

Séance publique du 22 janvier 2001

Délibération n° 2001-6231

commission principale : urbanisme, habitat et développement social

commune (s) : Lyon 2°

objet : **Etudes et orientations du projet Lyon Confluence**

service : Délégation générale au développement urbain

Le Conseil,

Vu le rapport du 10 janvier 2001, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Par délibération n° 1999-4638 en date du 25 octobre 1999, la communauté urbaine de Lyon a confié, à la Société d'économie mixte Lyon Confluence, la concession d'aménagement de l'opération Lyon Confluence qui se présente sous la forme d'une phase préparatoire et d'une phase de réalisation.

La phase préparatoire, d'une durée de cinq ans, se divise en quatre missions principales : la conduite des études générales préopérationnelles et des études particulières, la maîtrise foncière, les travaux préparatoires et les actions de concertation et de promotion.

Les études

L'équipe Grether-Desvigne-RFR a été désignée par la SEM en mars 2000 pour mener à bien l'ensemble des études d'urbanisme et de paysage nécessaires à l'établissement du nouveau projet qui permettra de préciser la composition urbaine et l'organisation du site.

Les études menées depuis par le groupement s'organisent thématiquement autour de quatre sujets principaux : le parc et le port, la trame urbaine, la voie ferrée sud et le pôle Perrache.

A l'issue de cette première période de travail et, après avoir analysé les contributions recueillies dans le cadre de la concertation, l'équipe Grether-Desvigne-RFR a fait émerger sur chaque thème des orientations qui feront l'objet d'une synthèse au mois de février 2001.

Ainsi, les premières études proposent :

- la création d'un parc prenant appui sur l'ensemble du linéaire des berges de la Saône et pénétrant le tissu urbain par de larges bandes vertes est-ouest, offre une diversité d'espaces verts de proximité et multiplie le contact entre la ville et le parc. Cette organisation donne un rôle prépondérant à l'eau dont la présence et la source d'animation qu'elle constitue doivent prendre une part importante dans le développement et dans l'organisation du site.

Ainsi, il est proposé de développer toutes les activités liées à l'eau et aux fleuves sur l'ensemble des berges. Leur aménagement en quais favorisera la déambulation et l'installation de terrasses de cafés ou de loueurs de bateaux, tout comme l'accostage de paquebots de tourisme fluvial. Le port de plaisance sera quant à lui plus intimement lié à la vie urbaine puisqu'il est proposé de créer un premier bassin de plaisance orienté est-ouest, à proximité du quartier Sainte-Blandine auquel il doit s'amarrer. Cette première darse pourrait à terme être prolongée sous le cours Charlemagne et s'ouvrir alors sur le Rhône.

Après déclassement de l'autoroute, le traitement du quai du Rhône permet de recréer une digue rectiligne et la création d'un quai bas favorise le contact direct avec l'eau en offrant des possibilités d'accostage,

- Partant de là, la trame urbaine se dessine en s'appuyant sur les axes majeurs de voirie. Ainsi, la courbe du cours Charlemagne est redressée. Cette nouvelle rectitude libérera des emprises urbanisables plus confortables au contact de la voie ferrée. Le quai Rambaud est libéré de la circulation automobile au bénéfice du développement du parc et de ses redents. Une nouvelle voie nord-sud, à proximité des voies ferrées, viendra s'y substituer pour la desserte des îlots à construire.

Le quai Perrache, libéré de l'emprise autoroutière, s'organisera pour partie en boulevard à double sens et pour partie en promenade haute au-dessus du Rhône. Il sera bordé d'une façade bâtie plus affirmée que du côté de la Saône.

Enfin, des voies transversales reliant la Saône au Rhône en passant sous la voie ferrée sud et dont certaines seront prolongées par de nouveaux ponts vers Gerland, viendront compléter cette trame pour former des îlots dont la composition reste à définir,

- des voies ferrées sud servent aujourd'hui au trafic des TER mais aussi au trafic de fret. Les études sont en cours pour, à terme et par étapes successives, ramener l'emprise ferroviaire à trois voies, voire deux. Leur franchissement peut s'organiser par des passages inférieurs et les îlots mitoyens traités pour en diminuer l'impact sonore et visuel. Cette solution garde en perspective qu'à long terme le site puisse être libéré du trafic de fret reporté sur le contournement "est" à l'étude,

- la dénomination pôle Perrache recouvre un périmètre géographique allant de la place Carnot au cours Suchet. La réorganisation de cet espace nécessite d'engager une réflexion d'ensemble sur les modifications à apporter et leurs conséquences sur le fonctionnement d'un système urbain complexe. La méthode adoptée pour mener cette réflexion consiste à procéder par étapes successives qui assureront une amélioration progressive du quartier avant même le déclassement de l'autoroute.

Ainsi, le métro a été identifié comme l'élément déterminant de ces transformations. Il constitue une barrière pour toutes les liaisons entre les espaces publics dans le sens nord-sud comme dans le sens est-ouest, renvoyant la circulation des piétons sur la passerelle centrale du centre d'échanges. Il bloque ainsi toute perspective de développement urbain.

Aussi est-il proposé de déplacer la station Perrache au sud de la gare sous le cours Charlemagne au milieu de la future place des Archives. Ce prolongement de la ligne A permet de libérer le niveau du sol naturel de la ville. Cette proposition qui permet de desservir une grande partie du quartier "derrière les voûtes", constitue la première étape de transformation qui entraînera la réorganisation de la gare de Perrache avec l'ouverture d'une façade sud, la construction de parcs de stationnement sous le parvis nord de la gare et sous la place des archives au sud. Le transfert des fonctions du centre d'échanges autour de la gare permet d'envisager son démontage par étapes successives. La gare de bus serait alors réorganisée par une redistribution au nord et au sud du pôle en fonction des destinations. Enfin, le percement de la voûte Smith viendrait renforcer la transparence nord-sud sous l'emprise des voies ferrées pour, à terme, se greffer sur la trame viaire du nord de la presqu'île.

