

2011/4052 - Demande présentée par le Grand Lyon en vue d'être autorisé, au titre des articles L 214-1 et suivants du Code de l'Environnement, à réaliser la construction du pont Schuman sur la Saône et de procéder à la requalification des voiries Birmingham, Serin/Entrepôts, quais Joseph Gillet et de la Gare d'eau (Direction de l'Ecologie Urbaine) (BMO du 05/12/2011, p. 2533)

Rapporteur : M. TOURAINE Jean-Louis

M. TOURAINE Jean-Louis, rapporteur : Avis favorable de la Commission.

Mme CHEVASSUS-MASIA Nicole : C'est mon nouveau quartier maintenant ! Monsieur le Maire, chers Collègues, j'ai déjà fait cette intervention au Conseil du Grand Lyon. Rassurez-vous, je l'ai raccourcie mais c'est pour faire prendre conscience à mes collègues élus des 4^e et 9^e arrondissements et à vous tous bien sûr, de l'importance d'écouter et surtout d'entendre, les observations des riverains qui subiront des transformations de leur environnement, ils ont eux aussi des droits.

Ce pont, nous en parlons depuis de nombreuses années. Aujourd'hui, il n'est pas question de revenir sur les différentes délibérations, ni sur le principe même de construction de cet ouvrage. Mais comme dans toute construction d'infrastructure publique d'envergure, la concertation est une phase à ne pas négliger. Il en va de sa réussite. Alors aujourd'hui, quand 450 personnes, excusez du peu, expriment, à travers leur association, de fortes inquiétudes sur le futur pont Schuman, elles méritent d'être écoutées et entendues.

Vous allez sans doute répondre, Monsieur Claisse, qu'à l'époque, en 2004, tout le monde était d'accord. Mais depuis, le projet a évolué, notamment depuis la phase de concertation. Il a évolué dans son prix aussi puisque nous étions à 35 millions d'euros et nous en sommes à 65. Il n'a plus aujourd'hui la même teneur. Il ne tient plus compte des hypothèses exposées aux riverains en 2007. En clair, vous avez bafoué la concertation.

A présent, vous prévoyez un ouvrage à quatre voies de circulation avec, quai Gillet, une avancée de la voirie de 5 mètres au pied des façades, en supprimant la contre-allée (alors que le projet de 2007 prévoyait de la conserver) sans parler des places de parking qui sont supprimées.

Il en résultera des désagréments évidents pour les riverains (pollution, nuisances sonores accrues, sécurité des piétons, perte de places de stationnement).

En écoutant et en tenant compte des observations des riverains, certains problèmes auraient sans doute pu être anticipés et réglés.

Cet ouvrage est pourtant nécessaire pour améliorer la gestion du trafic provenant des Monts d'Or mais ce n'est pas la panacée et tout le

monde le sait bien. Des problèmes d'engorgement risquent de perdurer au niveau de Vaise (rue de Bourgogne et rue Marietton).

L'idéal serait d'inciter les usagers à laisser leurs véhicules en périphérie et de prendre les transports en commun mais il aurait fallu y penser beaucoup plus tôt, lorsque les deux parkings de Gorge de Loup et de la Gare de Vaise ont été construits. Aujourd'hui, ils sont complets car sous dimensionnés et dès 7h30, ils sont saturés.

Au final, d'un projet initialement utile et accepté, vous avez fait du pont Schuman un projet rejeté et vilipendé. Quel tour de force ! Voilà où vous en êtes aujourd'hui, c'est bien regrettable.

Merci.

Mme d'ANGLEJAN Jeanne : Monsieur le Maire, chers Collègues, aujourd'hui le Grand Lyon nous demande notre avis au titre du Code de l'Environnement sur la construction du pont Schuman sur la Saône et la requalification des voiries Birmingham, Serin/entrepôts, quai Joseph Gillet et de la gare d'eau.

Il est évident que ces deux opérations proches géographiquement font apparaître des aménagements très différents liés pour l'une au nouveau tunnel de la Croix-Rousse avec un site dédié aux modes doux et transports en commun et pour l'autre, à la nouvelle traversée de la Saône attendue depuis plus de 30 ans avec le pont Schuman.

