernier lieu, il a été attribué un bonus aux 29 agglomérations françaises qui comptent au niveau européen, d'après une étude scientifique menée pour la Datar (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) par une géographe et une économiste, Céline Rozenblat et Patricia Cicille (*Les Villes européennes, Analyse comparative*, édition La Documentation française).

(1) Malgré nos relances, Agen, Boulogne-sur-Mer, Lens, Rouen et Sète n'ont pas répondu à notre questionnaire.

la maison du RHÔNE

supplément

LESLYS



À l'aéroport, vite !

ÉDITORIAL

La concordance est trop belle pour ne pas la souligner : c'est en effet à la même date, fin 2009, que le Musée des Confluences et Leslys seront opérationnels. Deux réalisations porteuses d'avenir et de modernité, auxquelles le Département est fier d'avoir donné corps.

Rapide, fiable et respectueux de l'environnement, Leslys appartient à cette nouvelle génération de liaisons express entre les aéroports et les centres-villes. Il en existe aujourd'hui une quinzaine dans le monde, Lyon étant la première ville française à s'en doter. Mais Leslys va aussi contribuer à faire revivre une ligne chère au cœur de nombreux habitants, associant une longue mémoire à une modernité enthousiasmante : une fois encore, le passé nous escorte et nous enracine pour nous aider à aller toujours plus loin ensemble.

Michel Mercier - Sénateur - Président du Conseil général du Rhône

À l'aéroport, vite !

Le tramway LESLYS

Moins d'une demi-heure pour rejoindre Saint Exupéry depuis La Part-Dieu, et cela quels que soient le jour, l'heure, les conditions météorologiques et de circulation… Le voyage commence zen avec Leslys, la liaison express mise en service par le Département du Rhône fin 2009.

LES CHIFFRES de Leslys

- La Part-Dieu / Lyon–Saint Exupéry en 25 mn
- Une ligne de 23 km dont 7 km spécifiques à Leslys
- 2 arrêts intermédiaires : La Soie et Meyzieu Z.I.
- Cadencement : toutes les 15 minutes
- Fréquentation escomptée : 4 000 voyageurs/jour

En dotant l'aéroport de Saint-Exupéry d'une liaison express dédiée avec le centre-ville, le Département du Rhône fait de Lyon la première ville française à entrer dans le cercle des métropoles internationales qui bénéficient de ce service innovant. Elles sont aujourd'hui une quinzaine dans le monde (Londres, Hong Kong, Tokyo, Milan…) et devraient être beaucoup plus nombreuses à l'horizon 2010, tant leurs performances sont convaincantes. Paris a d'ailleurs programmé son CDG Express pour 2012…

L'objectif de Leslys est d'abord d'accompagner le développement de la gare TGV et de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry (6,5 millions de passagers en 2006).

Il est aussi de donner au Département du Rhône, son maître d'ouvrage, une vitrine innovante : ce « tram-train » nouvelle génération va pousser très loin l'esprit de service, à travers une conception qui lui donne un air de famille prononcé avec… l'avion.

Sur les quais et à bord des rames, des hôtesses et stewards bilingues français-anglais accueilleront et informeront les passagers. Durant le trajet, personne n'aura le temps de s'ennuyer avec les publications du Département sur ses

LESLYS EN QUELQUES DATES

Février 2001 :
- adoption du projet Leslys par le Département du Rhône

Automne 2002 :
- concertation publique

Août 2004 :
- loi de décentralisation donnant compétence aux Départements pour piloter des projets tels que Leslys

2006 :
- consultation/désignation du concessionnaire

2007 :
- signature du contrat entre le Département du Rhône et RhônExpress le 8 janvier,

Fin 2009 :
- mise en service de Leslys

richesses culturelles, les programmes des manifestations à venir, toutes les infos pratiques à connaître..., et des films présentant le Rhône sous ses plus jolies facettes. Enfin, le design et le confort ne seront pas en reste. Les rames sont d'une accessibilité maximale, grâce à leur plancher bas et leurs sièges aménagés pour les personnes à mobilité réduite. Quant aux bagages, on pourra au choix les disposer dans un emplacement prévu à cet effet, ou bien les garder près de soi, dans un rack situé sous son siège.

Les matières et les couleurs des aménagements intérieurs seront choisies courant 2007, avec l'objectif de tout mettre en œuvre pour que Leslys soit vraiment un tramway nommé plaisir.

UNE CONCESSION DE TRENTE ANS

C'est sur l'emprise du CFEL, dont le Département du Rhône est propriétaire depuis 1977, que circulera la liaison express La Part-Dieu — Saint-Exupéry. La voie accueille également Lea, mise en service depuis le 4 décembre dernier par le Sytral pour desservir l'est de l'agglomération. Cette collaboration fondée sur une optimisation de l'existant permet de faire de substantielles économies, aussi bien en termes de foncier que d'infrastructures.

Pour construire et exploiter Leslys, deux appels d'offre ont dû être lancés, en raison de modifications survenues lors de la première consultation. Le 5 octobre 2006, la commission de délégation de service public a désigné le groupement RhônExpress comme « concessionnaire pressenti », notamment en raison de sa prise en charge intégrale du risque trafic.

De nouvelles négociations ont eu lieu durant le mois d'octobre, et ont permis d'affiner l'offre de RhônExpress avec les caractéristiques suivantes :
- la construction d'une infrastructure reliant Meyzieu ZI et le site aéroportuaire en passant par le sud de Pusignan, dont le terminus est situé à l'est de la gare TGV Saint-Exupéry ;
- la fourniture de matériel roulant Tango de Stadler (rame dernière génération, dont le gabarit est compatible avec celui de Lea) ;
- l'exploitation du service entre Lyon-Part-Dieu et Lyon-Saint Exupéry ;
- la durée de ce contrat est de trente ans à compter de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique.

