

2012/4906 - Réalisation du pont Schuman et requalification des quais Gillet, de la Gare d'Eau, de l'avenue de Birmingham et des voiries du secteur Serin/Entrepôts à Lyon 9e et Lyon 4e - Opération 64007001- Vote de l'opération et affectation d'une partie de l'AP 2009-3 - Programme 00012 pour un montant de 2 490 000 euros - Approbation d'une convention de maîtrise d'ouvrage unique et versement d'une participation financière à la Communauté Urbaine de Lyon (Direction des Espaces Verts) (BMO du 22/10/2012, p. 2433)

Rapporteur : M. TOURAINE Jean-Louis

M. TOURAINE Jean-Louis, rapporteur : Monsieur le Maire, chers Collègues, il s'agit de la réalisation du pont Schuman, après quelques années de concertation et, en même temps, de la requalification des quais Gillet, de la Gare d'Eau, de l'avenue Birmingham et de plusieurs parties des quartiers adjacents.

Ce projet est important pour notre ville, pour notre agglomération et, bien entendu, il sera bénéfique pour les quartiers des 4^e et 9^e arrondissements. Il s'est imposé puisqu'il y a actuellement une incapacité au niveau des ponts Masaryk et de l'île Barbe, il y a des insuffisantes possibilités d'absorption du trafic à ce niveau et donc le franchissement de la Saône à cet endroit est devenu indispensable.

Mais, de plus, il s'agira d'un très beau pont puisque doté d'une architecture contemporaine et majestueuse qui s'associera à des aménagements, notamment paysagers, avec en particulier beaucoup d'espaces verts et d'aménagement des rives de la Saône. Donc, je crois qu'on peut se réjouir de cette réalisation. Plusieurs personnes veulent, j'imagine, s'en réjouir avec moi.

M. LE MAIRE : Mme Chevassus-Masia peut s'en réjouir, comme elle connaît bien le quartier !

Mme CHEVASSUS-MASIA Nicole : Je connais en effet bien le quartier pour l'avoir quand même patrouillé régulièrement, et c'est effectivement bien là notre inquiétude Monsieur le Maire et mes chers Collègues.

D'importants travaux de voirie vont avoir lieu simultanément au niveau de l'entrée Nord de l'agglomération : rives de Saône, pont Schuman et tunnel de la Croix-Rousse. Soyons clairs, cette concomitance n'est pas tout à fait le fait du hasard ou de quelconques contraintes techniques ou administratives. Pour nous, Monsieur le Maire, c'est une décision exclusivement politique, nous pensons que vous avez choisi de faire tous ces travaux en même temps, tambour battant, pour qu'ils soient terminés en 2014. Nous ne sommes pas en accord avec cette gestion électorale.

Ce calendrier risque d'être catastrophique, générant des conditions de circulation infernale dans une agglomération qui est déjà pas mal congestionnée tous les jours. On enregistre en effet, vous allez voir quelques chiffres, plus de 400.000 entrées et sorties quotidiennes de voitures dans l'agglomération dans un espace somme toute assez réduit. Des infrastructures routières ont un trafic journalier supérieur à 100.000 véhicules par jour et sont de fait saturées. Ce constat est pourtant connu de longue date. L'étalement urbain en est la cause principale.

L'enquête des ménages réalisée en 2006, il y a 6 ans, le disait déjà. Les distances domicile-travail s'allongent de plus en plus avec une prédominance de l'usage de la voiture en solo, soit 58,4 % des déplacements quotidiens de l'aire métropolitaine sont réalisés en voiture particulière et, malheureusement ou heureusement pour l'économie de toute façon, la voiture fait partie de notre quotidien. C'était il y a 6 ans, depuis, des efforts ont été faits en périphérie avec les parcs-relais et de nouvelles dessertes de transport collectif. En centre ville, on regrette que l'auto-partage avec Car2Go ait fait un flop, une voiture utilisée en auto-partage, c'est 10 voitures de moins sur la voie publique et c'est bien dommage !

Mais aujourd'hui, la situation reste très difficile à toutes les échelles. Au mois de juin dernier, la société Info Trafic INRIX classait Lyon au second rang des villes françaises les plus congestionnées, juste après Paris. Dans l'agglomération, les conducteurs perdent 45 heures par an dans les embouteillages, ce record sera sans doute battu l'an prochain. Les secteurs de Val de Saône et de Vaise, déjà très touchés par les travaux, seront impactés. Les véhicules arrivant de l'Ouest seront déviés par le tunnel sous Fourvière pour entrer dans Lyon et les automobiles venant de Vaise et de Val de Saône seront orientés sur les quais de Saône, puis par la rue Grenette. Ces axes sont déjà bien souvent saturés aux heures de pointe.

