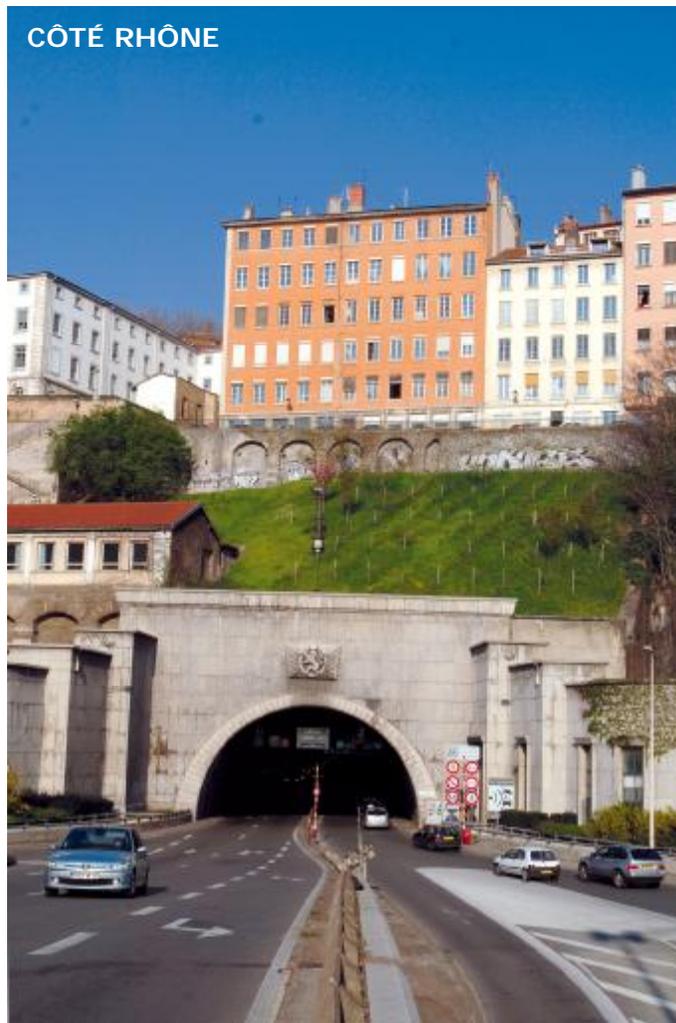


LA RÉNOVATION DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

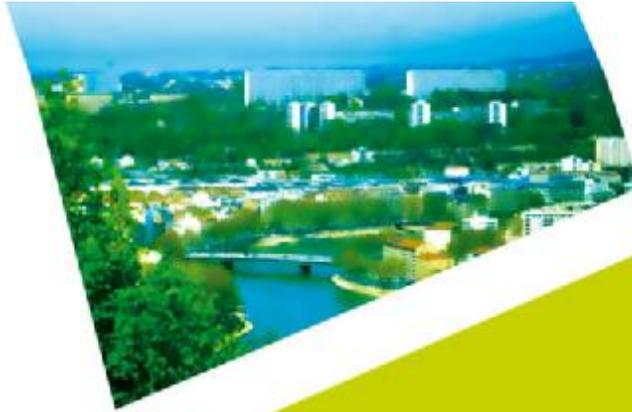


Commission déplacements en date du 2 juillet 2007

communauté urbaine
GRAND LYON



- 1) **Le projet urbain Serin-Quais de Saône**
- 2) **Les projets en concertation réglementaire**
- 3) **Le projet de rénovation du tunnel de la Croix-Rousse**
- 4) **Les étapes du projet**



1.

LE PROJET URBAIN SERIN-QUAIS DE SAÔNE

LE SECTEUR D'ÉTUDE



7 GRANDES ORIENTATIONS

Améliorer les échanges Vaise-Serin et rééquilibrer les flux entre les deux rives, avec le pont Schuman



Atelier Didier-Noël Petit & Associés
Architectes Urbanistes

7 GRANDES ORIENTATIONS

Développer les transports en commun et les modes doux



7 GRANDES ORIENTATIONS

Mettre en sécurité le tunnel de la Croix-Rousse et mieux l'intégrer dans l'environnement urbain