Intérieur du tramway

Les Maisons du Rhône sont à votre service

Amplepuis - *04 74 89 09 09*
Anse - *04 74 09 95 80*
L'Arbresle - *04 74 72 08 40*
Beaujeu - *04 74 69 51 63*
Belleville - *04 74 06 19 90*
Le Bois d'Oingt - *04 74 71 60 16*
Bron - *04 72 15 64 00*
Caluire-et-Cuire - *04 78 98 90 80*
Condrieu - *04 74 56 60 27*
Décines-Charpieu - *04 72 05 67 00*
Ecully - *04 72 86 04 90*
Givors - *04 72 49 14 00*
Gleizé - *04 74 02 69 10*
Irigny - *04 72 30 11 06*
Lamure-sur-Azergues - *04 74 03 05 24*
Limonest - *04 72 86 04 90*
Lyon 1er - *04 72 10 96 30*
Lyon 2e - *04 72 61 71 43*
Lyon 3e - *04 72 61 74 81*
Lyon 4e - *04 78 29 88 20*
Lyon 5e - *04 72 40 20 08*
Lyon 6e - *04 72 69 56 30*
Lyon 7e - *04 72 71 66 80*
Lyon 8e - *04 72 78 80 60*
Lyon 9e - *04 72 53 64 00*
Meyzieu - *04 72 45 06 20*
Monsols - *04 74 04 70 45*
Mornant - *04 78 19 93 20*
Neuville-sur-Saône - *04 78 91 78 64*
Oullins - *04 72 66 34 90*
Rillieux-la-Pape - *04 72 01 82 30*
St-Fons - *04 72 89 03 30*
St-Genis-Laval - *04 78 56 04 88*
St-Laurent-de-Chamousset - *04 74 70 52 20*
St-Priest - *04 78 20 07 11*
St-Symphorien-d'Ozon - *04 78 02 34 90*
St-Symphorien / Coise - *04 78 44 54 95*
Sainte-Foy-lès-Lyon - *04 72 16 32 40*
Tarare - *04 74 05 36 20*
Tassin-la-Demi-Lune - *04 78 34 26 96*
Thizy - *04 74 13 85 20*
Vaugneray - *04 78 45 78 20*
Vaulx-en-Velin - *04 78 79 52 40*
Vénissieux - *04 72 89 03 20*
Villefranche-sur-Saône - *04 74 65 85 85*
Villeurbanne - *04 72 65 25 90*

LES PARTENAIRES DE LESLYS

Le groupement RhônExpress

Le concessionnaire choisi pour la construction et l'exploitation de Leslys se compose de cinq partenaires :

- *Vinci Concessions, numéro un mondial de la concession-construction, et ses filiales Campenon Bernard Région, Roiret, Entreprise Jean Lefrebvre ;*
- *Veolia Transport, 1er opérateur privé de tramway au monde ;*
- *Cegelec, intégrateur de services technologiques dans les secteurs du transport, des télécoms, de l'industrie… ;*
- *Vossloh, spécialisé en équipements et services ferroviaires ;*
- *la Caisse des Dépôts et consignations.*

LESLYS, UN ATOUT GAGNANT POUR L'ENVIRONNEMENT

Avec Leslys, le Département du Rhône infléchit la tendance au réchauffement climatique et agit avant qu'il ne soit trop tard : plus de monde dans les transports en commun, ce sont autant d'émissions évitées, en ligne avec les engagements de la France dans le cadre du Protocole de Kyoto. À Londres, la mise en service du Heathrow Express a réduit de 3000 le nombre de voitures par jour ; Stockholm a enregistré une baisse quotidienne de 10000 trajets routiers grâce à l'Arlanda Express.

>>>PAROLE À…

Georges Barriol, Vice-Président chargé des Transports

« En arrivant à La Part-Dieu, Leslys va permettre une interconnexion directe et rapide avec les grands pôles : la Presqu'île, la Cité internationale, Gerland, La Confluence… Pour l'aéroport, cette liaison express est un atout essentiel qui lui permet désormais de faire jeu égal avec les plates-formes européennes de Milan, Francfort ou Londres. »

RHÔNE
LE DÉPARTEMENT

© Altaréa

Le Carré de Soie **au pas de course**

DÉTENTE **Le projet urbain du Carré de Soie démarre avec les travaux du Pôle de loisirs et de commerces.**

Dans deux ans, le Pôle de loisirs et de commerces du Carré de Soie, élément structurant de ce grand projet urbain situé en bordure du canal de Jonage, sera ouvert au public. Sous la houlette du groupe Altaréa, les premiers travaux sont lancés, ainsi que la démolition de l'hippodrome. Reconstruit au même endroit et dans les mêmes proportions, celui-ci rouvrira ses portes aux amateurs de courses dès le 1er janvier 2009. En son cœur, une aire de jeux gérée par l'UCPA où petits et grands pourront pratiquer de nombreuses activités sportives et de détente : roller, skate-board, BMX, balades à poneys…

Des espaces conviviaux à vivre en famille

Clairement destiné à accélérer le changement d'image de la première couronne de l'agglomération, le Pôle de loisirs et de commerces s'étend quant à lui sur une surface de 60 000 mètres carrés où s'installeront des moyennes surfaces commerciales dédiées aux loisirs, une quarantaine de boutiques à dominante « loisirs de la famille » et un cinéma multiplexe. Le long des berges du canal, des espaces de promenade ainsi qu'un centre de découverte des milieux aquatiques confèreront à l'ensemble la convivialité nécessaire.

