

Séance publique du 9 juillet 2007

Délibération n° 2007-4244

commission principale : déplacements et urbanisme

commune (s) : Lyon 4° - Lyon 9°

objet : **Pont Schuman - Bilan de la concertation préalable**

service : Direction générale - Direction des grands projets

Le Conseil,

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

Par délibération n° 2007-3999 en date du 26 mars 2007, le Conseil a engagé la procédure de concertation préalable, conformément aux articles L 300-2 et R 300-1 du code d'urbanisme et il a approuvé les objectifs et les modalités de concertation pour la réalisation du pont Schuman et des aménagements nécessaires pour assurer la liaison avec le tunnel sous la Croix-Rousse (quai Gillet et avenue de Birmingham).

Le pont Schuman et le projet urbain Serin-Quais de Saône

La réalisation du tronçon Nord du périphérique a permis d'alléger de façon importante le flux de véhicules traversant Vaise et utilisant le pont Clémenceau et le tunnel de la Croix-Rousse (le trafic du tunnel sous la Croix-Rousse est passé de 85 000 véhicules en 1993 à 55 000 actuellement). Cependant, le trafic utilisant le tunnel sous la Croix-Rousse pour rejoindre le centre est resté concentré sur le quai Jaÿr, en rive droite de la Saône, facilité en cela par les aménagements à caractéristiques autoroutières existants (trémies).

Les passerelles Masaryk et de l'île Barbe assurent une fonction complémentaire à celle des ponts de Collonges plus au nord et Clémenceau au sud. Or, ces passerelles devront à terme être fermées à la circulation automobile en raison de leur vétusté, hors accès riverains de l'île Barbe.

Parallèlement, certains quartiers du 9° arrondissement de Lyon et de Caluire et Cuire font l'objet de projets de développement (habitat, activités économiques).

Le projet de construction du pont Schuman s'inscrit dans ce contexte et dans le cadre du Plan des déplacements urbains (PDU). Le PDU adopté en 1997 puis révisé en 2005 a l'ambition de maîtriser la circulation automobile pour en réduire les nuisances et de développer le recours aux transports collectifs, au vélo et à la marche à pied.

Le projet du pont Schuman apparaît ainsi comme la solution permettant de répondre simultanément :

- aux perspectives de fermeture à la circulation automobile des passerelles Masaryk et de l'île Barbe,
- à la nécessité de mieux relier entre eux les quartiers de Vaise et Serin,
- à un rééquilibrage du trafic supporté par chacune des deux rives de la Saône au nord du pont Clémenceau tout en gardant au tunnel sous la Croix-Rousse son rôle de liaison principale avec le centre - sans accroître son trafic,
- à l'objectif plus général de reconsidérer l'ensemble urbain constitué des deux quartiers Vaise et Serin, des ponts et des rives de la Saône de façon à les inscrire dans un projet d'aménagement urbain global.

Le pont Schuman, l'aménagement du quai Gillet et de l'avenue de Birmingham s'inscrivent ainsi dans un projet urbain d'ensemble visant à requalifier le secteur Serin-quais de Saône, en cohérence avec la mise en sécurité du tunnel sous la Croix-Rousse.

Les positions du pont étudiées et celles mises à la concertation

En 2005 et 2006, ont été étudiés différents positionnements du pont entre la passerelle Masaryk et le pont de l'île Barbe :