La construction de ce pont devrait permettre, d'après vous, « *une meilleure desserte du tissu urbain, une insertion plus facile du trafic automobile avec un rééquilibrage sur chacune des deux rives* », mais aussi « *une augmentation du trafic sur le quai Gillet* », c'est vous qui le dites dans votre dossier de présentation, et c'est là que le bât blesse.

Aucune cohérence encore dans votre politique de déplacements : d'un côté vous diminuez les voies de circulation, voire vous les supprimez et là, vous créez un véritable entonnoir avec deux fois deux voies qui vont aboutir sur le quai Gillet déjà surchargé, avec en prime une augmentation des nuisances et de la pollution conséquente pour des habitants qui n'avaient rien demandé et qui font les frais du choix de ce site.

Pourquoi n'avoir pas privilégié un pont de quartier qui aurait relié raisonnablement le 9^e au 4^e arrondissement, tout en permettant aux transports en commun d'utiliser ce pont en site propre, les modes doux pouvant utiliser quant à eux la passerelle Masaryk ? Là, vous créez un nouveau flux de trafic sans aucune continuité avec les nouveaux aménagements prévus dans ce dossier par la requalification des voiries Birmingham, Serin/entrepôt et le nouveau tunnel de la Croix-Rousse.

En fait, tout était déjà décidé avant même que l'on donne soi-disant la parole aux riverains par de grandes messes bien orchestrées pour faire croire aux Lyonnais qu'on leur demande leur avis. Projets annoncés à grand renfort de communication et de fausse concertation, comme vous le faites pour tous les nouveaux aménagements de Lyon.

C'est votre méthode et nous ne l'approuvons pas, mais c'est là votre choix et celui de votre majorité que vous devrez bientôt assumer auprès des Lyonnais de ce quartier. Mais si nous ne sommes pas contre le pont Schuman parce qu'effectivement il est nécessaire, nous voterons contre ce dossier car les aménagements connexes sont totalement incohérents.

M. BOLLIET Dominique, Adjoint : Monsieur le Maire, chers Collègues, je voudrais juste répondre à un certain nombre de choses qui viennent d'être dites. D'abord, je constate que personne ne met en cause le caractère communautaire de ce pont et sa nécessité. Après, la question...

M. LE MAIRE : ... et que personne n'indique dans quel autre endroit ils auraient voulu le mettre, cela peut faire perdre des électeurs. C'est comme pour le Grand Stade !

M. BOLLIET Dominique : Exactement, et la deuxième question c'est effectivement celle de son emplacement. Avec Gérard Claisse et Jean-Louis Touraine nous avons du passer à peu près trois ans pour bien valider son emplacement, je voudrais simplement rappeler qu'il est dans le prolongement de la rue Gare d'eau, et c'est la logique même de faire un pont dans le prolongement d'un axe de circulation.

Du côté 4^e, de toute façon où que soit l'emplacement on bute sur la balme, donc il n'est pas possible de prévoir autre chose qu'un pont qui se raccroche effectivement sur la balme. Dès lors qu'on a choisi de faire un pont il faut le faire à l'endroit où la balme ne vient pas trop près de la Saône, c'est pour cela en particulier qu'il a été décidé de le mettre ici.

Je voudrais juste dire clairement à Mme d'Anglejan et à Mme Chevassus que ce pont s'inscrit dans le PDU et qu'il n'y aura pas d'augmentation de flux automobile dans le secteur parce que le quai Gillet reste à deux fois une voie, donc il ne pourra pas absorber plus de trafic. Donc on ne peut pas dire à la fois qu'il n'y aura pas d'augmentation du trafic et dire qu'il y aura plus de pollution, plus de nuisances, etc... Il n'y aura pas effectivement plus de trafic à cet endroit, mais ce n'est pas une raison pour autant, par rapport au gabarit du pont, pour dire qu'il est trop large, on ne peut pas à la fois vouloir y faire passer des flux piétons, des flux cyclistes ainsi que des bus, des véhicules et ne pas vouloir une largeur de 26 mètres.