Info Trafic prévoit une augmentation de la durée des déplacements de 25 mn sur les quais de Saône et une hausse du trafic de 17 à 23 %. En plus, que va-t-il se passer si le tunnel de Fourvière doit fermer quelques heures, comme cela s'est passé la semaine dernière ? Il est annoncé 5 % de trafic à son niveau.

Cette congestion aux entrées de l'agglomération est le résultat d'un manque d'anticipation dans la réalisation des grandes infrastructures. Longtemps au point mort, le TOP, rebaptisé « anneau des Sciences », a été relancé c'est une bonne chose avec la saisine de la CNDP et l'ouverture d'un débat public, mais l'infrastructure ne verra pas le jour avant à peu près 2022, dans le meilleur des cas.

Au niveau des transports publics, des évolutions vont dans le bon sens (adhésion de nouvelles communes au SYTRAL, Optimod Lyon, nouvelle politique de déplacements du Conseil général, tram-train de l'Ouest Lyonnais), mais les zones périurbaines s'étendent et les déplacements bien évidemment se multiplient.

Rendre plus cohérente l'offre de mobilité par la mise en place d'un syndicat des transports à l'échelle métropolitaine est en effet une étape, mais au-delà du Grand Lyon et du pôle métropolitain une nouvelle autorité organisatrice reste à inventer. Espérons que l'acte 3 de la décentralisation apportera des outils pour franchir une nouvelle étape dans l'organisation des systèmes de transport au niveau territorial. Mais faire des infrastructures et développer les transports collectifs ne suffit pas, il faut aussi renforcer la coordination entre politique de déplacement et politique d'aménagement et d'urbanisme. Il faut peut-être en effet densifier la ville.

Tout cela il faut l'anticiper, le programmer dans le temps, et le calendrier électoral ne peut tenir lieu d'unique point de repère. Il faut tenir compte du temps de la ville qui ne correspond pas forcément avec le temps électoral, l'exemple du pont Schuman le montre. Vous avez passé en force avec une concertation que l'on pense bafouée, comme nous l'avions déjà dénoncé.

Le phasage de tous ces travaux est avant tout opportuniste mais pas opportun. Il vaudrait mieux attendre que les travaux du tunnel, dont nous ne contestons pas l'utilité, soient finis avant de lancer ceux du pont. Sans souhaiter le pire pour le mois à venir, nous dénonçons bien évidemment cette gestion électoraliste, on ne voit pas pourquoi Monsieur le Maire, puisque vous pensez être sûr d'être renouvelé.

Pour terminer, une note un peu plus positive puisque ce pont se fera. Vous n'êtes pas du style à renoncer, ni à reculer, mais par contre à évoluer. La seule chose qui nous convienne avec ce pont, c'est un nom, c'est son nom. Robert Schuman fut en effet un des bâtisseurs de la construction européenne. Nous nous réjouissons de l'attribution par le Comité Nobel vendredi 12 octobre dernier, du Prix Nobel de la Paix à l'Union européenne. Ce prix Nobel vient en effet récompenser l'audace et la vision des pères fondateurs qui ont su convaincre l'Europe de la nécessité vitale de s'unir dans la paix et la démocratie.

C'est un formidable encouragement pour l'Europe dont nous souhaitons qu'elle avance dans la coordination économique et budgétaire et vers une Europe politique. Je vous ai entendu, en effet, sur ce sujet Monsieur le Maire.

Mme d'ANGLEJAN Jeanne : Monsieur le Maire, chers Collègues, vous nous demandez aujourd'hui de voter la participation de la Ville de Lyon aux réalisations du pont Schuman et à la requalification des quais Gillet, de la Gare d'Eau, de l'avenue de Birmingham et des voiries du secteur Serin Entrepôts à Lyon 9^e et 4^e, pour un montant d'autorisation de programme de 2.490.000 €.