© Jacques Rival

Un ensemble de logements et de bureaux prendra place sur le site des anciennes usines Tase.

À plus long terme, c'est-à-dire à partir de 2010, un ensemble de logements et de bureaux prendra place sur le site des anciennes usines Tase, juste à côté du pôle de loisirs. Sur l'îlot dit « Touly », plusieurs éléments sont prévus : un parc-relais de 400 places et la construction de 8 000 mètres carrés de logements destinés au locatif et à l'accession sociale. À proximité du pôle mutimodal, une extension de l'organisation international Interpol viendra s'implanter en 2008. Enfin, dès cet automne, l'avenue de Bohlen sera aménagée avec de larges trottoirs et des arbres d'alignement. Les rues Jara et de la Poudrette conduisant aux berges feront l'objet, elles aussi, d'un réaménagement, dans un esprit « allée cavalière ». ■

500 La superficie totale, en hectares, du projet Carré de Soie, dont 25 ha pour le Pôle de loisirs et de commerces où les enseignes *Jardiland, Castorama, Maison de la Déco, King Jouets, Planet Saturn* et *Go Sport*, ont confirmé leur implantation ainsi qu'un cinéma multiplexe Pathé.

300

Le nombre de courses organisées chaque année à l'hippodrome de Vaulx-en-Velin, soit une trentaine de meetings par an.

Lancement des réunions publiques

Une série de réunions publiques est prévue pour présenter le projet du Carré de Soie et annoncer les ateliers de concertation programmés dès mai prochain sur le devenir des îlots Tase et Yoplait. **Renseignements : Mission Carré de Soie au 04 37 91 29 94.**

Sauvegarder les cités Tase

Construites à partir de 1924 par la famille Gillet, les cités Tase accueillaient le personnel de l'Usine de la Soie Artificielle du Sud-Est. La Petite cité, composée de 110 maisons, était plutôt destinée aux ingénieurs, chefs d'ateliers et contremaîtres, alors que les Grandes cités, une vingtaine d'immeubles, étaient réservées au personnel ouvrier de l'usine. Dans le cadre du projet du Carré de Soie, une réflexion est en cours pour une réhabilitation harmonieuse et respectueuse de l'histoire de ces maisons, dont certaines conservent leur aspect originel.

Le dernier métro

La nouvelle station Vaulx-en-Velin/La Soie, terminus de la ligne A du métro (Perrache-Laurent Bonnevay), sera opérationnelle en septembre 2007. Dès cet été, les « marches à blanc » permettront de vérifier son bon fonctionnement.

Le Mois de l'Arménie

© Laurence Danière

On le dit souvent, mais c'est une réalité essentielle, un élément fort de notre identité locale : les liens qui unissent Décines à l'Arménie sont historiques et fraternels.

Depuis l'arrivée des rescapés du génocide de 1915, venus travailler à l'Usine de Soie artificielle au début des années 1920, au jumelage avec Stepanavan, en 1992, nous avons vécu, et vivons encore, avec l'Arménie. Un des symboles forts de cette union est parfois méconnu : le premier Décinois tué lors de la seconde guerre mondiale s'appelait Garabed Der Boghossian.

Au fil du vingtième siècle, Décines s'est développée grâce à l'action et au travail de tous ses habitants, parmi lesquels un grand nombre étaient d'origine arménienne. Décinois et Français à part entière, ils ont voulu, et su, garder et transmettre leur mémoire et leur culture.

Ainsi, malgré la distance qui nous en sépare, les routes de l'Histoire nous ont rapprochés de l'Arménie. Décines a un peu de sang arménien dans ses veines et son coeur bat aussi pour ce pays. Nous n'oublierons jamais la tristesse et la mobilisation de notre ville lors du terrible tremblement de terre de 1988, tout comme la joie ressentie au moment de son accession à l'indépendance en 1991.

L'Année de l'Arménie prend donc naturellement une importance toute particulière dans notre commune où un mois entier va être dédié à la célébration de cet événement. Pendant tout ce mois de mars, Décines va vivre à l'heure de l'Arménie et aura le plaisir de retrouver à cette occasion ses amis de Stepanavan, une délégation conduite par son maire, Monsieur Sarkis Karakechichian, ainsi qu'un groupe d'élèves qui seront accueillis dans les collèges de la commune.

Vous trouverez le programme détaillé de ces manifestations dans les pages de ce numéro. Ce sont là autant de rendez-vous pour découvrir quelques unes des multiples facettes de l'Arménie, de ses traditions et de sa modernité.

.....

Le projet de construction du Grand Stade de l'Olympique Lyonnais à Décines vient d'entrer dans sa phase pré-opérationnelle avec la mise en place par le Grand Lyon, autour de son Président, d'un comité de pilotage rassemblant l'ensemble des collectivités, à commencer par Décines, qui sont concernées par le dossier.

Le lancement des deux premières études préalables consacrées au cadrage urbanistique et à l'accessibilité marque le début d'un travail considérable et passionnant dans lequel les services de la mairie se sont déjà pleinement investis afin de contribuer à la réalisation, dans les meilleures conditions, de ce prestigieux équipement.

Pierre Crédoz
Maire de Décines-Charpieu
Vice-Président de la Communauté Urbaine de Lyon

Rendez-vous

MARS

Jusqu'au 31
Le Mois de l'Arménie : expos, spectacles, ciné, rencontres...

