

Séance publique du 9 juillet 2007

Délibération n° 2007-4246

commission principale : déplacements et urbanisme

commune (s) : Lyon 1er - Lyon 4°

objet : **Rénovation lourde du tunnel sous la Croix-Rousse - Bilan de la concertation - Approbation de la solution de rénovation**

service : Direction générale - Direction de la voirie

Le Conseil,

Vu le rapport du 19 juin 2007, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Par délibération n° 2002-0904 en date du 16 décembre 2002, le conseil de Communauté a approuvé le lancement d'études nécessaires à la rénovation lourde du tunnel sous la Croix-Rousse.

A la suite de la réalisation, entre 2003 et 2006, de travaux d'urgence de réparation et de sécurisation du tunnel sous la Croix-Rousse existant pour un montant de 8,4 M€ TTC, des études préliminaires pour sa rénovation lourde ont été lancées en vue de réaliser les travaux au prochain mandat, sous la forme d'un marché de conception-réalisation.

Par délibération n° 2006-3735 en date du 13 novembre 2006, le conseil de Communauté a approuvé les objectifs poursuivis dans le cadre du projet de rénovation lourde du tunnel sous la Croix-Rousse et les modalités de la concertation préalable engagée en application de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme.

Les objectifs poursuivis pour la réalisation de cette opération et proposés à la concertation

- mettre l'ouvrage aux normes de sécurité,
- respecter le PDU (ne pas favoriser l'augmentation du trafic, promouvoir l'utilisation des modes doux,...),
- rendre urbain cet ouvrage routier (aménager les accès-sorties, soigner les ambiances intérieures du tunnel,...),
- respecter l'environnement (eau, air, bruit...).

Le déroulement de la concertation

La concertation s'est déroulée du 20 avril au 8 juin 2007 inclus, selon les modalités suivantes :

- un dossier de concertation et un registre pour recueillir les observations ont été mis à la disposition du public à l'hôtel de Communauté, à la mairie centrale (avenue Jean Jaurès à Lyon 7°), dans les mairies des 1er, 4°, 6° et 9° arrondissements de Lyon ainsi qu'à la mission Serin-Quais de Saône,

- un avis administratif a été affiché à l'hôtel de Communauté, à la mairie centrale (avenue Jean Jaurès à Lyon 7°), dans les mairies des 1er, 4°, 6° et 9° arrondissements de Lyon ainsi qu'à la mission Serin-Quais de Saône,

- un avis a été publié dans deux journaux locaux,

- une exposition présentant les enjeux du projet urbain, les projets de rénovation du tunnel sous la Croix-Rousse et de construction du pont Schuman a été organisée à la mission Serin-Quais de Saône,

- un animateur-médiateur pour la réunion publique et les ateliers,

- la mise en ligne du dossier de concertation sur le site internet du Grand Lyon,

- des plaquettes de présentation du projet,

- une réunion publique fut organisée le 3 mai 2007 à la mission Serin-Quais de Saône, en présence des élus de la Communauté urbaine, des maires d'arrondissements et du président du Sytral,

- trois ateliers de concertation se sont déroulés à la mission Serin-Quais de Saône les 10, 24 et 30 mai 2007.

Le projet et les solutions soumises à la concertation

La nécessité de rénover le tunnel sous la Croix-Rousse s'inscrit dans une réflexion globale sur l'ensemble Serin-Quais de Saône dans un souci de cohérence avec les aménagements déjà réalisés et ceux à venir afin d'améliorer les échanges entre les deux rives de la Saône, d'aménager les quais et de favoriser leur reconquête urbaine.

S'agissant de la rénovation du tunnel sous la Croix-Rousse, sa mise en sécurité est une priorité et une urgence compte tenu des insuffisances majeures relevées et de l'extrême vétusté de cet ouvrage. Elle oblige à créer un dispositif d'évacuation des usagers et d'accès des secours sécurisé. Outre cet objectif prioritaire, différentes possibilités d'usage ont été envisagées et déclinées dans trois solutions proposées à la concertation préalable réglementaire.

Le périmètre de la concertation préalable réglementaire qui concerne le tunnel est délimité par :

- le tunnel sous la Croix-Rousse,
- côté Rhône : l'échangeur jusqu'au pont de Lattre de Tassigny en comprenant l'architecture de la tête du tunnel,
- côté Saône : au-delà de la sortie du tunnel en comprenant l'architecture de la tête du tunnel et le raccordement à la voirie de l'avenue de Birmingham.