Cette largeur s'explique uniquement parce que ce pont s'inscrit dans le cadre du PDU, qu'il va remplacer deux passerelles -personne ne

l'a dit je crois, il faut bien le rappeler ici-, il remplace deux passerelles : la passerelle Masaryk et la passerelle de l'île Barbe. Voilà les raisons pour lesquelles ce pont a été construit avec cette largeur.

Par rapport aux habitants de Jouffroy d'Abbans, oui effectivement ces habitants subiront l'impact de ce pont, impact que nous avons essayé de limiter au strict minimum mais effectivement, il y aura un impact. Je voudrais simplement leur dire qu'en ce qui concerne le déplacement de voirie du quai Gillet nous allons essayer de faire en sorte que ce déplacement soit le plus limité possible, pour ne pas trop rapprocher les véhicules des façades.

Je voudrais aussi leur dire que ce pont sera très élégant, c'est un pont très urbain avec un tablier très fin, avec un mouvement très intéressant du pont. Ce sera pour le quartier un vrai plus puisque cela rapprochera les deux rives et permettra aux habitants du quai Gillet d'avoir un accès encore plus facile à Vaise, et à tous les services qu'ils trouveront de l'autre côté. En matière de valeur immobilière, je n'ai aucun doute sur le fait que ce pont va améliorer et augmenter la valeur immobilière des appartements concernés par le pont.

M. CLAISSE Gérard, Adjoint : Merci Monsieur le Maire, quelques mots puisque j'ai été interpellé. Le premier pour saluer dans le public les représentants de l'Association Gillet-Masaryk avec lesquels nous avons eu de nombreuses discussions, débats, échanges francs, parfois virils, toujours corrects.

Madame Chevassus, Madame d'Anglejan, vous brocardez une fois de plus la concertation qui a eu lieu sur ce projet. Je rappelle simplement que vous n'émettez me semble-t-il, aucune remarque ni sur l'avenue Birmingham, ni sur l'aménagement futur du quai de la Gare d'Eau. En gros il y a là une géographie politique de la concertation que je ne comprends pas bien, c'est-à-dire comment les mêmes méthodes, les mêmes échanges approfondis peuvent-ils sur l'avenue de Birmingham et le quai de la Gare d'Eau donner des résultats positifs, et sur le quai Gillet donner des résultats que vous ne trouvez absolument pas à la hauteur ?

La même écoute a été faite des attentes des riverains de part et d'autre de la Saône à 300 mètres en amont ou de l'autre côté de la Saône, ce n'est plus une géographie politique de la concertation que vous faites, c'est une géographie plutôt politicienne à l'approche d'échéances électorales importantes.

La concertation a eu lieu sur cinq ans : 2005-2010, il y a eu plus de 30 réunions de concertation, plus de 30 ateliers de concertation qui se sont déroulés en quatre temps. Un premier temps sur un choix de localisation du pont entre différentes options : une option Nord à proximité de la passerelle de l'île Barbe, une option Sud à proximité de la passerelle Masaryk et, à la demande des habitants et des associations, plusieurs options intermédiaires ont été étudiées.

A l'issue de cette première phase très en amont, nous avons retenu l'option Sud de localisation de ce pont un peu en amont de la passerelle Masaryk. Puis nous avons ouvert dans un deuxième temps la concertation préalable. A la concertation préalable nous avons mis au choix deux options, deux variantes Sud : une variante au droit du quai de la Gare d'Eau, une variante au droit du stade Boucaud. Suite à différents débats, échanges là encore en atelier, l'option au droit du quai de la Gare d'Eau a été retenue avec l'appui du conseil de quartier Saône du 4^e arrondissement, l'appui du Comité d'Intérêt Local, l'appui des mairies du 4^e et du 9^e arrondissements, et nous avons délibéré le 9 juillet 2007 en conseil communautaire. L'ensemble des groupes politiques a voté pour le choix de cette localisation, à l'exception du groupe des Verts qui se sont abstenus.