Jeudi 8
Journée de la Femme, vernissage de l'expo «Les Yeux brûlants», Le Toboggan, 18h

Samedi 10
Spectacle, «Parfums d'Arménie», Le Toboggan, 20h30
Concert, Baladin, salle des fêtes, 20h

Mardi 13
Concert, Armenian Navy Band, Le Toboggan, 20h30

Jeudi 15
Forum des métiers, Le Toboggan

Samedi 17
Danse, Russel Maliphant, Le Toboggan, 20h30

19 et 20
Théâtre, Denis Lavant, Le Toboggan, 20h30

Du 19 au 23
Fête de l'internet, Espace-Jeunes

Vendredi 23
Concert, Eugeni Koroliov, Le Toboggan, 20h30

Mercredi 28
Rencontre-dédicaces avec Alex Godard, médiathèque, 16h30

Du 28 au 30
Danse, Odile Duboc, Le Toboggan, 20h30

Du 28 au 31
Atout-Court, Ciné Toboggan

Jeudi 29
Conseil municipal, mairie, 19h

AVRIL

Dimanche 1er avril
Bric-à-brac, place R. Salengro

Mercredi 4
Contes visuels, médiathèque, 14h30

Samedi 7
Décines Magazine n°261

OL LAND **Avec l'organisation et la mise en place des partenariats par le Grand Lyon, le travail a commencé autour du projet de l'OL.**

Grand Stade : les études sont lancées

© Agence d'Urbanisme de Lyon

Le site retenu pour le Grand Stade couvre une superficie de 70 hectares environ.

Officialisé à la fin du mois d'octobre dernier, le choix du site du Montout, à Décines, pour la construction du futur Grand Stade de l'Olympique Lyonnais a donné le coup d'envoi aux études préalables à l'élaboration de ce projet. Un comité de pilotage politique a été créé. Il réunit autour de Gérard Collomb, président du Grand Lyon, les maires des communes concernées par ce dossier, au premier rang desquels, Pierre Crédoz, maire de Décines, ainsi que des vice-présidents du Grand Lyon.
Cette création s'est également accompagnée de celle d'une mission Grand Stade au sein des services du Grand Lyon. Celle-ci a aussitôt entamé un important travail sur l'organisation et la méthodologie, tout en préparant le lancement de deux premières études consacrées aux questions de cadrage urbanistique et d'accessibilité ; des études techniques auxquelles Décines est très étroitement associée.

Gérard Collomb et Jean-Michel Aulas à Décines

C'est en janvier qu'a débuté la phase pré-opérationnelle du travail de réflexion avec la mise en place progressive de plusieurs ateliers thématiques, dont les contenus seront soumis à la validation périodique du comité de pilotage. Au printemps, les conclusions et préconisations auront permis de bien repérer et évaluer les contraintes et nécessités liées au projet qui pourra ainsi être précisément élaboré. Ce n'est que dans un second temps que pourront se dérouler les différentes procédures réglementaires, à commencer par la révision du Plan Local d'Urbanisme qui donnera lieu à une enquête publique. Mais avant cela et la prochaine réunion du comité de pilotage, Gérard Collomb, président du Grand Lyon, et Jean-Michel Aulas, président de l'Olympique Lyonnais, auront rencontré, le 27 février, le conseil municipal de Décines réuni en commission générale pour faire un point sur l'avancement du dossier. Une rencontre entre l'UCAD, les représentants du club et la municipalité est également prévue pour le 1er mars.

Objectif juillet 2010

Rappelons que le projet de Grand Stade, également désigné sous l'appellation de «OL Land», comporte plusieurs volets. Il s'agit d'un projet privé comportant également, outre son volet sportif, un centre commercial, la réalisation d'équipements de loisirs ainsi que la construction de bureaux et de deux hôtels. Il implique les collectivités publiques pour les domaines les concernant (voiries, desserte par les transports en commun, application des réglementations et législations en matière d'urbanisme, d'environnement, etc.). L'objectif fixé pour sa mise en service est celui d'une ouverture en juillet 2010, pour le début de la saison de football 2010-2011. D'ici là, comme le souligne Pierre Crédoz, *«les énergies doivent se mobiliser pour la réussite de ce projet qui représente un atout de premier ordre pour l'avenir de Décines»*.

Juste un mot

Thé dansant

Les retraités de la commune, âgés de 65 à 71 ans, se retrouveront pour leur traditionnel thé dansant, dimanche 25 mars, à 14h30, au Toboggan.

CCAS, 04 72 93 30 37.

BDécines à l'eau

Le prochain festival BDécines, qui se tiendra les 12 et 13 mai au collège Maryse Bastié, aura pour thème «l'environnement et la préservation de l'eau». A l'affiche (signée Patrick Larme, cette année), Pierre Dubois, invité d'honneur, et des expositions présentées par l'Agence de l'Eau.

Clic clac

2 février

Le Pick de la répétition

Regards sur un travail en pleine évolution et rencontre avec le public : en prélude à la création de «Look White Inside», Yuval Pick se dévoile au Toboggan, avec deux danseurs de sa «Guest Cie», cinq jours avant la première représentation, le temps de quelques échanges éclairants.