En décembre 2011, nous vous avons déjà alerté sur l'incohérence de votre politique de déplacement ; aujourd'hui, à quelques jours de la fermeture du tunnel, vous nous annoncez des dispositions alternatives qui nous posent vraiment questions :

Première disposition, les déviations par :

- la rue Grenette qui devraient absorber 47 % du trafic du tunnel alors qu'elle est déjà saturée aux heures de pointe ;
- le tunnel de Fourvière est lui aussi complètement saturé aux heures de pointe ;
- le périphérique Nord : là, nous avons été entendus puisque vous avez retenu notre proposition de baisse de tarif, mais là aussi il est saturé aux heures de pointe ;
- sans parler du quai Saint-Vincent qui est pour plusieurs mois à une seule voie sans couloir de bus en raison des travaux des rives de Saône ;
- heureusement que la requalification du boulevard de la Croix-Rousse a été reportée, encore que les travaux de rénovation des stations de ventilation entraînent là aussi des restrictions de circulation...

Deuxième disposition : le covoiturage. Si ce système se met en place doucement, il faudrait que vous-même et vos élus de la Majorité donnent l'exemple.

Troisième disposition : des dizaines de parcs-relais, mais 1.200 places supplémentaires annoncées en parcs-relais face aux 47.000 véhicules par jour du tunnel, le compte n'y est pas.

Quatrième disposition : le réseau TCL qui va s'adapter.

En premier la ligne C6 sera scindée en deux, fermeture du tunnel oblige... Elle ne passera même pas par la Croix-Rousse et les Esses, comme elle le fait actuellement le soir en cas de fermeture du tunnel.

Puis augmentation des rames sur la ligne D, quand on sait qu'aux heures de pointe elle fonctionne déjà à plein toutes les 2 minutes, cela risque vraiment de poser des questions de sécurité, et quand je dis à plein toutes les 2 minutes il faut souvent laisser passer plusieurs métros avant d'en prendre un. Sans compter les incidents techniques et les incidents voyageurs qui, malheureusement, viennent trop régulièrement interrompre le trafic : allez donc voir comment ça se passe quand ça arrive à 8 h du matin !

Certaines lignes de bus, la C3, la C13, pour ne citer qu'elles, sont déjà saturées - je prends le bus tous les jours Monsieur le Maire, et je peux vous assurer que ce n'est pas évident pour les utilisateurs- d'autres avec des restrictions de circulation, la C14, la 19, la 31, vont avoir de grandes difficultés à respecter leurs horaires. Face à cette situation et alors que la Ville de Lyon est classée actuellement dans les premières villes les plus embouteillées de France, imaginez la ville à partir du 5 novembre...

Ville inaccessible pour les travailleurs, ville impraticable pour les habitants qui n'ont pas d'autres alternatives de transport, ville de plus en plus polluée. Là aussi, les chiffres ne sont pas optimistes.

Il est temps, Monsieur le Maire, au bout de 12 ans de mandature, mais ce n'est pas trop tard, d'aborder le problème des déplacements de la ville et de l'agglomération dans son ensemble avec tous les partenaires et de réfléchir à des propositions pragmatiques pour désenclaver la Ville de Lyon, à savoir le TOP, le COL et le déclassement de l'autoroute A7. Si, sur le TOP, après 10 ans d'inaction de votre part, les choses bougent enfin, pour le reste ce n'est pas encore çà.

En juillet 2011 d'ailleurs, vous nous disiez pour ces aménagements de nous adresser au Gouvernement, alors aujourd'hui nous vous demandons de vous adresser au Gouvernement, ce qui ne devrait pas être trop difficile. Et puis aussi, vous pouvez demander à Mme Vallaud-Belkacem de vous répondre à ce sujet. Elle n'est pas là ce soir, je le regrette, mais vous pourrez le faire sans problème dans quelques jours je pense.

En dernier lieu, je voudrais vous lire parce que c'est vraiment se moquer des Lyonnais, le petit document qui a été distribué ces jours-ci pour leur donner les moyens alternatifs de déplacement. Vous parlez de covoiturage, d'infos trafic, d'auto-partage, de vélos, mais le dernier c'est : « A pied, économe, agréable, non polluant et bon pour la santé, la marche à pied est le premier mode de déplacement sur l'agglomération. Marcher permet de se déplacer librement sans contrainte de circulation », c'est vraiment se moquer des Lyonnais Monsieur le Maire, d'oser dire une chose pareille. Comment voulez-vous que les gens qui travaillent, les livreurs, tous ces gens qui se déplacent dans Lyon, puissent accepter un tel document ? Vraiment, c'est se moquer des Lyonnais !