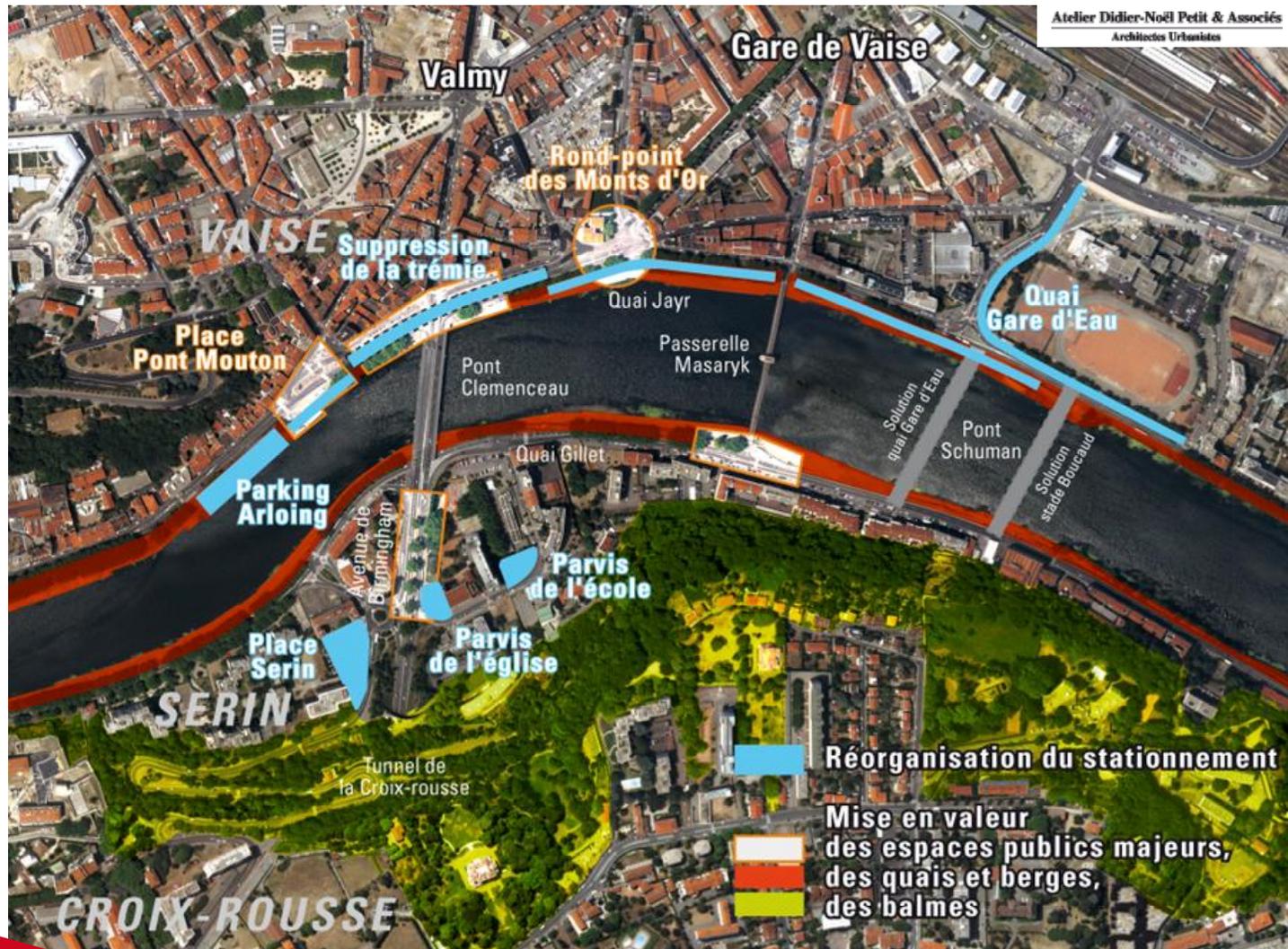
Référence : Amsterdam

Hypothèse
Piste cyclable et TC
avec accompagnement
ludique



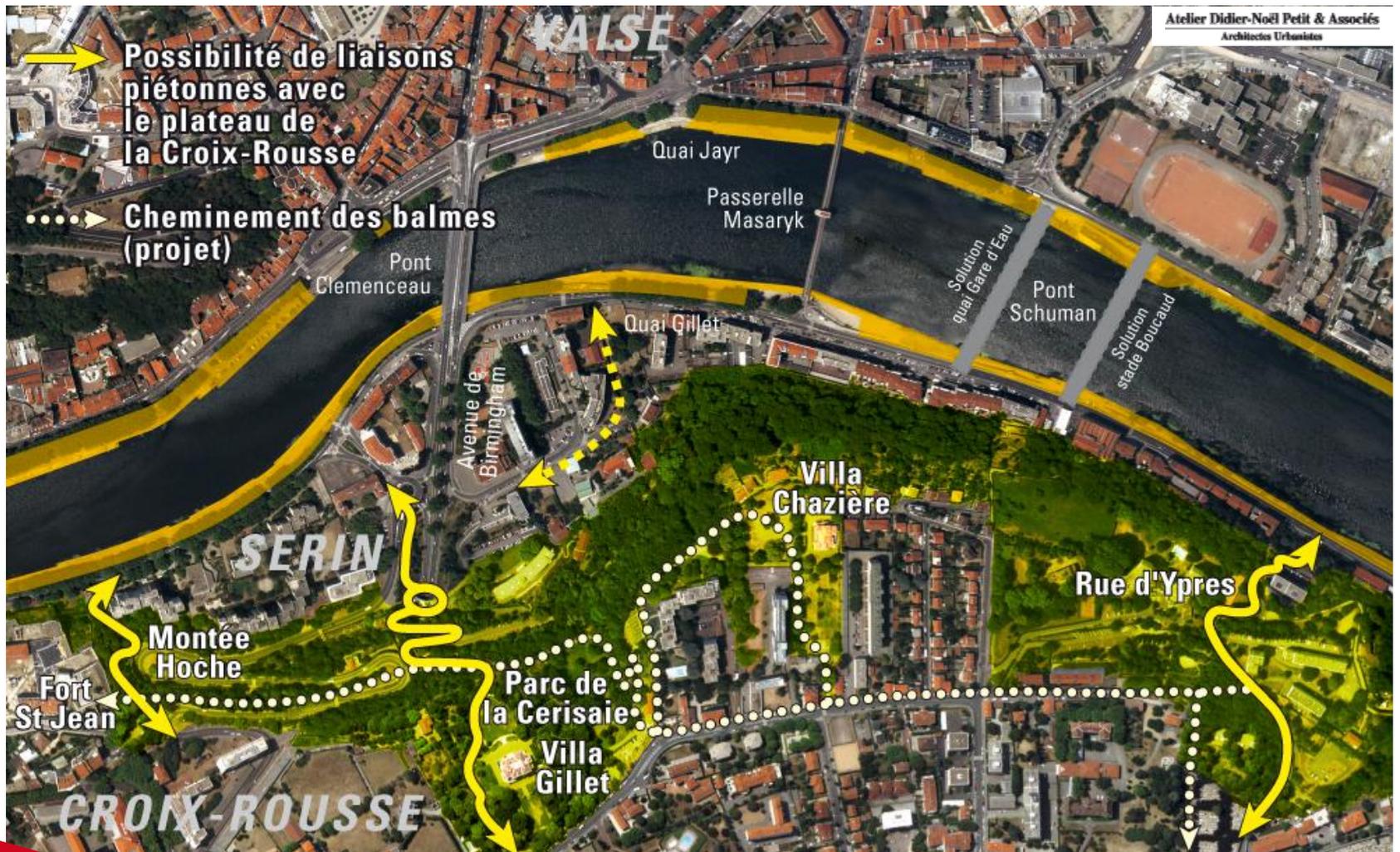
7 GRANDES ORIENTATIONS

- Reconquérir les espaces publics occupés par le stationnement
- Promouvoir la qualité environnementale des espaces publics