Suite à cette concertation préalable, nous avons eu un troisième temps de concertation sur l'élaboration du programme de cet aménagement, où nous avons mis au débat concernant le pont, trois types d'accroche, des accroches en belvédère sur les quais et une accroche perpendiculaire. Suite à l'avis, là encore, du Comité d'Intérêt Local, du Conseil de quartier du 4^e arrondissement, de l'avis des mairies d'arrondissement, nous avons retenu l'accroche perpendiculaire.

Nous avons eu ensuite en 2010, une quatrième phase de concertation sur l'élaboration des avant-projets et nous avons donc discuté avec le concepteur de l'aménagement du quai Gillet, du quai de la Gare d'Eau et de l'avenue Birmingham. Sur le quai Gillet, nous avons reculé la voirie de deux mètres par rapport aux façades.

Et puis, arrive le moment de l'enquête publique, et l'enquête publique, c'est le moment où le Commissaire Enquêteur va écouter à nouveau les avis et émettre des analyses sur les avis qu'il écoute. Qu'est-ce qu'il nous dit le Commissaire Enquêteur ? Soit il n'a rien compris au projet et vous l'avez cent fois mieux compris que lui, soit il a à peu près compris les termes du débat. Quelles sont ses conclusions ?

Tout d'abord sur le déroulement de l'enquête publique : il note un niveau de participation élevé et constate, je cite : « S'il est assez fréquent de voir les opposants se manifester massivement à l'occasion d'une enquête publique, il est moins courant de constater que 42 % des personnes, qui ont pris le temps de se déplacer ou d'adresser un courrier, expriment un avis favorable au projet ». Cela veut dire Madame Chevassus, que certes il y a eu des pétitions : je me rappelle, il y a une époque, j'en ai posé 110.000 à la Communauté urbaine ; ce n'était pas 450 ! Et que je sache, je n'ai jamais été reçu par quiconque des élus de l'époque !

M. LE MAIRE : Vous voyez, finalement, cela lui a pas mal réussi !

M. CLAISSE Gérard : Deuxième information du Commissaire Enquêteur sur l'opportunité de l'ouvrage. Son avis est sans aucune ambiguïté, mais comme il ne fait pas débat dans l'Assemblée, je ne le commente pas. Sur la localisation du pont, qu'est-ce qu'il nous dit ? Il nous dit : « Au cours de la concertation » -vous voyez, il y a une concertation- « de nombreuses variantes ont été proposées par les participants. Naturellement, cela ne surprendra personne, aucune n'a fait l'unanimité ; l'étude du dossier et des arguments développés par les uns et les autres, ne m'amène pas à remettre en cause le choix de localisation retenu par l'Assemblée communautaire. » En gros, il confirme donc clairement le choix de la localisation retenue.

Sur les impacts relatifs à la qualité de l'air et aux nuisances sonores du pont qui vous font soucis, il conclut, je le cite : « Si l'on se base sur le niveau des nuisances globales à l'échelle du périmètre d'étude, il ressort une amélioration liée à la réalisation du pont, tout en constatant des différences ponctuelles inéluctables, du fait des reports de trafic à l'échelle des quartiers concernés ». Globalement, une amélioration et quelques dégradations ponctuelles.

Sur la distance entre les voies de circulation et les façades des immeubles, qu'écrit-il ? Il nous dit : « La distance sera comprise entre 6 mètres et 12,5 mètres ». Et il continue en concluant : « Sur les quais, la pollution de l'air se dilue plus rapidement, ainsi que les nuisances sonores, qui sont moins importantes que dans une rue classique bordée de deux façades d'immeubles. »

Sur la suppression du stationnement : il constate la suppression de 60 places de stationnement et il conclut en indiquant que « l'instauration du stationnement payant devrait faciliter la rotation et éviter la présence des voitures ventouses. »

Sur les cheminements piétonniers, dont certains disaient qu'ils allaient être plus insécurisés que par le passé, il conclut : « Il est inexact de prétendre que les piétons seront moins en sécurité qu'actuellement ». Et il conclut en disant que « Ce sera une amélioration très nette par rapport à la situation actuelle. » On pourrait dire la même chose concernant les plantations d'arbres, les accès aux garages et les risques de dépréciation des biens immobiliers qu'a abordés Dominique Bolliet.

