

## Séance publique du 14 juin 2004

### Délibération n° 2004-1935

commission principale : déplacements et urbanisme

commune (s) : Lyon 4° - Lyon 9°

objet : **Individualisation partielle d'autorisation de programme - Opération Lyon-pont Schuman**

service : Direction générale - Direction des grands projets

#### Le Conseil,

Vu le rapport du 26 mai 2004, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Le présent rapport a pour objet la demande d'individualisation partielle de l'autorisation de programme concernant les phases d'études et de concertation du pont Schuman, reliant Lyon 4° et Lyon 9°.

Dès la fin du précédent mandat, le projet de réalisation d'un nouveau franchissement de la Saône en amont du pont Clemenceau à hauteur du quai Jaÿr à Vaise (Lyon 9°) et du quai Gillet à Lyon 4°, a été proposé.

Ce projet d'un pont supplémentaire, nommé pont Schuman, n'est pas nouveau. Il répond à la volonté d'un meilleur écoulement du trafic en provenance des Monts d'Or et du val de Saône à destination de Lyon-centre, de mieux desservir les quartiers nord du faubourg de Vaise en plein développement et notamment le quartier de l'Industrie et à la nécessité de suppléer le pont Mazaryk, désormais techniquement inopérant, et qui a fait l'objet en 2000, d'une réduction de capacité avec une mise à sens unique dans le sens est-ouest pour préserver l'ouvrage à moyen terme.

Le poids respectif du trafic, selon les origines, empruntant le tunnel de la Croix-Rousse à destination de Lyon-centre, est structuré aujourd'hui de la manière suivante :

- axe Marietton : 30 %,
- axe Saint Cyr-Mouillard (Monts d'Or) : 50 %,
- axe val de Saône : 20 %.

Il s'agit bien ici de traiter des déplacements entre pôles ou communes riveraines (transit de portée moyenne) et non d'un véritable transit, qui lui, est capté logiquement par le périphérique nord.

La construction du pont Schuman permettrait de reconsidérer l'ensemble urbain constitué des quartiers de Vaise (Lyon 9°) et de Serin (Lyon 4°) autour d'un réseau viaire formé de trois ponts (Koenig, Clemenceau et Schuman) et de deux passerelles (Mazaryk et île Barbe), permettant ainsi de réorganiser les déplacements de tous modes d'une manière plus équilibrée et modérée en relation avec le val de Saône et les Monts d'Or.

En terme d'aménagement urbain, les effets attendus sont les suivants :

- diminuer le caractère très routier du secteur, permettant ainsi une reconquête des rives, l'insertion de mails piétonniers, de pistes modes doux et la suppression de la trémie du quai Jaÿr,
- permettre l'insertion plus aisée de voies de transports en commun en site propre, notamment sur le pont Clemenceau et les berges de la rive droite,
- relier le quartier de Serin à celui de Vaise (accès aux pôles de transports en commun, à l'échangeur de Rochemard du tronçon nord du périphérique, aux commerces et aux pôles culturels et administratifs),

- dédier la passerelle Mazaryk aux modes doux,
- reconquérir les berges et les bas-ports aussi bien en rive droite qu'en rive gauche,
- permettre l'aménagement de l'avenue de Birmingham, de la place du pont Mouton, du rond-point des Monts d'Or.

L'obsolescence du pont Mazaryk a conduit à engager plus rapidement les premières études de faisabilité de ce nouveau pont en vue de préciser notamment sa localisation préférentielle et son insertion sur les deux rives de la Saône.

La réalisation d'un nouveau pont est rendu d'autant plus nécessaire que le pont de l'île Barbe, plus au nord, à l'instar du pont Mazaryk ne peut plus supporter structurellement les charges de trafic avec un fonctionnement à double sens. Le Conseil général vient d'ailleurs de décider de ramener son fonctionnement à un seul sens de circulation ouest-est. Le pont de l'île Barbe intéresse principalement les échanges de portée locale entre le plateau de Caluire, les communes des Monts d'Or et le val de Saône.

#### *Localisation du pont Schuman*

Deux positions du pont ont été étudiées :

- l'une au sud, au droit du quai de la gare d'eau,
- l'autre plus au nord, au droit du carrefour de la rue Joannès Carret avec le quai Sédaillan.

En terme de trafic :

- le pont au sud, en continuité directe avec les routes de Saint Cyr-Mouillard, facilite l'accessibilité aux Monts d'Or, à l'ouest de l'agglomération ainsi qu'au val de Saône, le franchissement de la Saône plus au nord s'opérant effectivement avec le pont de Collonges et partiellement avec le pont de l'île Barbe,
- le pont au nord présente plus de facilité pour l'accessibilité au val de Saône, mais cette position est peu attractive pour l'accessibilité aux Monts d'or et à l'ouest.