M. KIMELFELD David, Maire du 4^e arrondissement : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, d'abord pour dire que nous soutenons bien évidemment, l'attribution du nom de Robert Schuman au pont et pour éviter la schizophrénie, nous soutenons aussi son emplacement et sa construction.

Bien que Mme Chevassus patrouille régulièrement sur le secteur, je crois que nous sommes avec mes collègues et amis, Alain Giordano et Gérard Claisse, les trois élus à être le plus en contact avec les riverains, des futures réalisations Rives de Saône, Pont Schuman, avenue de Birmingham et tunnel de la Croix-Rousse.

Je crois, mes chers Collègues de l'Opposition, que vous êtes sans doute dans ce que vous pensez être dans votre rôle, mais je crois que vous vous trompez dans votre analyse. Vous avez beaucoup parlé d'électoratisme, je crois que vous le faites dans un souci purement électoraliste. En toute conscience, et certains s'ils voulaient être désagréables, parleraient de mauvaise foi, mais ce n'est pas mon propos.

Bien sûr, comme dans toutes opérations sur l'espace public, les riverains vivent avec difficulté les nuisances liées aux travaux : problème de stationnement, de bruits, et autres nuisances.

Au passage, je voudrais saluer les équipes du Grand Lyon, de la Ville, les élus, les conseils de quartier, qui au quotidien cherchent et trouvent des solutions pour minimiser ces désagréments.

Cependant, et c'est là où il y a erreur sur le diagnostic, les riverains au delà des nuisances, reconnaissent la qualité des projets et adhèrent aux objectifs de ceux-ci qui d'ailleurs répondent aux soucis que vous venez d'évoquer, Madame d'Anglejan.

Je suis pour ma part, toutes les semaines sur ce secteur, pour organiser des réunions dans les copropriétés avec les habitants et une immense majorité d'entre eux ont compris que nous réalisons sur ce secteur un nouveau morceau de ville, qui permettra de favoriser les liaisons entre le 9^e et le 4^e (notamment à travers la passerelle Masaryk réservée aux modes doux).

Je pense notamment à un accès facilité pour les habitants du 4^e à la gare de Vaise et par là même notamment au métro. Je pense au tunnel modes doux, pour déboucher dans de bonnes conditions dans les 1^{er} et 6^e arrondissements et ensuite pour la Part-Dieu : je pense à la façon de retrouver la nature en ville avec les rives de Saône, mais aussi de répondre avec le Pont Schuman, comme l'a dit Jean-Louis Touraine, aux besoins de notre agglomération.

Les habitants ont bien compris que ces projets étaient d'une grande qualité urbaine et architecturale et que les travaux même difficiles pour le quotidien étaient incontournables, pour faire de ces quartiers des territoires attractifs et à terme plus agréables à vivre.

Je crois que nos concitoyens apprécient notre volonté de transformer la ville et la clarté de nos engagements. Ils préfèrent sans aucun doute cette attitude à celle de notre Opposition qui, pour certains par exemple, quand ils sont sur le quai Gillet déplorent que nous multiplions les chantiers et quand ils sont sur le plateau de la Croix-Rousse, regrettent que nous décalions les travaux du boulevard.

Et je remercie Mme d'Anglejan d'avoir clarifié la position de son Groupe, puisque quand vos élus sont dans les Conseils d'arrondissement, ce n'est pas tout à fait le même discours qu'ils tiennent !

Ce positionnement à géométrie variable, à temps variable, verra sans doute son apogée, quand comme vous l'avez fait dans le passé pour les Berges du Rhône, comme vous le faites aujourd'hui pour la Confluence, vous vous précipitez aux inaugurations, en expliquant que vous avez pris part aux réalisations excellentes et que ces projets sont excellents, parce que vous avez pesé pour qu'il en soit ainsi. Je vous remercie.

M. TOURAINE Jean-Louis, Premier Adjoint : Quelques mots, Monsieur le Maire, notamment pour indiquer à Mme Chevassus que, quand elle parle de la concomitance des travaux, elle a raison. Elle a raison, nous allons avoir à subir une concomitance des travaux dans notre agglomération, dans notre ville et l'on n'a pas de réalisation sans passer par la case travaux. Où elle a tort, Mme Chevassus, c'est quand elle indique que c'est à des fins politiciennes, parce que ce serait d'ailleurs absurde que de vouloir faire des travaux dans les mois qui précèdent une élection municipale !