Enfin, il formule une réserve, en disant que sur ce pont, il serait pas mal d'y mettre un site propre bus. Alors le SYTRAL répond à cette proposition, en indiquant que le réseau des axes lourds de transport public, tel qu'il l'a programmé à moyen terme, va passer et continuer à passer par le pont Clémenceau ; et le Grand Lyon répond en indiquant que le type de pont qui a été retenu, un pont de type Bowstring, permettra à terme d'insérer un site propre bus, donc rien n'est irréversible, tout est possible !

Voilà, alors je vais terminer, si vous le permettez, en réaffirmant une conviction et puis en vous faisant une requête : la

conviction, c'est que ce pont, ainsi que les aménagements connexes qui vont être réalisés, va fondamentalement transformer l'environnement urbain du quartier : des aménagements de très grande qualité, un partage de l'espace public au profit des modes doux, une très forte végétalisation des espaces ; tout cela va reconfigurer une entrée de ville dans ce quartier de très grande qualité.

La requête, elle est la suivante : cela fait plusieurs Conseils municipaux que vous brocardez la concertation dans cet hémicycle. Je m'intéresse –parce que par ma Délégation, je m'intéresse à ce qui se fait d'innovant et d'un peu approfondi, en France, en matière de concertation ou de démarche participative- et il se fait pas mal de choses intéressantes et innovantes... Je termine Monsieur le Maire, en disant qu'en revanche j'ai beau regardé dans les municipalités que dirigent vos amis politiques, ce qui peut se faire d'intéressant, j'avoue que jusqu'à présent, la pêche est maigre !

Alors ma requête est la suivante : vous qui, ici, vous faites les chantres de la démocratie participative et bien, aidez-moi, je vous en prie, à trouver les démarches participatives particulièrement exemplaires, les bijoux que mettent en œuvre vos amis politiques dans les communes qu'ils dirigent. Je vous en remercie par avance.

M. LE MAIRE : Merci. Juste deux, trois mots !

Premièrement, nous allons avoir -et M. Bolliet l'a rappelé- deux passerelles hors d'usage. Si l'on n'avait pas fait ce pont et que demain, on soit obligé de fermer, comme veut le faire d'ailleurs, le Conseil Général, comme il l'évoque quelquefois, la passerelle de l'Île Barbe et la passerelle Masaryk, vous auriez été fondés sur les bancs de l'Opposition à me dire comme tout à l'heure : « Tout cela manque de prévisions et d'anticipation ! » Donc, c'est pour anticiper que l'on crée effectivement ce pont.

Deuxièmement, il était quand même probable, qu'on mette un pont au bout d'une rue ! En général, c'est comme cela que l'on fait ! On peut le mettre à côté et essayer de faire des détours, mais en général cela se met au bout d'une rue !

Donc, il était prévisible, il y a quelques années, comme nous avons la rue de Saint-Cyr et la rue Mouillard qui arrivaient et qui venaient sur la rue de la Gare d'Eau, que le pont, il allait être là ! Il aurait peut-être mieux valu, si l'on pensait que cela devait représenter une gêne, ne pas accorder de permis de construire à cet endroit. Le PLU d'ailleurs prévoyait qu'il n'y avait pas d'immeuble à cet endroit. A l'époque, on a fait modifier le POS, pour permettre la construction de l'immeuble. Alors à partir de là, on était obligé de faire ici et donc nous allons essayer de faire le meilleur pont possible. Et après tout, il y a des tas de gens qui habitent sur les quais de la Saône ou sur les quais du Rhône, qui ont des ponts devant chez eux et que je sache aujourd'hui, leur bien n'a pas été dévalué !

Je mets aux voix les conclusions de mon rapport. Il n'y a pas d'opposition ? Elles sont adoptées à la majorité.

(Les Groupes Lyon Divers Droite et Ensemble Pour Lyon – UMP, Nouveau Centre et Apparentés ont voté contre (sauf Mme Reynaud qui s'est abstenue.)

(Adopté.)