Le maintien de la circulation pendant les travaux (hors fermetures ponctuelles rendues strictement nécessaires) ainsi que de l'interdiction d'accès du tunnel rénové aux poids-lourds ont été considérés comme des impératifs qui s'imposent au projet.

Les trois solutions soumises à la concertation préalable réglementaire respectent les critères de mise en sécurité et d'exploitation du tunnel rénové imposés par les dispositifs législatifs et réglementaires mais présentent des caractéristiques de fonctionnement (valeur d'usage) différentes.

La solution n° 1 consiste principalement à réaliser une galerie de sécurité parallèle au tunnel existant. Elle prévoit, en terme de fonctionnalité, une circulation bidirectionnelle à 2 x 2 voies dans le tunnel existant rénové. Comme aujourd'hui, les transports en commun passent dans le flux de circulation des véhicules légers. Les modes doux et les véhicules de secours peuvent emprunter la galerie de sécurité créée. L'évacuation des usagers et l'accès des secours sont rendus possibles par l'intermédiaire de la galerie de sécurité. L'estimation financière de cette solution est comprise entre 105 et 120 M€ TTC. La date de mise en service prévisionnelle se situe à l'horizon début 2014 avec une période de restriction de la circulation à 2 x 1 voie sur une période de 18 mois.

La solution n° 2 consiste principalement à réaliser un tube circulé parallèle au tunnel existant et réservé aux véhicules légers. Elle prévoit, en terme de fonctionnalité, une circulation unidirectionnelle à deux voies de circulation dans le tunnel existant rénové et deux voies dans le tube créé. Un site propre est réservé aux transports en commun dans le tunnel existant. Les modes doux ne peuvent pas emprunter le tunnel existant rénové et le tube créé. L'évacuation des usagers et l'accès des secours sont rendus possibles par l'intermédiaire du tube créé. L'estimation financière de cette solution est d'environ 140 M€ TTC. La date de mise en service prévisionnelle se situe à l'horizon mi-2013 avec une circulation maintenue à 2 x 2 voies pendant la réalisation des travaux.

La solution n° 3 consiste principalement à réaliser un tube circulé parallèle au tunnel existant et réservé aux transports en commun et aux modes doux. Elle prévoit, en terme de fonctionnalité, une circulation bidirectionnelle à 2 x 2 voies de circulation dans le tunnel existant rénové. Le tube créé est réservé aux transports en commun et aux modes doux. L'évacuation des usagers et l'accès des secours sont rendus possibles par l'intermédiaire du tube créé. L'estimation financière de cette solution est d'environ 140 M€ TTC. La date de mise en service prévisionnelle se situe à l'horizon mi-2013 avec une circulation maintenue à 2 x 2 voies pendant la réalisation des travaux.

La solution n° 1 présente un niveau de sécurité assez satisfaisant mais ne permet pas une valorisation importante de l'investissement qu'impose la mise en sécurité du tunnel. Par rapport à la situation actuelle, seuls les modes doux sont favorisés. La gestion des transports en commun reste identique à aujourd'hui. En ce sens, cette solution contribue peu aux orientations du plan de déplacements urbains (PDU).

La solution n° 2 est considérée, par les experts et les exploitants, du point de vue strict de la gestion sécurisée, des flux d'automobiles et des usagers, comme la plus sûre. Cette solution offre donc le meilleur niveau de sécurité mais elle présente, malgré la création d'un site propre pour le bus dans le tunnel existant, l'inconvénient d'étendre spatialement la place de la voiture. Ceci risque de renforcer la coupure urbaine ainsi que les nuisances induites pour les riverains et de contraindre les possibilités d'aménagement à plus long terme, notamment de l'avenue de Birmingham. En outre, cette solution ne permet pas d'offrir un nouvel itinéraire pour les modes doux, alors que le projet urbain entend fortement favoriser leur développement.

La solution n° 3 répond correctement aux enjeux de mise en sécurité, apporte la meilleure contribution aux objectifs de reconquête urbaine. Elle ne modifie pas la circulation automobile actuelle, maintient sans l'étendre la place donnée aux voitures et permet d'améliorer fortement l'attractivité des modes alternatifs (transports en commun et modes doux). La création d'un tube, nécessaire pour la sécurité, est, dans ce cas, valorisée au maximum. Ce nouvel itinéraire transports en commun-modes doux permet d'envisager des continuités pour ces modes de part et d'autre de l'ouvrage et de contribuer ainsi à donner aux secteurs situés aux têtes des ouvrages une ambiance plus urbaine.