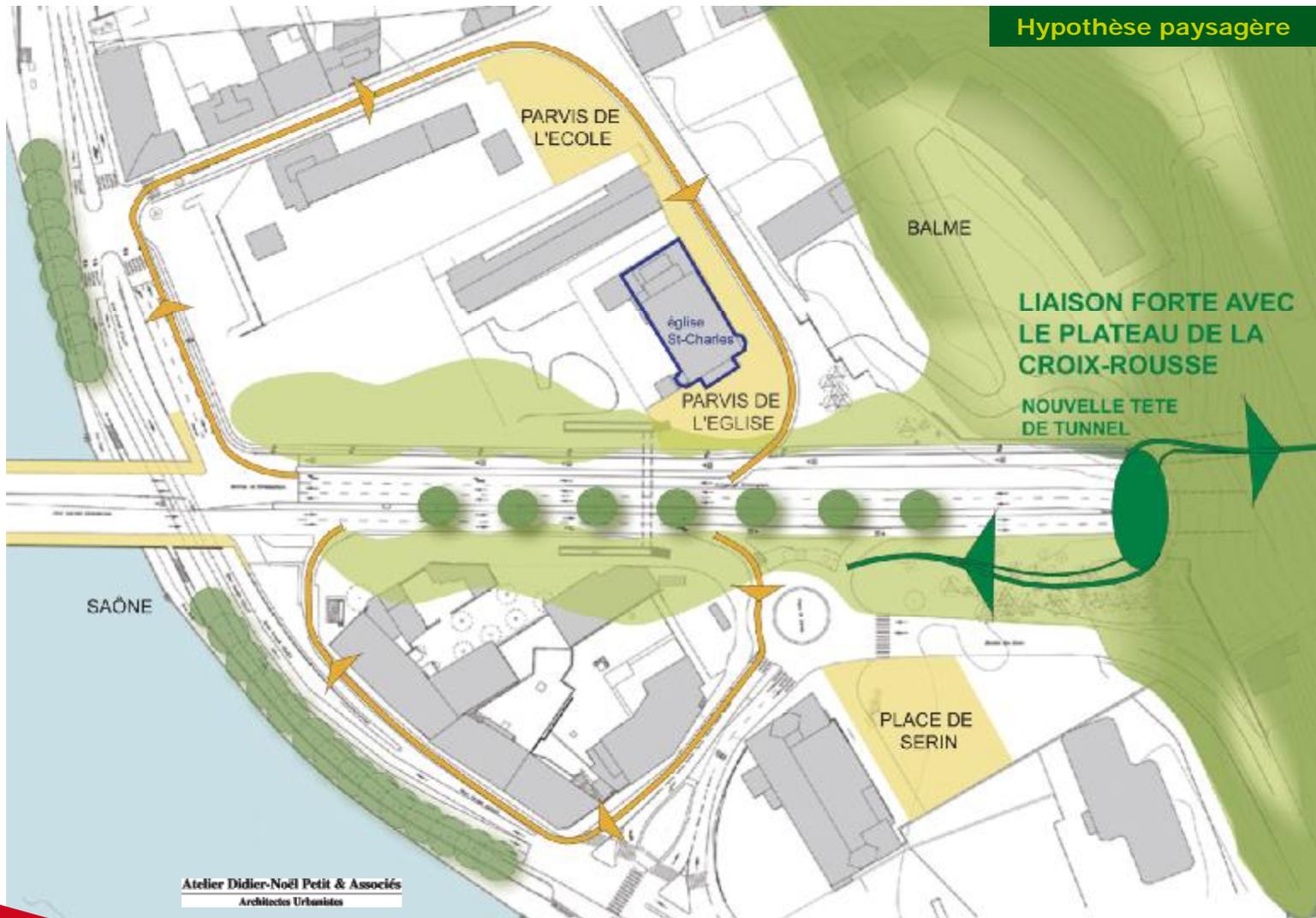
7 GRANDES ORIENTATIONS

Valoriser des liaisons piétonnes avec la Croix-Rousse



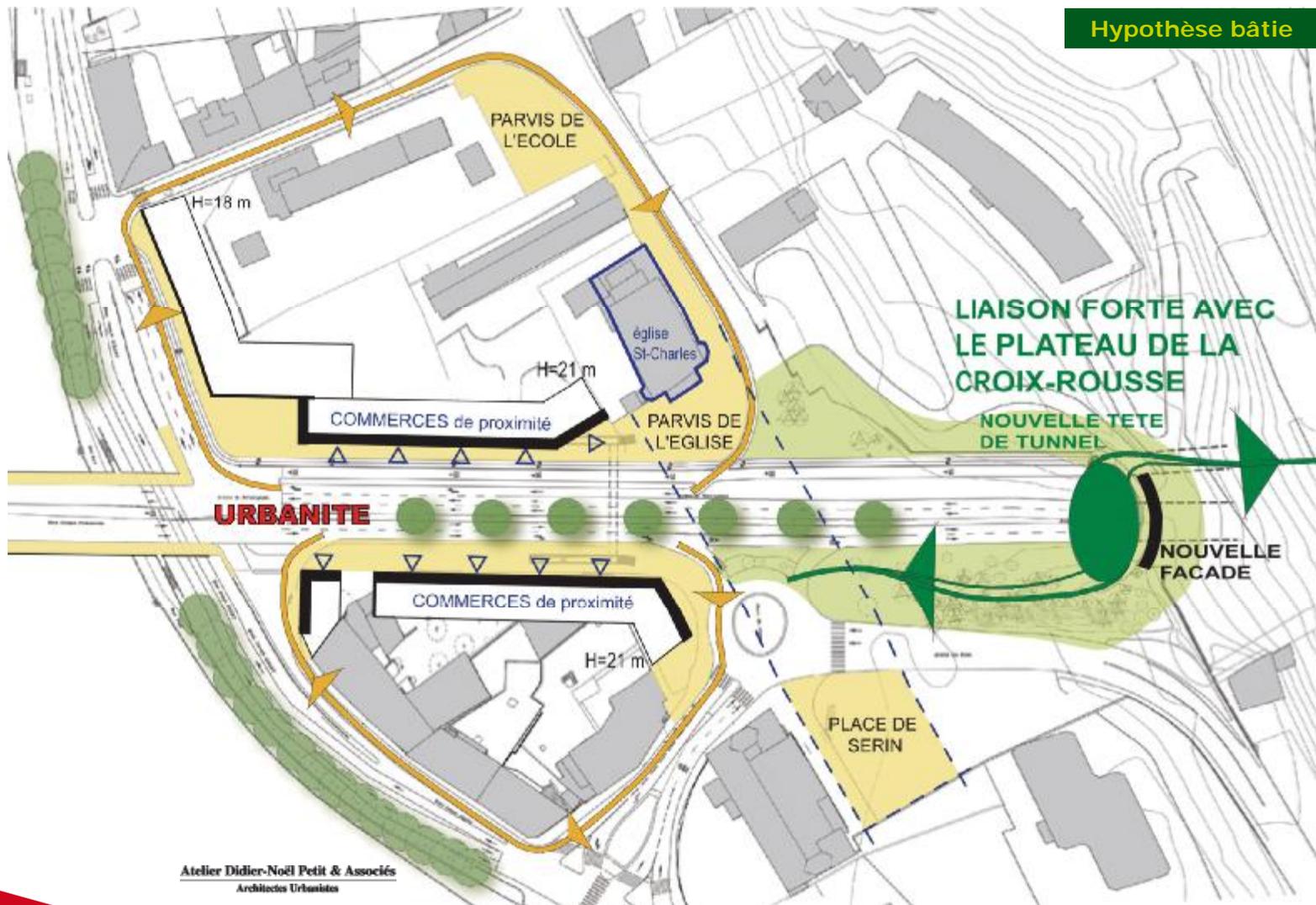
7 GRANDES ORIENTATIONS

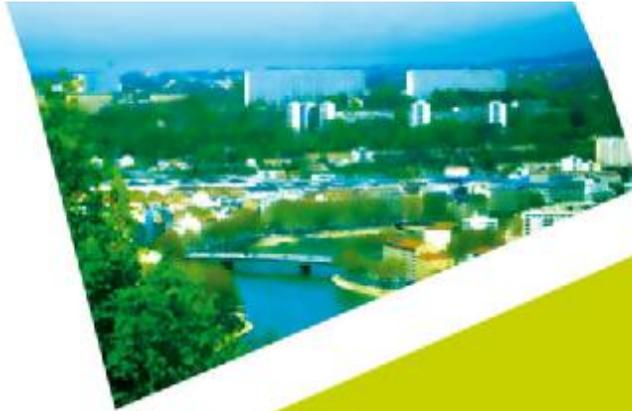
Requalifier l'avenue de Birmingham



7 GRANDES ORIENTATIONS

Requalifier l'avenue de Birmingham