Le programme des études d'urbanisme est complété par des études de diagnostic du site (étude morphologique du quartier Sainte-Blandine, diagnostic de l'état de pollution des sols) et d'orientations programmatiques (habitat, commerce, activités, équipements publics) qui déboucheraient sur des orientations à court et long termes de développement du site auquel devrait être pleinement associé le quartier Sainte-Blandine.

La maîtrise foncière

Le développement du projet urbain nécessitera de maîtriser 70 hectares sur les 150 que l'emprise du projet représente. La majeure partie de ces terrains appartient aujourd'hui à l'Etat, aux collectivités ou aux établissements publics. La SEM met en place une démarche individualisée auprès de chacun des propriétaires, compte tenu de la diversité de leur approche, des évolutions possibles de l'occupation de chaque terrain, de la volonté de développer un projet qui ne soit pas enfermé dans les limites parcellaires actuelles et de ne pas laisser se développer des friches inoccupées. Ainsi, le premier protocole est mis au point avec SNCF et RFF, précisant les études à entreprendre et la méthode de travail pour définir les emprises libérables et les conditions techniques, juridiques et financières de libération. Le travail est également engagé avec EDF-GDF pour définir les niveaux de dépollution nécessaires en fonction de l'usage futur des terrains de l'ancienne usine à gaz. Enfin, VNF a limité le temps d'occupation des bâtiments du port Rambaud pour permettre une libération aisée en temps opportun.

La maîtrise foncière sur les terrains privés doit s'exercer prioritairement sur les tènements qui bordent la rue Montrochet et le quai Rambaud pour le développement du port, les abords du pont Pasteur et ceux qui constitueront la place des Archives. Pour cette dernière opération, les terrains ont été acquis à 75 % à l'amiable. Une DUP est en cours pour achever la maîtrise foncière et permettre les évictions commerciales.

Les travaux de préfiguration

La place des Archives constitue l'une des opérations préparatoires et préfiguratives du projet urbain. Accompagnant l'arrivée des archives municipales qui ouvriront en avril 2001, cet espace public est un des premiers éléments de transformation du pôle Perrache. Si sa géométrie est pérenne, la place des Archives est appelée à évoluer au fur et à mesure de l'avancement du projet. L'aménagement d'une promenade sur tout le linéaire des berges de la Saône va permettre aux lyonnais de découvrir le paysage exceptionnel des bords de Sainte Foy lès Lyon et d'aller jusqu'à la pointe du confluent depuis le pont Kitchener.

Enfin, la décision du Conseil général d'accompagner le développement du site se concrétise par l'implantation d'un musée sciences et société sur l'actuel site du boulo-drome Edouard Herriot, à l'extrémité sud du confluent. Son ouverture est programmée pour les années 2004 et 2005.

La concertation

Dans un souci de transparence du projet, les études d'urbanisme et du paysage sont présentées au fur et à mesure de leur élaboration dans le centre d'information ouvert depuis le 2 novembre 2000 dans les locaux de la SEM, tout comme l'avancement de la maîtrise foncière et des réalisations préparatoires. Poursuivant la concertation ouverte en juillet 1998, la SEM informe et recueille les avis de la population et des associations locales et professionnelles. Une mise à jour régulière va permettre ainsi de suivre l'avancement de la réflexion et d'expliquer le choix des orientations proposées.

Première étape de réalisation

L'année 2001 peut voir se formaliser le contenu de la première phase opérationnelle à dix-douze ans qui précédera le déclassement de l'autoroute. Cette première étape devrait être marquée par la double volonté de désenclavement et de requalification du site. La mise en place d'une ou plusieurs ZAC se ferait sur la base d'un plan d'ensemble qui se réaliserait dans le temps. Le travail avec les partenaires publics permettrait de fixer les enjeux fonciers à moyen et long termes.

Cette première phase se présenterait en trois grandes étapes :

- **2001-2002** : procédure opérationnelle à mettre en place et poursuite de la maîtrise foncière,
- **2003-2005** : premières grandes libérations foncières (prisons, marché de gros) permettant d'engager les premiers grands travaux d'aménagement : port, parc le long de la Saône et premiers travaux de déplacement de la station de métro et de procéder aux premières cessions de charge foncière,
- **2006-2010** : concrétisation des travaux du métro et poursuite de la transformation du pôle gare pour aboutir à la démolition de la partie centrale du centre d'échanges ;

Vu ledit dossier ;

Vu sa délibération n° 1999-4638 en date du 25 octobre 1999 ;

Où l'avis de sa commission urbanisme, habitat et développement social ;

DELIBERE

1° - Prend acte des orientations du projet.

2° - Décide d'approfondir les études sur les points suivants :

- la création d'un parc ramifié sur les berges de la Saône, le long duquel peut se développer l'activité fluviale,
- la création d'un port de plaisance à l'intérieur des terres sous la forme d'une darse à proximité du quartier Sainte Blandine,
- le déplacement de la station de métro Perrache au sud de la gare, sous le cours Charlemagne, première étape de la première phase de transformation du pôle permettant à un horizon de dix à douze ans de démonter partiellement le centre d'échanges et de restituer un maximum de fonctionnalités et de transparence au niveau naturel du sol de la ville,
- la réduction de l'emprise de la ligne ferroviaire sud à deux ou trois voies et la multiplication des franchissements automobiles en passages inférieurs, avec le souci, à long terme, de la décharger du trafic de fret.

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