M. LE MAIRE : C'est clair !

M. TOURAINE Jean-Louis : Madame Chevassus, je pense que vous avez un petit peu l'expérience des élections, vous ne choisiriez pas de faire des travaux, là où vous voulez vous faire élire, spécifiquement avant ! On le fait plutôt contraint et forcé, par deux choses.

Au niveau du tunnel de la Croix-Rousse que vous avez évoqué, s'imposent à nous des questions de sécurité. Depuis l'accident du tunnel du Mont Blanc, il y a eu création d'impératifs supplémentaires pour la sécurité des usagers ; de plus, il y a de l'amiante dans ce tunnel ; si ce tunnel prend feu, en trois minutes cela devient un drame ; Donc il est clair qu'il faut avancer vite, on ne peut pas le différer.

Pour le pont, c'est pareil. La passerelle Masaryk ne peut plus accepter de voitures ! On ne va pas demander aux gens de traverser la Saône à la nage !

M. LE MAIRE : Quoi qu'en patrouillant !

(Rires.)

M. TOURAINE Jean-Louis : Il faut bien quand même qu'il y ait un pont !

Maintenant, je voudrais juste rectifier deux notions qui ont été évoquées par vous, Madame d'Anglejan, quand vous parlez de la part des voitures particulières à Lyon. Sachez qu'elle a diminué de 20 % au cours des douze dernières années : donc moins 20 % de voitures dans Lyon qui circulent. C'est un effort significatif, il ne s'arrêtera pas et cela permet d'expliquer pourquoi, contrairement à ce que vous avez évoqué, les embouteillages ont diminué à Lyon. La Ville de Lyon n'occupe plus que la 5e place des villes embouteillées en France, derrière quatre autres villes, dont Paris, Marseille et Bordeaux. Donc, les données qui viennent d'être publiées montrent le recul du taux d'embouteillage à Lyon, par rapport aux autres villes françaises.

M. LE MAIRE : Merci bien. Simplement quelques mots, chers Collègues.

D'abord, je vois que vous parlez beaucoup du Pont Schuman et dans les interventions on a beaucoup parlé du tunnel de la Croix-Rousse.

C'est vrai que la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse va être quelque chose de difficile et je le mesure tous les jours. Je peux me projeter moi-même, puisque j'habite de l'autre côté du tunnel et donc, tous les jours, je vais avoir à subir les désagréments, comme beaucoup de Lyonnais.

En fait, on sait quelle est la problématique : il était obligatoire de fermer le tunnel de la Croix-Rousse, pour avoir un deuxième tube qui permette en cas d'accident de passer d'un tube à l'autre. Donc, soit on faisait les travaux et on les programmait, soit un jour la Préfecture fermait de manière définitive le tunnel.

Alors, après ? Contrairement à ce que pensent ceux qui n'ont pas trop d'expérience des affaires publiques, on sait bien que creuser un nouveau tube, cela ne se fait pas en claquant des doigts ! Et que nous avons préparé ces travaux depuis le début du mandat, ils ont déjà commencé depuis quelques temps et ils vont aboutir effectivement dans un an.

C'est vrai que l'on a essayé de pouvoir avoir un certain nombre d'itinéraires de substitution. Mme d'Anglejan disait : « Mais, passez par ici, par ici, par ici... ! »

(Protestations de Mme d'Anglejan.)

Hé bien oui, il n'y a pas de nouvelles rues, que voulez-vous ! Donc, on fait passer par les rues qui existent à Lyon, en essayant d'avoir des itinéraires de substitution.

Je regrette d'ailleurs que la patrouilleuse du 9^e n'ait pas indiqué pour passer de l'autre côté, le tronçon Nord du périphérique, parce que lorsqu'on est dans le quartier de l'Industrie, pour aller dans le 6^e, c'est quand même un des endroits les plus faciles. D'ailleurs pour préparer les travaux actuels, nous avons même déjà élargi la sortie du tronçon Nord du périphérique du côté 6^e arrondissement.

Je sais que cela va être difficile : on fait tout pour que les choses soient le moins difficile possible, mais il faut faire ces travaux et nous les faisons, élections ou pas !

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

(Le Groupe Lyon Divers Droite a voté contre. Le Groupe Ensemble Pour Lyon – UMP, Nouveau Centre et Apparentés s'est abstenu, sauf M. Hamelin qui a voté contre. M. Hémon et Mme Bonniel-Chalier se sont abstenus.)

(Adopté)