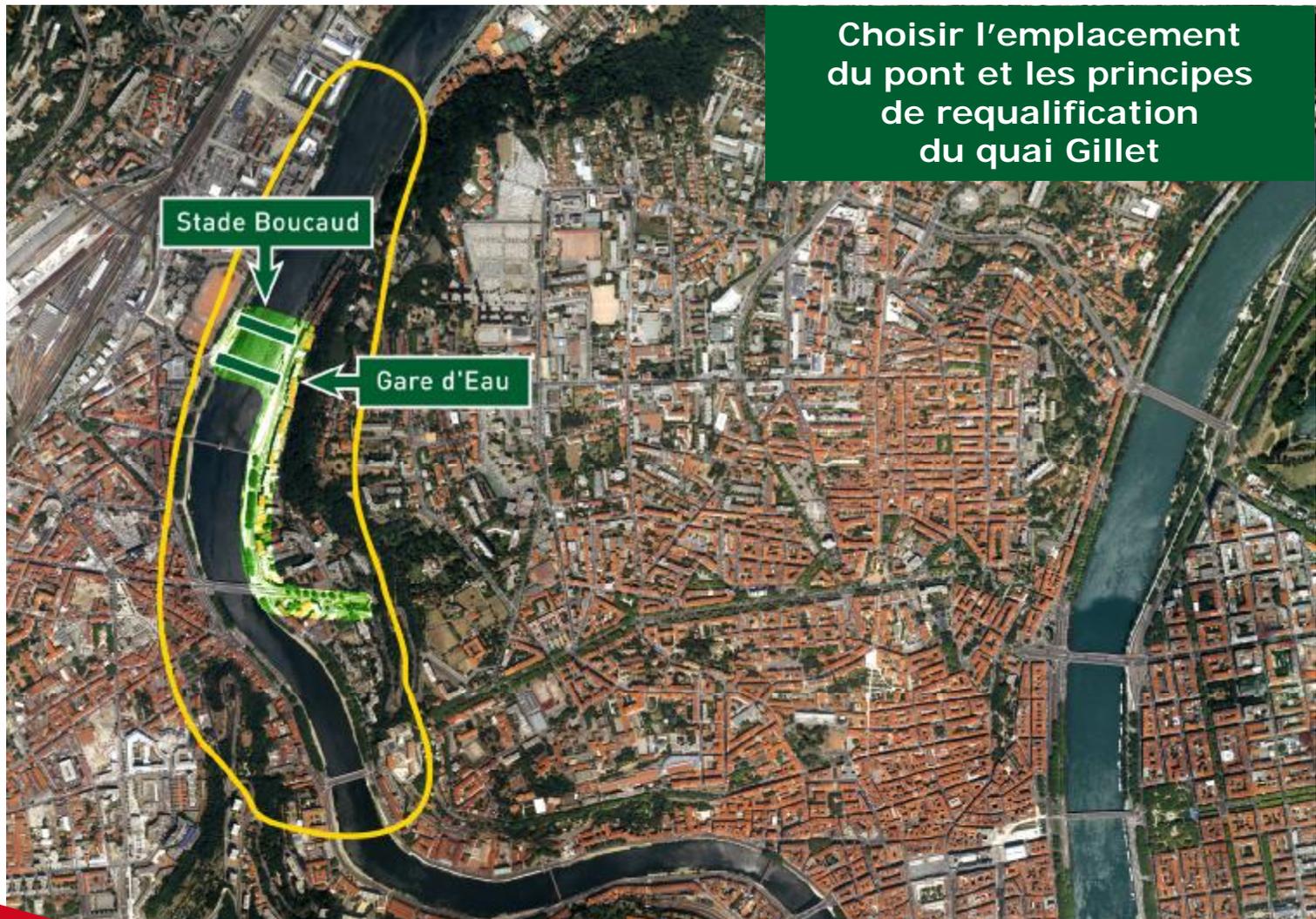
2. LES PROJETS EN CONCERTATION RÈGLEMENTAIRE

LES PROJETS EN CONCERTATION

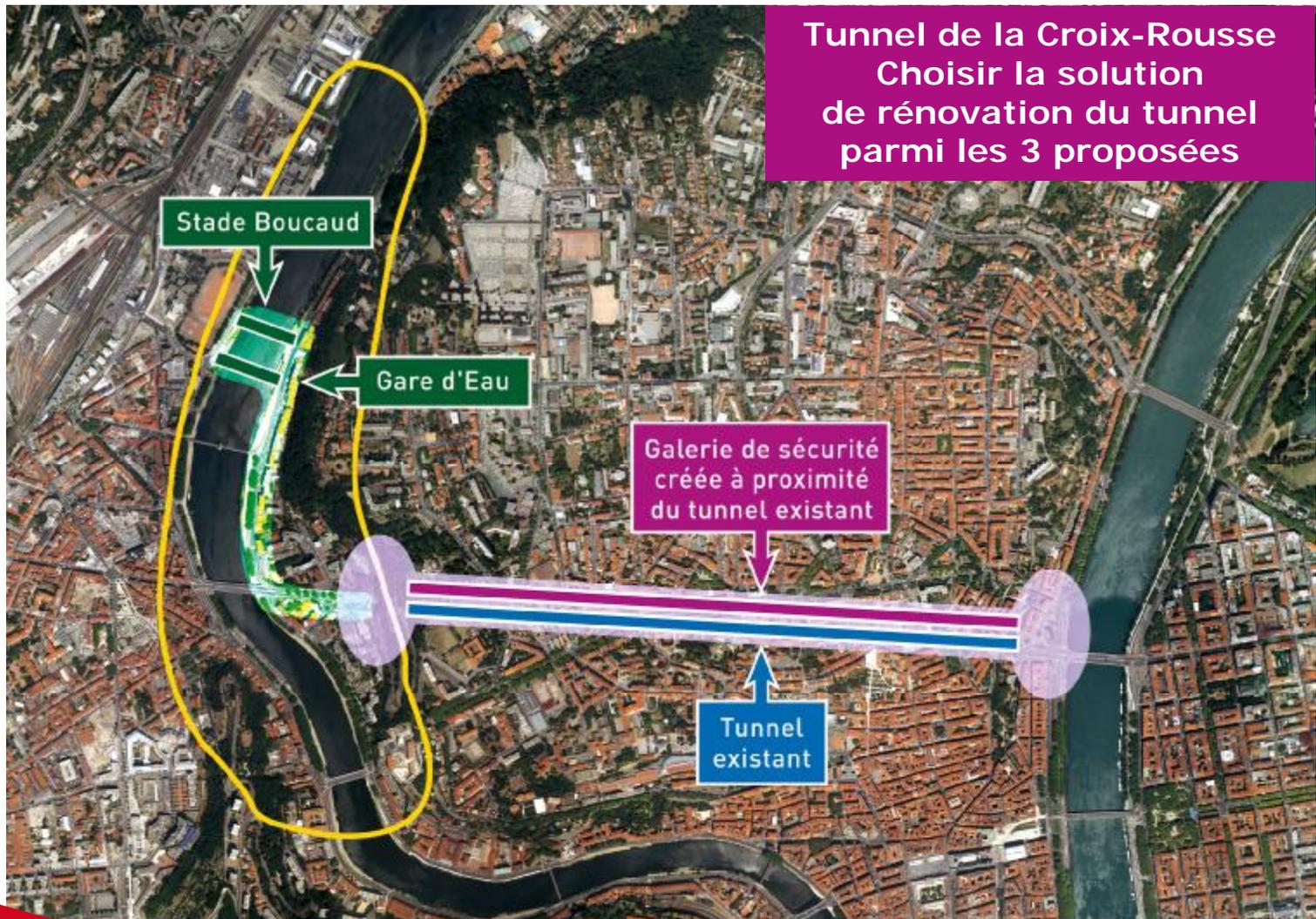


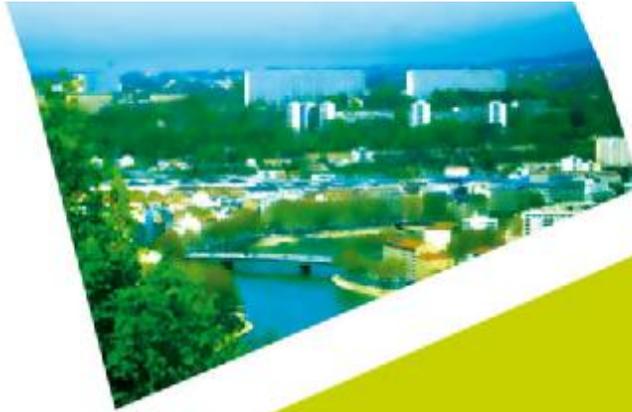
Projet urbain
Serin-Quais de Saône

LES PROJETS EN CONCERTATION



LES PROJETS EN CONCERTATION





3.

LE PROJET DE RENOVATION DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

LES OBJECTIFS DE LA RÉNOVATION DU TUNNEL

- **Mettre l'ouvrage aux normes de sécurité**
- **Respecter le Plan de Déplacements Urbains**
(ne pas favoriser d'augmentation de 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 (rejets eau & air)**