En effet, dans la position nord, les véhicules à destination de la route de Saint Cyr au Mont d'Or transitent par toute la rive gauche de la Saône, puis reviennent sur leur pas par la rue Joannès Carret. Cette implantation a donc comme caractéristique de recharger un tronçon supplémentaire du quai Gillet et de la rue Joannès Carret, par rapport à l'option sud.

Le trajet étant plus long, il est donc probable que le flux à destination des Monts d'Or continuera à emprunter, pour partie, le quai Jaÿr et le pont Clemenceau.

Dans les deux cas, que le pont soit au sud ou au nord, le quai Gillet verra son trafic augmenté dans le tronçon compris entre le pont Schuman et l'avenue de Birmingham. Ce tronçon sera plus important si le pont est implanté au nord.

En terme d'aménagements urbain et paysager :

- la position sud est la plus satisfaisante pour répondre à l'objectif de la reconquête des quais et des berges des deux rives de la Saône car elle permet un meilleur rééquilibrage des flux de circulation entre les deux quais, contrairement à la position nord qui intéresse essentiellement le flux du val de Saône.

Au regard de cette analyse, si les deux implantations nord et sud sont, à terme, nécessaires, elles ne répondent pas aux mêmes objectifs :

. le pont au nord est complémentaire du pont de Collonges et constitue à terme une alternative au pont de l'île Barbe pour gérer des échanges plus locaux,

. le pont au sud répond de manière plus satisfaisante aux enjeux prioritaires d'un meilleur écoulement du trafic en provenance de l'ouest et des Monts d'Or et d'une manière plus équilibrée entre les deux rives de la Saône. Il rend possible ainsi la requalification urbaine des quais Jaÿr et Gillet et l'aménagement des bas-ports respectifs.

Cette opération comprendrait :

- d'une part, la construction du pont et l'aménagement urbain des quais pour y raccorder l'ouvrage,
- d'autre part, l'aménagement des bas-ports de la rive gauche et la sécurisation du quai Gillet.

Le pont peut être mis en service à échéance de cinq ans suivant le planning suivant :

- 2004 études de programmation,  
mise en œuvre de la concertation préalable,  
lancement du concours de maîtrise d'œuvre,
- 2005-2006 études d'avant-projet et de projet,
- 2006-2007 consultation des entreprises,  
engagement des travaux,
- 2008-2009 travaux.

Afin de lancer le processus opérationnel décrit ci-dessus, il est demandé au Conseil de solliciter la création de l'opération pont Schuman et l'individualisation partielle de l'autorisation de programme pour un montant de 2 M€.

Le coût global prévisionnel de l'opération est estimé à 20 M€ environ.

*Circuit décisionnel* : ce projet a fait l'objet d'un avis favorable des pôles urbanisme et aménagements, d'une part, et politique des déplacements, d'autre part, sur la création de l'opération et sur son individualisation partielle le 29 mars 2004 et du bureau restreint le 19 avril 2004.

Cette individualisation partielle de l'autorisation de programme à hauteur de 2 M€ TTC se décompose selon l'échéancier suivant :

- 2004	150 000 €
- 2005	1 000 000 €
- 2006	850 000 €

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission déplacements et urbanisme ;

Où l'amendement proposé par le groupe union pour un mouvement populaire ;

#### DELIBERE

**1° - Accepte** l'amendement suivant déposé par le groupe union pour un mouvement populaire et modifiant le texte ci-dessus.

"A la fin du paragraphe : *La construction du pont Schuman permettrait de considérer... les Mont d'Or.*

Il convient d'ajouter : et la commune de Caluire et Cuire .

Puis d'ajouter : Les études devront, en ce sens, être menées en concertation avec toutes les Communes concernées ainsi que les arrondissements de Lyon.

Elles devront s'inscrire dans un périmètre urbain élargi aux quartiers de Vaise et Serin ainsi que dans un schéma de déplacements incluant : le tunnel de la Croix-Rousse, les échangeurs du périphérique nord, l'articulation de la circulation du val de Saône avec les ponts en aval et en amont du projet. Ceci afin d'appréhender la cohérence au regard du plan des déplacements urbains et du plan local d'urbanisme."

**2° - Approuve** la réalisation des études concernant l'opération pont Schuman.

**3° - Cette opération** inscrite à la programmation pluriannuelle d'investissements 2002-2007, fera l'objet d'une individualisation partielle de l'autorisation de programme globale développement économique et emploi, pour un montant global de dépenses de 2 M€ TTC selon l'échéancier prévisionnel de crédits de paiement suivant :

- 150 000 € en 2004,
- 1 000 000 € en 2005,
- 850 000 € en 2006.

Et ont signé les membres présents,  
pour extrait conforme,  
le président,  
pour le président,