- la position Nord face à la rue Joannès Carret : cette position serait intéressante pour le Val de Saône, Saint Rambert, Caluire et Cuire ; en revanche, elle ne permettrait qu'un faible rééquilibrage des trafics entre le quai Jaÿr et le quai Gillet ; son usage serait moindre que celui du pont positionné au sud (environ 1 900 véhicules à l'heure de pointe contre 2 600 pour le pont en positionné au sud),
- une position dite intermédiaire au droit de la rue Marcuit donnant accès au demi-échangeur de Rochecardon du tronçon Nord du périphérique (TNP) : cette position n'apporterait pas une réponse réelle aux échanges entre l'Ouest, le 9^e arrondissement, les Monts d'Or et le tunnel sous la Croix-Rousse ; l'accès à Rochecardon pour des véhicules venant du tunnel sous la Croix-Rousse n'aurait guère d'intérêt car le tronçon Nord du périphérique les ramènerait à leur point de départ à l'Est ; la transformation de Rochecardon en échangeur complet avec la possibilité d'utiliser le TNP en direction de l'Ouest n'est pas envisageable : d'une part, le site est très contraint entre la balme et la voie ferrée, d'autre part, il faudrait fermer le TNP à la circulation pendant la période des travaux,
- la position Sud face au quai de la gare d'Eau ou au stade Boucaud : cette position permettrait de mieux répartir les trafics entre le quai Jaÿr et le quai Gillet et concernerait un plus grand nombre de véhicules (voir ci-dessus).

A la demande des associations, d'autres variantes de positionnement du pont ont été examinées, au droit de la rue Laborde, de la rue du Four à Chaux, de la rue Duport et de la rue Rhin-et-Danube. Ces différentes options ont été écartées pour des raisons de faisabilité (gabarit insuffisant de passage sous les voies ferrées par exemple) et d'inscription insuffisante dans un schéma cohérent d'organisation de la circulation.

Une première phase de concertation avec les conseils de quartier, les comités d'intérêt local (CIL) et les associations menée entre mai et décembre 2005 a conduit le comité de pilotage du 12 janvier 2006 à donner la priorité à la réalisation du pont sud. Il a décidé :

- d'étudier une variante sud au droit du stade Boucaud, proposée par des riverains,
- de renégocier avec les Voies navigables de France (VNF) le gabarit de navigation,
- de relier les deux problématiques que sont la mise en conformité du tunnel et le pont Schuman,
- d'inclure ces deux projets d'équipement dans un projet urbain plus global.

Des études techniques complémentaires menées en 2006 ont permis de préciser les conditions d'insertion du pont par rapport au chenal de navigation. Elles ont conduit à proposer à VNF un gabarit de tirant d'air de 6 mètres de hauteur par rapport aux plus hautes eaux et un chenal de 47 mètres de largeur permettant le croisement de deux convois fluviaux à grand gabarit, hors période de crue, intéressant ainsi un rectangle de navigation de 47 x 6 mètres. Cette proposition a fait l'objet d'un accord de principe de VNF qui a accepté de baisser de 7 à 6 mètres le gabarit en hauteur (courrier du 6 décembre 2006). Ceci permet d'abaisser d'autant le niveau de raccordement du pont sur les deux rives.

Le comité de pilotage du 28 mars 2007 a pris acte de la réduction de la hauteur de gabarit acceptée par VNF et a demandé de mettre à la concertation préalable réglementaire deux variantes d'implantation : celle au droit du quai de la Gare d'eau et celle au droit du stade Boucaud. Cette concertation porte également sur les objectifs pour l'aménagement du quai Gillet et de l'avenue de Birmingham. Elle s'est déroulée concomitamment avec la concertation organisée pour la mise en sécurité du tunnel sous la Croix-Rousse.

Les deux solutions pour le positionnement du pont Schuman proposées à la consultation sont :

- emplacement dans le prolongement du quai de la Gare d'eau et de la route de Saint Cyr sur la rive droite, et au droit des immeubles du 50, 51bis, 52, 52bis, quai Gillet, sur la rive gauche,
- emplacement au droit du stade Boucaud sur la rive droite et de la station d'essence Agip sur la rive gauche.