2 EXIGENCES :

• **Maintien de la circulation en phase de travaux**

• **Maintien, après rénovation, des restrictions d'accès au tunnel pour les PL**

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

LES SOLUTIONS ENVISAGÉES

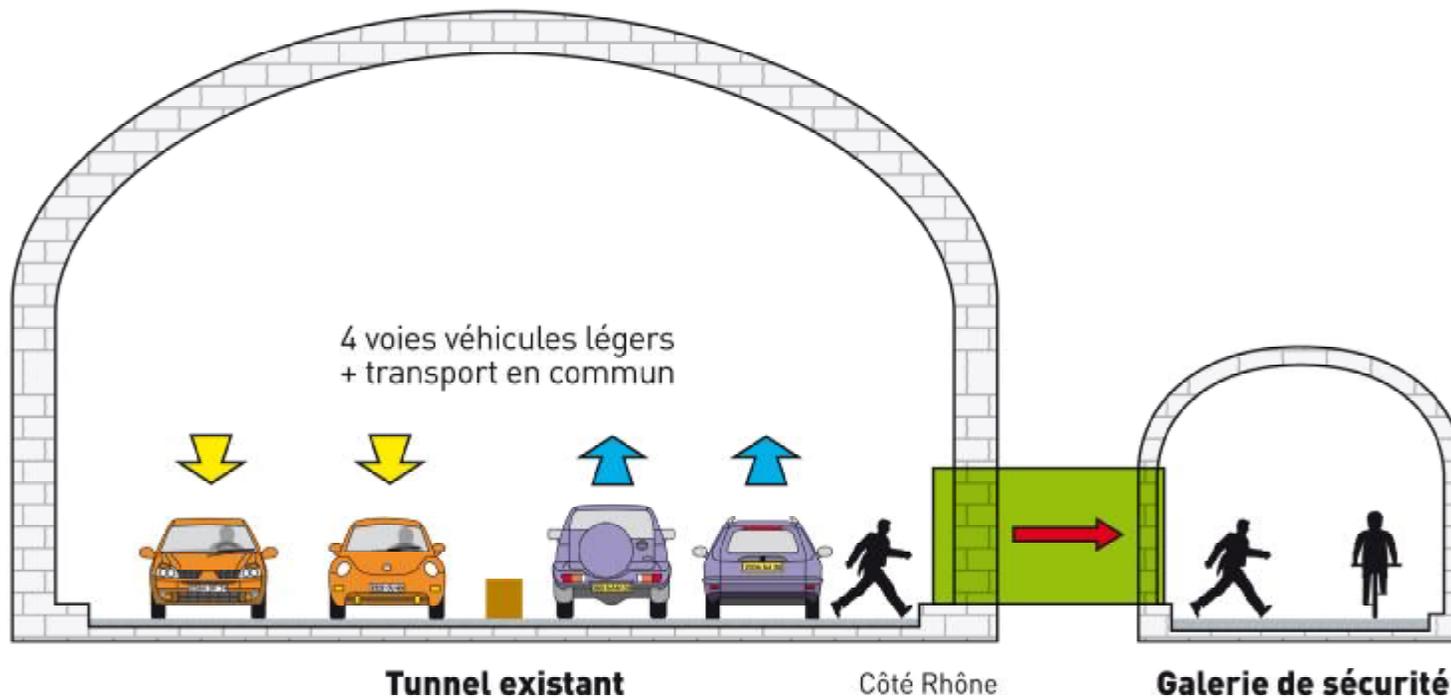
SOLUTION 1

Réalisation d'une galerie de sécurité parallèle au tunnel existant

COÛT : 105-120 millions d'euros TTC

MISE EN SERVICE PREVISIONNELLE : début 2014

Circulation réduite à 2x1voie sur une période de 18 mois pendant les travaux



LES SOLUTIONS ENVISAGÉES

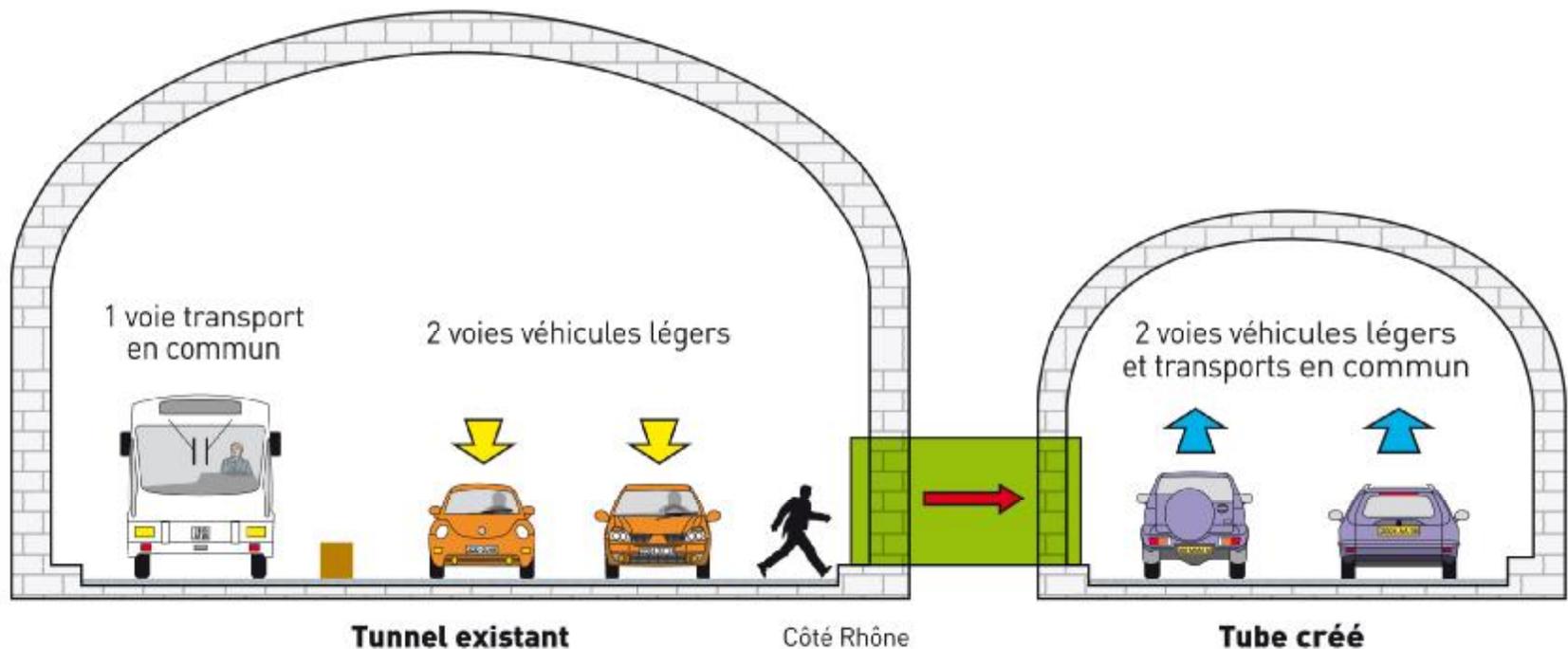
SOLUTION 2

Réalisation d'un tube circulé parallèle au tunnel existant et réservé aux véhicules légers et aux transports en commun