DOCUMENTATIONS :

- Gros plan sur Tramway LEA – Dossier DECINES Magazine mars 2006
- Gros plan sur ZAC Fraternité /Centre ville – Dossier DECINES Magazine février 2005
- Projet d'aménagement « L'anneau bleu » Berges canal de Jonage – GRANDLYON décembre 2006

GROUPE CONFIANCE

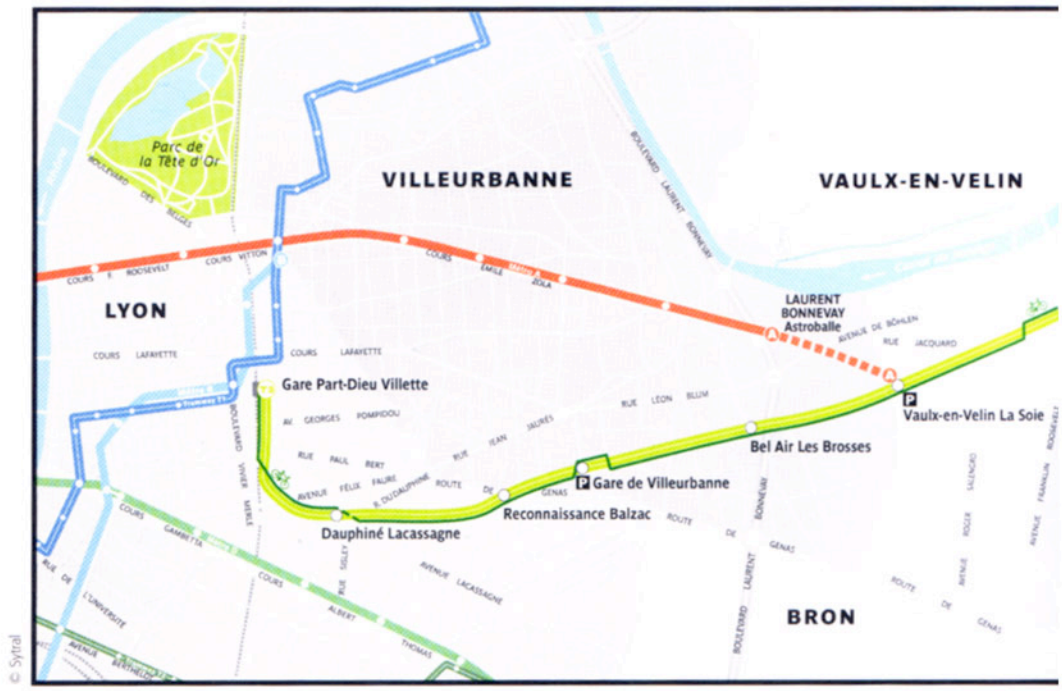
TRAMWAY T3 Désiré depuis longtemps, attendu avec impatience, le voilà est de retour à Décines, près de 100 ans après sa première apparition. Le alias Lea, entre en service pour relier Meyzieu à la Part-Dieu.

Lea est là

Lea en chiffres

- 14,6 km de longueur
- 5 communes traversées
- 10 stations desservies à la mise en service
- 6 parcs relais, soit 1 200 places de stationnement
- 10 km de voies cyclables, dont 7 km de piste bidirectionnelle
- 172 millions d'euros de budget
- 60 emplois créés pour l'exploitation de la ligne (Keolis-Lyon - TCL)
- 38 km/h de vitesse commerciale (en moyenne)
- 70 km/h en vitesse de pointe
- 1,6 km de distance moyenne entre deux stations
- 25 minutes de trajet entre les deux terminus
- 15 minutes pour relier Décines centre à La Part-Dieu
- 50% de gain de temps moyen par rapport au trajet en voiture
- 70 000 habitants domiciliés à moins de 500 mètres
- 37 000 emplois potentiellement concernés
- 6 réalisations artistiques : 4 fresques, Cinétram et mise en lumière du site
- 7 à 8 minutes entre deux rames, aux heures de pointes
- service de 5h à minuit
- 1,50€ : prix du ticket TCL à l'unité pour un trajet sur T3, au tarif plein (identique au reste du réseau)

Source : SYTRAL – TCL



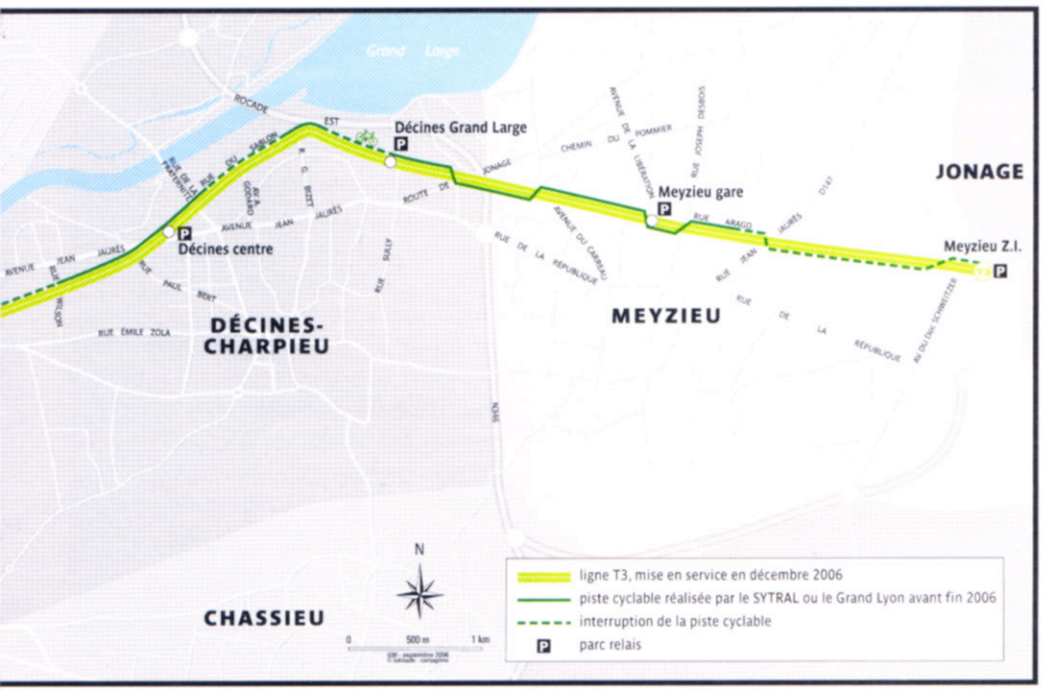
Près de 100 ans après sa première incursion dans l'Est lyonnais, le tramway est de retour ! Un événement considérable pour toutes les communes desservies, parmi lesquelles Décines, désormais reliée au cœur de l'agglomération en 15 minutes. Parachevant deux ans et demi de travaux (voir ci-encadré), l'inauguration officielle de la troisième ligne de tramway de l'agglomération s'est déroulée comme sur des roulettes (lire ci-contre), une semaine avant la mise en service commercial, le lundi 4 décembre.