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, dans les mairies de Lyon 4^e, Lyon 9^e, à la mairie centrale (avenue Jean Jaurès Lyon 7^e) et à la mission Serin-quais de Saône,

- un avis administratif a été affiché à l'hôtel de Communauté, dans les mairies de Lyon 4°, Lyon 9°, à la mairie centrale (avenue Jean Jaurès Lyon 7°),
- un avis a été publié dans deux journaux locaux,
- une exposition présentant les enjeux du projet urbain, et notamment du pont Schuman et de la rénovation du tunnel sous la Croix-Rousse a été organisée à la mission Serin - quais de Saône,
- une réunion publique a été organisée, en présence des élus de la Communauté urbaine, des maires d'arrondissements et du président du Sytral le 3 mai 2007,
- trois ateliers de concertation se sont tenus à la mission Serin-quais de Saône les 15, 22 mai et 5 juin 2007.

Les principales observations du public

Les observations du public ont porté sur les points principaux suivants : le choix d'une solution Sud et l'élimination de solutions plus au Nord, la circulation, l'intérêt d'un nouveau pont et le choix de son emplacement, l'impact humain qui en découle, la desserte en transports en commun du quai Gillet.

Des explications ont été demandées et données à l'occasion des ateliers sur les solutions situées plus au Nord et ayant été écartées avant la concertation. Les explications fournies ont été dans l'ensemble bien accueillies.

Certains riverains, notamment en rive gauche, ont manifesté la crainte que le pont ne se traduise par un surcroît de trafic sur tout le secteur. Le rappel des objectifs du PDU, l'exposé des actions menées en matière de stationnement et de développement des transports collectifs (lignes fortes du SYTRAL, projet REAL), le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) en cours d'élaboration par l'Etat ont aussi montré que les objectifs de la puissance publique n'étaient pas de développer le trafic automobile mais bien de le contenir avec volontarisme.

La présentation de l'organisation de la circulation avec le pont Schuman a montré que des carrefours à feux se substitueront aux trémies, que le nombre de voies côté Jaÿr sera réduit, que l'emprise existante de voirie côté Gillet sera maintenue et qu'ainsi le trafic sera non pas accru mais au contraire contenu, maîtrisé.

Le projet urbain intègre le développement des transports en commun : meilleure desserte du quai Gillet en profitant du pont Schuman et priorisation des lignes de transports sur l'ensemble du secteur. Les riverains du quai Gillet ont insisté sur le manque de desserte en transports en commun suffisamment cadencés. La desserte des écoles du quartier est également jugée mal conçue (nombreuses ruptures de charge).

Les riverains ont pris acte que le projet urbain nécessitait le rééquilibrage des flux entre les deux rives et que, de ce fait, la circulation du quai Gillet augmenterait alors que celle du quai Jaÿr diminuerait.

L'intérêt d'un nouveau pont dans le secteur n'est globalement pas remis en cause par la grande majorité des participants aux ateliers de concertation, ni les arguments qui donnent priorité à son implantation au sud (pour les deux options confondues : Gare d'eau ou Boucaud).

Les habitants dont l'habitation risquerait de se trouver en face du pont militent en faveur de la solution la plus éloignée, dans un souci de se préserver des nuisances sonores, de la pollution et de la vision du pont dans leur environnement proche.

Des simulations acoustiques sans pont et avec pont ont été présentées en réunion de concertation. Elles montrent que l'augmentation du bruit pour les riverains de la rive gauche serait liée non pas à la circulation sur le pont, mais au surcroît de circulation utilisant le quai Gillet au sud du pont Schuman. Ainsi, la position Boucaud se traduirait par une longueur plus importante du quai Gillet exposée à un bruit supérieur à la situation de référence sans pont.

La mise en encorbellement au-dessus de la Saône du raccordement du pont avec les voies du quai Gillet aurait pour avantage d'atténuer le bruit supplémentaire supporté par les riverains en éloignant les voies de circulation des façades, au droit du pont.

Les riverains de la rive droite ont demandé qu'un soin particulier soit apporté au traitement du square pour enfants situé à l'angle du quai de la Gare d'eau et du quai Jaÿr.

Les habitants du quai Gillet demandent le maintien d'un nombre suffisant de stationnements sur chaussée.