Les principales observations du public

Il ressort de la concertation les principales observations suivantes :

- un rejet de la solution n° 2 car elle est perçue par les riverains comme un renforcement de la fonction d'aspirateur à voitures et qu'elle ne permet pas de conforter les modes de transports alternatifs (transports en commun et surtout modes doux) ;

- concernant la solution n° 1 :

** principaux inconvénients* : cette solution :

- . restreint les capacités de circulation à 2 x 1 voie pendant 18 mois durant les travaux,
- . rend peu convivial l'usage de la galerie de sécurité par les modes doux en raison de son confinement,
- . ne facilite pas le report de la circulation automobile sur les modes de transports alternatifs,
- . ne permet pas de renforcer le concept de ligne forte de la ligne 36, en dépit des prescriptions du

PDU,

- . annule toute évolutivité de création d'un site propre bidirectionnel pour les transports en commun ;

** principaux avantages* : cette solution :

- . empêche toute tentation d'utilisation de la galerie de sécurité pour y faire passer les véhicules légers en phase définitive, synonyme de nuisances fortes pour les riverains,
- . crée une piste cyclable,
- . limite l'impact physique aux entrées et sorties en raison de la faible section de la galerie de sécurité,
- . réduit la place de la voiture et du trafic place Chazette et cours d'Herbouville,
- . présente un coût de réalisation plus faible ;

- concernant la solution n° 3 :

** principaux inconvénients* : cette solution :

- . présente une section du tube créé plus importante que celle de la galerie de sécurité, susceptible de rendre possible le passage de deux voies de circulation supplémentaires aux quatre actuelles,
- . génère une interdistance, entre le tunnel existant et le tube créé, plus importante que dans le cas d'une simple galerie de sécurité,
- . présente un coût de réalisation plus important que la solution n° 1 ;

** principaux avantages* : cette solution :

- . maintient les capacités de circulation pendant les travaux,
- . permet la création d'un site propre pour les bus dans le sens Rhône-Saône,
- . augmente le niveau de sécurité par la libération d'un sens de circulation des bus, du trafic des véhicules légers,
- . facilite le report de la circulation automobile sur les modes de transports alternatifs,
- . renforce le concept de ligne forte de la ligne 36, conformément aux prescriptions du PDU et permet une évolutivité vers la création d'un site propre bidirectionnel pour les transports en commun par tramway.

- . permet un vrai passage sécurisé et agréable pour les modes doux,
- . réduit la place de la voiture et du trafic place Chazette et cours d'Herbouville,

Le bilan

Cette concertation préalable réglementaire a mis en évidence que la solution n° 1 est, pour un certain nombre de riverains, la seule qui garantit de ne pas voir passer demain deux voies de circulation supplémentaires aux quatre voies actuelles.

La solution n° 3 s'est dégagée, au fil des ateliers, comme la seule solution qui permette, à terme, outre la mise en sécurité réglementaire du tunnel existant, de concevoir, dans le cadre du projet urbain, une véritable ligne forte bidirectionnelle par transports en commun en site propre entre le quartier de la Duchère et celui de la Part-Dieu et donc, de s'inscrire dans une démarche de développement des modes de transports alternatifs apportant ainsi des solutions crédibles à une éventuelle limitation de la place de la voiture.

Des attentes fortes ont, par ailleurs, été formulées quant au respect des contraintes environnementales (bruit et qualité de l'air), au traitement de la place Chazette, à l'interdistance avec le tunnel existant pour qu'elle soit la plus faible possible, à l'insertion paysagère de l'ouvrage rénové. La Communauté urbaine s'engage à apporter des réponses précises à ces attentes dans le cadre du projet qui sera soumis à enquête publique.

La fin de la concertation, au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, est intervenue le 8 juin 2007 ;

Vu ledit dossier ;

Ouï l'avis de sa commission déplacements et urbanisme ;

DELIBERE

Approuve :

- a) - le bilan de la concertation préalable engagée en application de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme,
- b) - la solution n° 3 pour la rénovation lourde du tunnel de la Croix-Rousse, à savoir la réalisation d'un tube parallèle au tunnel existant réservé aux transports en commun et aux modes doux.

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