Un tramway différent

Empruntant le tracé de l'ancienne ligne du Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), propriété du Département du Rhône, T3-Lea anticipe le développement démographique de l'est de l'agglomération, participe à son dynamisme et au renouvellement urbain. Ses différentes caractéristiques lui confèrent un profil unique, ouvrant la voie à une nouvelle génération de transport, fusionnant le ferroviaire et l'urbain : une vitesse commerciale de 38 km/h qui atteint, en pointe, 70 km/h, une réglementation inédite pour sécuriser de telles performances, un tracé qui s'écarte du centre pour rejoindre la grande couronne de l'agglomération, des œuvres d'art qui ponctuent son tracé avec une diversité peu banale (voir p. 18)…

Tout en enrichissant notablement l'offre de transports en commun de l'agglomération, T3-Lea contribue à la redessiner dans une perspective à la fois écologique et dynamique. Ainsi, elle assurera la liaison avec le futur pôle multimodal de La Soie ; le plan de circulation des bus a été revu et adapté à son tracé pour améliorer le service aux voyageurs (voir p. 16) ; des pôles de bus ont été créés aux stations Vaulx-en-Velin La Soie, Décines Grand Large et Meyzieu ZI pour assurer des connexions directes ; six nouveaux parcs relais, gratuits pour les usagers du réseau TCL, représentant 1 200 places de stationnement, ont été construits ; et enfin, 10 km de piste cyclable ont été

qui arrive enfin : le tram
4 décembre, la ligne T3,



créés le long de la ligne, éclairés par un système peu consommateur d'énergie.

Une double mobilisation

T3-Lea est le fruit d'une double mobilisation : celle du SYTRAL, pour la mise en œuvre à grande échelle de transports collectifs, et celle des élus du Département, attachés à préserver l'emprise de l'ancien CFEL qui trouve là une nouvelle vie. Depuis de nombreuses années, les élus des communes concernées, au premier rang desquels la municipalité, des élus du Conseil général et du SYTRAL se sont battus pour sa sauvegarde. Après différentes phases de gestation, de discussions, de démarches administratives, le projet a atteint la maturité nécessaire, pour aboutir à une convention entre le Département du Rhône, propriétaire du site, et le SYTRAL, autorité organisatrice des transports, qui a permis l'exploitation de la ligne désaffectée. Réalisation majeure du plan de mandat 2002-2007 de cette dernière, elle illustre un engagement fort en faveur des modes de déplacements non polluants, intégrés dans leur environnement et porteurs de confort, d'accessibilité et de rapidité.

La sécurité en première ligne

Afin de sécuriser au mieux la ligne, circulant en milieu urbain mais avec des caractéristiques techniques plus proches du ferroviaire, de par sa vitesse, T3-Lea a fait l'objet de mesures particulières. Une signalisation spécifique a été élaborée pour les 26 intersections rail-route. Elles ont presque toutes été pourvues de barrières, et leur franchissement par les rames s'effectue selon les critères les plus rigoureux. Comme pour les lignes T1 et T2, la conception de T3-Lea s'est accompagnée d'une étude sur les traversées piétonnes, cyclistes et automobiles aux carrefours. De nombreux tests ont été effectués pour s'assurer du bon fonctionnement du système, et une communication spécifique a été mise en place en direction des usagers, pour les sensibiliser aux nouveaux comportements à adopter. En particulier,

Coup d'envoi

Toute d'argent, la rame inaugurale a ouvert la voie et filé dans la nuit, le lundi 27 novembre. Emmenant avec elle de très nombreuses personnalités, autour du président du SYTRAL, Bernard Rivalta, parmi lesquelles Jean-Jack Queyranne, président du Conseil régional, Michel Mercier, président du Conseil général, Gérard Collomb, président du Grand Lyon, tous les maires des communes riveraines, des parlementaires, Conseillers généraux et une foule d'invités, elle a fait découvrir la qualité de ses installations, mises en valeur par un superbe éclairage. Un voyage qui donne le coup d'envoi de Lea, avant l'exploitation commerciale, le 4 décembre.

© Laurence Danière

De très nombreuses personnalités ont participé à l'inauguration, au dépôt de Meyzieu

© Laurence Danière

Un projet porteur de développement économique, social et environnemental pour l'Est lyonnais.

il importe de respecter scrupuleusement la signalisation et les espaces réservés à chacun.