Les objectifs et les premières esquisses d'aménagement de l'avenue de Birmingham, en accompagnement de la mise en sécurité du tunnel sous la Croix-Rousse n'ont pas fait l'objet de demandes particulières de la part des habitants du secteur. Ils s'expriment cependant plutôt en faveur d'un aménagement paysager de qualité.

Proposition d'implantation du pont Schuman

Il est proposé au Conseil de retenir la position du pont se situant dans le prolongement du quai de la Gare d'eau, pour les raisons suivantes :

a) - Conditions de raccordement des options Gare d'Eau et Boucaud rive gauche, quai Gillet

- impact des contraintes de navigation sur l'altimétrie et les conditions d'insertion du pont rive gauche

Les deux variantes proposées à la concertation ne sont pas équivalentes car leurs conditions de raccordement sur le quai Gillet sont influencées par la position des passes de navigation. Du fait de la proximité de la passerelle Masaryk, en aval, les passes de navigation ne sont pas situées, au même endroit dans les deux solutions. Ceci conduit à une hauteur de raccordement du pont sur la rive gauche sensiblement différente entre les deux solutions : + 0,86 mètre pour la solution au droit du quai de la Gare d'eau et + 2,49 mètres pour la solution au droit du stade Boucaud. Les hauteurs de raccordement sur la rive droite, quai du commerce, sont plus proches (+ 2,15 mètres et + 1,67 mètres respectivement).

Le site n'est pas équivalent, sur la rive gauche, entre les deux solutions. Le quai Gillet au droit du stade Boucaud est très étroit à cet endroit (11 mètres) et rend très difficile le raccordement d'un pont arrivant à 2,49 mètres de hauteur ;

- éléments de composition urbaine et de lisibilité de la trame viaire

La réalisation du pont Schuman dans le prolongement de la rue de la Gare d'eau constituera un axe structurant pour l'ensemble du quartier. Cet axe permettra une nouvelle entrée sur le pôle multimodal et l'ensemble des quartiers requalifiés du secteur (place de Paris, quartier de l'Industrie, pôles résidentiels et tertiaires).

La variante au droit du stade Boucaud ne se situe pas dans l'alignement d'un axe circulé en rive droite (quai Gare d'eau), ce qui nuit à la lisibilité des itinéraires et surtout diminue l'efficacité de ce franchissement : l'option Boucaud se traduirait en effet par un parcours en baïonnette avec deux carrefours successifs, rive droite, avec des mouvements importants de tourne-à-gauche au lieu d'un seul carrefour avec un seul axe dominant Est Ouest plus facile à gérer du point de vue de la lisibilité de l'itinéraire global.

b) - Impact du projet en matière de bruit et de pollution

La nouvelle répartition des flux entre les quais entrainera une diminution du bruit et de la pollution sur la rive droite et une augmentation sur la rive gauche.

Les quais sont actuellement classés en catégorie 3 en terme de bruit compte tenu de leur niveau sonore 73 dB(A). Les simulations acoustiques font apparaître que la solution d'implantation du pont la plus au Sud, avec encorbellement, impacterait moins de riverains sur la rive gauche, le linéaire du quai qui verrait une augmentation du trafic étant plus limité.

La Communauté s'engage à apporter des réponses précises à ces attentes dans le cadre du projet qui sera soumis à l'enquête publique : les études d'avant-projet et d'impact permettront de préciser les aménagements, le niveau de trafic, l'impact en matière d'acoustique et de pollution de l'air ainsi que les mesures à prendre conformément à la réglementation en vigueur.

Il est donc proposé au Conseil de prendre acte du bilan de la concertation ;

Vu ledit dossier

Où l'avis de sa commission déplacements et urbanisme ;

DELIBERE

1° - Prend acte du bilan de la concertation préalable pour le projet du pont Schuman, du quai Gillet et de l'avenue de Birmingham.

2° - Propose de retenir la position du pont Schuman qui se trouve en continuité du quai de la gare d'eau.

3° - Décide de la poursuite des études.

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