

**Séance publique du 16 décembre 2002**

**Délibération n° 2002-0904**

commission principale : déplacements et urbanisme

commune (s) : Lyon 1er - Lyon 4°

objet : **Tunnel sous la Croix-Rousse - Individualisation d'autorisation de programme**

service : Direction générale - Direction de la voirie

**Le Conseil,**

Vu le rapport du 28 novembre 2002, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Inauguré le 20 avril 1952, le tunnel sous la Croix-Rousse, d'une longueur de 1 752 m, est un ouvrage bidirectionnel à 4 voies (2 dans chaque sens) qui présente un gabarit de 4,30 mètres et est interdit aux véhicules transportant des matières dangereuses.

Conçu à l'origine pour écouler 40 000 véhicules par jour (contre 60 000 aujourd'hui), il a fait l'objet, entre 1981 et 1990, d'une rénovation importante afin de le rendre conforme aux prescriptions de la circulaire interministérielle n° 81-109 du 29 décembre 1981.

Cette rénovation portait sur :

- la ventilation et l'alimentation électrique,
- l'éclairage,
- la rénovation des chaussées et du réseau d'assainissement,
- la gestion technique centralisée, la signalisation dynamique et les équipements de sécurité.

De plus, la construction d'un séparateur central en béton en 1999 a permis de réduire le nombre d'accidents corporels de manière importante (5 blessés en 2001 contre 1 tué et 16 blessés en 1998). Enfin, des barrières de fermeture avec feux rouges clignotants d'arrêt absolu aux entrées ont été mises en place courant 2001.

A la suite à l'accident survenu dans le tunnel sous le Mont Blanc le 24 mars 1999, des diagnostics de sécurité ont été réalisés sur l'ensemble des tunnels du territoire national. L'instruction technique de 1996, émanant du Centre d'études des tunnels (CETU) a été modifiée par la circulaire interministérielle n° 2000-63 en date du 25 août 2000 qui renforce les prescriptions en matière de sécurité.

La Communauté urbaine a donc lancé une étude préliminaire afin d'évaluer les modifications à apporter à l'ouvrage afin de le mettre en conformité avec les dispositions prévues dans l'annexe 2 de la circulaire.

Les préconisations établies par le diagnostic de sécurité portent sur :

- la reprise du génie civil de l'ouvrage,
- la mise en place de dispositions pour l'évacuation des usagers et la réalisation de niches de sécurité.

Plusieurs scénarios ont donc été imaginés dans le cadre de ces études :

- la construction d'une galerie sous la chaussée,
- le creusement de deux galeries latérales par tunnelier,
- le dispositif d'évacuation par ascenseurs,
- la construction d'un voile central avec évacuation dans les galeries situées dans le faux-plafond.

Bien que chacun de ces scénarios nécessite des approfondissements en matière :

- de sondages géologiques,
- d'impact sur la circulation dans l'agglomération pendant les travaux, notamment le phasage avec les travaux du tunnel sous Fourvière.

Les coûts prévisionnels sont estimés dans une fourchette allant de 35 à 50 M€ TTC avec une durée de chantier d'environ cinq ans et des contraintes lourdes pour les déplacements urbains de l'agglomération.

Il convient de préciser que les investissements liés à cette rénovation apparaissent éligibles à un financement de l'Etat, conformément aux dispositions du décret n° 99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement et à la circulaire d'application du 19 octobre 2000.

De plus, la Communauté urbaine a fait réaliser un certain nombre de diagnostics portant sur :

- la stabilité au feu de la structure en béton du plafond de ventilation,
- l'état des réseaux et le fonctionnement des équipements en cas d'incendie.

Il ressort de ces différentes analyses que :

- le tunnel présente un certain nombre de lacunes de conception qui peuvent s'avérer fatales en cas d'incendie de poids lourds en rendant inopérante la totalité des équipements (ventilation, éclairage...) en moins d'un quart d'heure,
- la plupart des réseaux câblés cheminent sur la dalle du plafond de ventilation dont la structure justifie d'une stabilité au feu de l'ordre de quinze minutes alors que les exigences de la réglementation réclament deux heures,
- l'usine de ventilation n° 3 située au milieu du tunnel est le point névralgique pour la majeure partie des équipements.

Afin d'améliorer le niveau de sécurité, il serait nécessaire de compléter les réseaux en place par des bouclages extérieurs et des alimentations complémentaires à partir des autres usines.

Les études et travaux nécessaires à la sécurisation de ces réseaux qui ne seraient que très partiellement remis en cause dans le cadre de la rénovation complète ont été évalués à 2,8 M€ TTC pour une durée de deux ans environ,

- la gestion technique centralisée (GTC) du tunnel a été réalisée au travers de marchés dits propriétaires qui empêchent la Communauté urbaine de prétendre à la propriété des études et des analyses fonctionnelles.

Ce choix entraîne deux difficultés majeures pour l'exploitation :

- les installations ne peuvent être maintenues en l'état que par l'installateur d'origine qui dispose seul du savoir-faire nécessaire,
- le système n'est pas cohérent avec ceux mis en place dans les autres tunnels de l'agglomération.

Dans le cadre de l'opération de regroupement des différentes salles de commande des tunnels sur le site de Fourvière votée le 23 septembre 2002, la direction de la voirie va procéder, courant 2003 et 2004, au renouvellement de cette GTC, qui sera compatible avec les autres réseaux.

Compte tenu des coûts et délais de mise en œuvre respectifs de la rénovation complète et de la mise en sécurité des réseaux, il est proposé de poursuivre cette opération par :

- la réalisation des études complémentaires nécessaires à la rénovation complète, estimées à 200 000 €, pour en préciser les coûts et contraintes,
- le lancement des études et travaux de sécurisation des ouvrages existants estimés à 2 800 000 €.

Le montant de ces opérations, à réaliser entre 2003 et 2006 est de 3 000 000 € et fait l'objet d'une demande d'individualisation d'autorisation de programme.

*Circuit décisionnel* : ce projet a fait l'objet d'un avis favorable du pôle politique des déplacements du 23 septembre 2002 et du Bureau restreint le 21 octobre 2002 ;

Vu ledit dossier ;

Vu les circulaires interministérielles n° 81-109 du 29 décembre 1981 et n° 2000-63 du 25 août 2000 ;

Vu le décret n° 99-1060 en date du 16 décembre 1999 ;

Vu la circulaire d'application en date du 19 octobre 2000 ;

Ouï l'avis de sa commission déplacements et urbanisme ;

#### DELIBERE

**1° - Approuve** le projet de rénovation du tunnel sous la Croix-Rousse à Lyon 1er et 4°, pour un montant de 3 000 000 € correspondant à une première tranche.

**2° - Ces opérations** sont inscrites à la programmation pluriannuelle d'investissement 2002-2007. Elles feront l'objet :

a) - d'une individualisation de l'autorisation de programme globale sur l'opération 0419 Lyon 1er et 4° - tunnel sous la Croix-Rousse - sécurisation des ouvrages pour un montant de 2800 000 € répartis selon l'échéancier suivant : 100 000 € en 2003, 800 000 € en 2004 et 1 900 000 € en 2005-2006,

b) - d'une individualisation de l'autorisation de programme partielle études sur l'opération 0419 Lyon 1er et 4° - tunnel sous la Croix-Rousse - rénovation pour un montant de 200 000 € répartis selon l'échéancier suivant : 100 000 € en 2003 et 100 000 € en 2004.

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