Un levier pour l'urbanisme…

Incontestablement, l'arrivée du tramway est un facteur dynamisant pour les riverains, les entreprises locales, les commerces, et pour le développement global de l'agglomération. Son passage permet de désenclaver et de revaloriser les quartiers desservis, contribuant à vitaliser et à pérenniser les activités. C'est un levier pour l'urbanisme et le développement économique des communes traversées. Tout au long de son parcours, il va jouer un rôle de régénérateur urbain et transformer, en termes de requalification ou de développement, des sites et des quartiers, avec des effets sur l'aménagement de voirie, la requalification des espaces publics, la végétalisation de la ville, le lancement d'opérations immobilières…
A Décines, particulièrement, «*L'arrivée de Lea constitue un atout supplémentaire pour la réussite de notre projet de centralité, la ZAC Fraternité*», comme le souligne le maire, Pierre Crédoz.

… et le paysage

Un soin particulier a été apporté dans l'aménagement de la plate-forme du tramway et ses abords, afin de valoriser et embellir le patrimoine et les espaces publics : mobilier urbain, signalisation, éclairage, plantations… Haies, arbres et arbustes de différentes hauteurs : l'emprise du CFEL se transforme en un couloir végétal. La plate-forme elle-même est engazonnée sur certaines parties.

À noter encore que le budget (172 millions d'euros) et les délais ont été tenus. Bien avant la mise en service de T3, les habitants se sont déjà appropriés les stations et les abords de la ligne, suivant les différentes étapes du chantier et venant découvrir de près les installations. Une curiosité qui traduit sans doute l'impatience de pouvoir, enfin, monter à bord. Patience : plus que quelques jours à attendre, Lea est là ! ◆

BUS

Le réseau s'adapte

La mise en service de T3, le 4 décembre, s'accompagne d'une réorganisation des lignes de bus desservant Décines, Vaulx-en-Velin, Meyzieu et Jonage. Détail, ligne par ligne, pour la commune :

- **la ligne 67** reste la ligne forte de la commune, avec une très bonne fréquence (10 mn en heures de pointe), un service 7 jours sur 7, et en soirée jusqu'à minuit
- **la ligne 16** part désormais de la station Décines Grand Large, tout en desservant l'Esplanade ; elle conserve son itinéraire jusqu'à L. Bonnevay, avec un bus toutes les 10 mn (heures de pointe), mais n'assure plus les trajets vers la ZI de Chassieu
- une nouvelle ligne dessert la ZI de Chassieu, la **85**, partant de la station Décines Grand Large, avec des horaires identiques toute l'année, du lundi au vendredi
- **la ligne 7** assure désormais la liaison Décines – Vaulx-en-Velin, en remplacement de **la ligne 37**, avec des dessertes adaptées pour le lycée Chaplin
- **la ligne 79** ne change pas. ◆

Une longue histoire

- 23 octobre 1881 : ouverture au public de la ligne du Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL)
- 11 mai 1907 : inauguration de la ligne de tramway O.T.L. N°16, Bellecour - Meyzieu
- 1947 : suppression du trafic voyageurs sur le CFEL
- 1977 : les Départements du Rhône et de l'Isère deviennent propriétaires de la ligne du CFEL
- 1996 : fin de la convention d'exploitation de la ligne confiée à la SNCF
- 1998 : création d'un groupe de travail réunissant le SYTRAL, la Communauté urbaine, le Département, la Région et l'Etat
- 21 février 2001 : décision de créer les lignes Lea et Leslys
- mai 2002 : lancement de l'opération Lea par le SYTRAL
- octobre 2002 : début des études, première phase de concertation
- mars 2003 : deuxième phase de concertation
- juillet 2003 : approbation de l'avant-projet
- février 2004 : début de l'enquête publique
- juin 2004 : déclaration d'utilité publique
- juillet 2004 : début des travaux de déviation des réseaux
- fin 2004 : début des travaux d'infrastructure et du dépôt
- avril 2005 : lancement simultanés des travaux sur toute la plate-forme
- juin 2005 : première soudure de rail sur la plate-forme béton
- septembre 2005 : première installation des murs anti-bruit, début d'installation de la ligne d'alimentation électrique
- février 2006 : fin de la pose de voies aux carrefours
- mars 2006 : livraison du bâtiment du dépôt de Meyzieu Z.I.
- mars 2006 : livraison de la première rame
- juin 2006 : début des essais
- novembre 2006 : début de la marche à blanc
- 27 novembre 2006 : inauguration
- 4 décembre 2006 : mise en service.

GROS plan

ZAC Fraternité

Feu vert pour le centre ville

- Feu vert pour le centre ville
- Quatre îlots
- En chiffres
- Un projet ambitieux
- Un budget de 23 859 000 euros
- Les grandes étapes
- Pierre Crédoz : «Le projet est finalisé»

PIERRE CRÉDOZ

«Le projet est finalisé»

Pierre Crédoz, maire, fait le point sur l'avancement du projet de centralité.

Peut-on dire qu'avec la délibération adoptée le 12 juillet 2004 par le Conseil de communauté, le projet de centralité est entré dans une nouvelle phase ?
C'est certain. Le projet est désormais finalisé. La délibération du 12 juillet 2004 constitue une étape importante de la procédure administrative. Avec l'approbation du dossier de réalisation, du bilan prévisionnel, des projets de programme global des constructions et celui du programme d'équipements publics, sans oublier la désignation de l'aménageur, la SERL, nous nous rapprochons de la phase opérationnelle. La prochaine étape sera la mise à l'enquête publique.

Le projet a-t-il évolué depuis la création de la Zac, en juillet 2003 ?
Plusieurs études, dites de «réalisation», ont été menées, de septembre 2003 à mai 2004. Elles ont notamment concerné l'approche environnementale de l'aménagement et ont conduit à une évolution de la composition urbaine du projet. Cela a abouti au renforcement des plantations et de la végétalisation, au développement d'un parvis pour la station du tramway, à la création d'un square et, plus généralement, à la diminution des espaces publics soumis aux nuisances routières, au profit de la création d'espaces publics protégés. Un travail considérable a été accompli. A ce propos, je tiens à souligner la qualité de la collaboration qui associe les partenaires concernés.

Les objectifs initiaux restent-ils les mêmes ?
Oui, absolument. Il est ici question d'un projet d'urbanisme, donc d'une action qui s'inscrit dans la durée. Il s'agit, à la fois, de la création d'un cœur de ville et d'une action de redynamisation du commerce dans le secteur du centre de Décines et, par la même, d'une volonté d'inscrire pleinement notre ville dans la dynamique de développement de l'Est lyonnais. Une dynamique encouragée et soutenue par la communauté urbaine.

«C'est ensemble que nous réussirons le cœur de ville qui nous fera aimer encore plus notre cité».

La qualité des centres urbains est-elle aussi un enjeu pour le Grand Lyon ?
Effectivement. L'agglomération n'existe que par les villes qui la composent. Les renforcer, en agissant en faveur de leur centralité, c'est renforcer l'ensemble du Grand Lyon. Il existe une véritable synergie entre notre politique d'urbanisme et celle qui est menée par la Communauté urbaine. C'est un atout très appréciable pour la conduite et la réussite d'un tel projet.

Ce projet constitue, lui aussi, un enjeu de taille pour la commune…
Créer un centre ville est toujours une œuvre d'importance et de longue haleine. Pour Décines, l'enjeu est bien évidemment considérable, car il s'agit d'une action structurante et fondatrice qui permettra de donner à la ville toute entière, à ses habitants et à ses quartiers, le véritable centre urbain qui leur a toujours fait défaut.

Grâce au renforcement de la densité commerciale dans le secteur d'intervention, nous y parviendrons.

Peux-t-on dire que le commerce est une composante essentielle de toute centralité?
C'est exact. En termes d'animation et de services. Aussi, la moyenne surface et les boutiques qui vont y être créées, sont indispensables à la réussite de notre Zac. C'est pourquoi nous nous opposons fermement à l'implantation d'un hypermarché à l'entrée est de la ville, car sa présence serait destructrice pour le commerce de proximité, et donc pour notre projet.

En ce début d'année, avez-vous un vœu à formuler pour ce projet de centralité ?
Que les Décinois, dont beaucoup ont d'ailleurs fait part de leur intérêt pour le projet pendant la concertation qui a été organisée, s'approprient ce projet ! C'est ensemble que nous réussirons le cœur de ville qui nous fera aimer encore plus notre cité. ◆

Les grandes étapes

- **7 juillet 2003**
  Création de la Zac Fraternité
- **12 juillet 2004**
  Approbation du dossier de réalisation
- **Automne 2004**
  Lancement par la SERL des appels d'offres pour désigner la maîtrise d'œuvre chargée de travailler sur les espaces publics, le responsable ordonnancement (OPC), l'architecte conseil de l'opération, le coordinateur de sécurité et le géomètre
- **Automne 2004 à fin 2005**
  Démarches d'acquisition du foncier
- **Mars 2005**
  Désignation des lauréats (maîtrise d'œuvre et coordination du chantier)
- **Juin - juillet 2005**
  Premières démolitions, en cœur d'îlot
- **Fin du 1er semestre 2005**
  Mise à l'enquête publique en vue d'obtenir la DUP
- **Automne 2005**
  Déclaration d'utilité publique (DUP) par le Préfet
- **Fin 2006**
  Mise en service du tramway Lea, avec aménagement d'accès provisoires pour rejoindre la station centre ville
- **1er semestre 2007**
  Premiers permis de construire de la Zac

NB : dates données à titre indicatif.

Aménagement des berges du canal de Jonage

l'anneaubleu

la ville épouse la nature

• Les objectifs de l'aménagement du canal de Jonage

Avec la participation de la Région Rhône Alpes, de la CNR, du Syndicat Mixte d'aménagement du canal de Jonage et d'EDF (gestionnaire de l'ouvrage), le Grand Lyon a lancé un concours concernant l'aménagement des berges de ce canal, avec trois grands objectifs :

> La réalisation d'un cheminement « modes doux » sur les chemins existants.
> La création de lieux d'arrêt, de repos, le long du parcours.
> La mise en valeur de la végétation existante.

• Les contraintes du cahier des charges

> le respect des diverses ambiances du site (allant d'une ambiance urbaine à une ambiance naturelle côté Jons),
> une démarche développement durable : respect du caractère naturel et des fonctions actuelles, des coûts d'intervention et de fonctionnement optimisés,
> une gestion ultérieure raisonnée du site,
> un budget global de 35 M€.

• Les propositions du projet lauréat

À l'issue du concours, c'est le projet présenté par Ilex Paysagistes qui a été retenu. Ce projet, qui respecte parfaitement les contraintes du concours propose un aménagement en différentes séquences paysagères, développées selon différents thèmes transversaux :

> un revêtement adapté,
> des haltes qui balisent, équipent et permettent d'accéder facilement aux rives,
> des lieux d'équipements,
> un mobilier « nature »,
> une gestion par séquence, respectant et renforçant la diversité des ambiances,
> des « fenêtres à paysage » pour révéler le patrimoine eau,
> des micro-réserves naturelles,
> des sentiers de découverte,
> des animations,
> une gestion équilibrée.