COÛT : 140 millions d'euros TTC

MISE EN SERVICE PREVISIONNELLE : mi 2013

Circulation maintenue à 2x2voies pendant les travaux



LES SOLUTIONS ENVISAGÉES

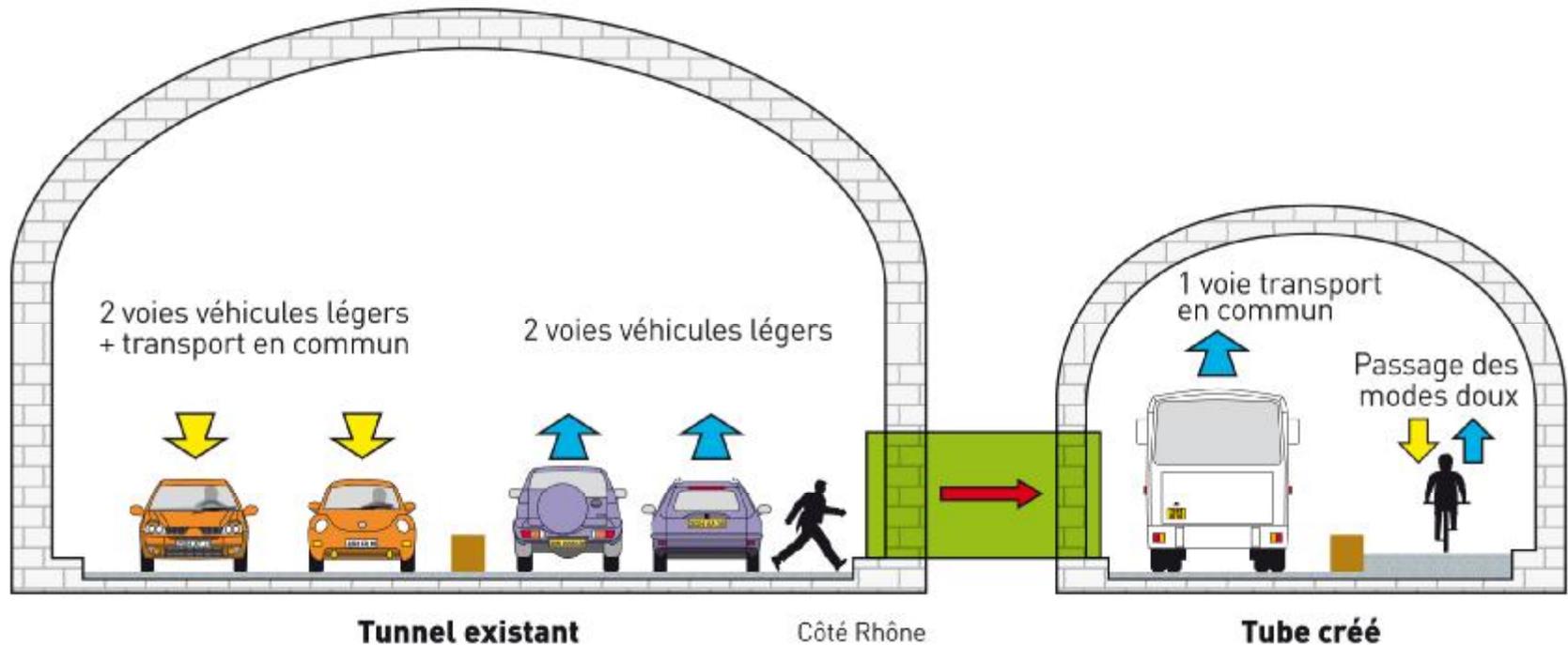
SOLUTION 3

Réalisation d'un tube circulé parallèle au tunnel existant et réservé aux transports en commun et aux modes doux

COÛT : 140 millions d'euros TTC

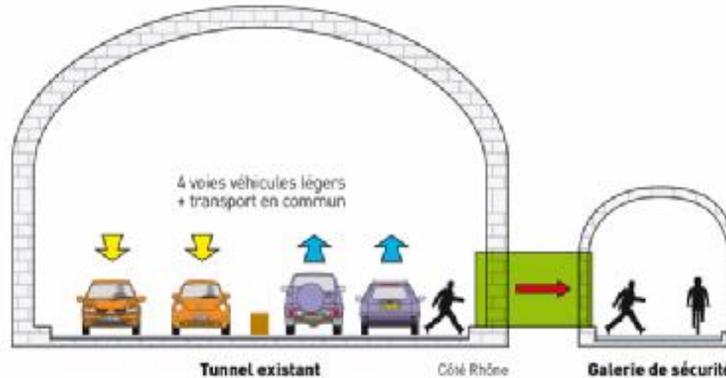
MISE EN SERVICE PREVISIONNELLE : mi 2013

Circulation maintenue à 2x2voies pendant les travaux



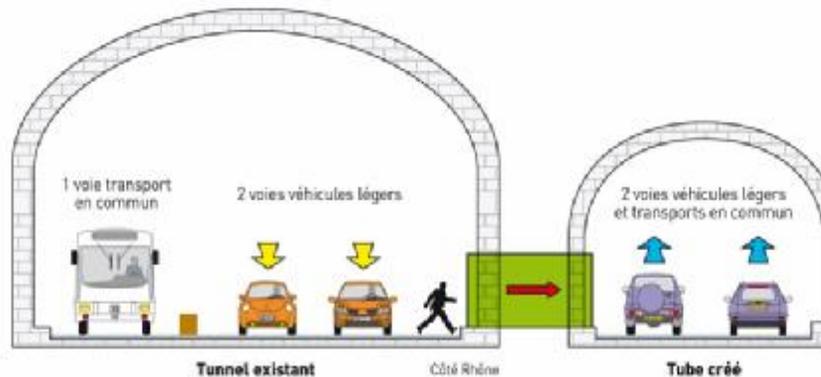
LES 3 SOLUTIONS ENVISAGÉES

S1



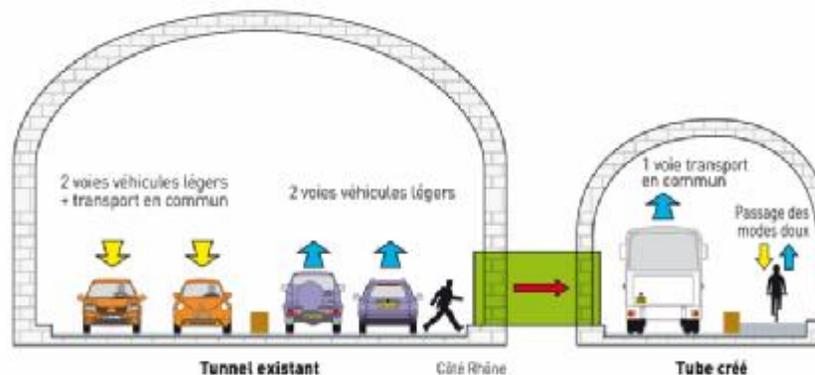
- Niveau de sécurité assez satisfaisant
- ne permet pas une valorisation importante de l'investissement
- seuls les modes doux sont favorisés
- contribue peu aux orientations du PDU

S2



- considérée la plus sûre par l'exploitant et les experts
- crée un site propre BUS
- étend spatialement la place de la voiture
- renforce la coupure urbaine et les nuisances
- ne permet pas le passage des modes doux

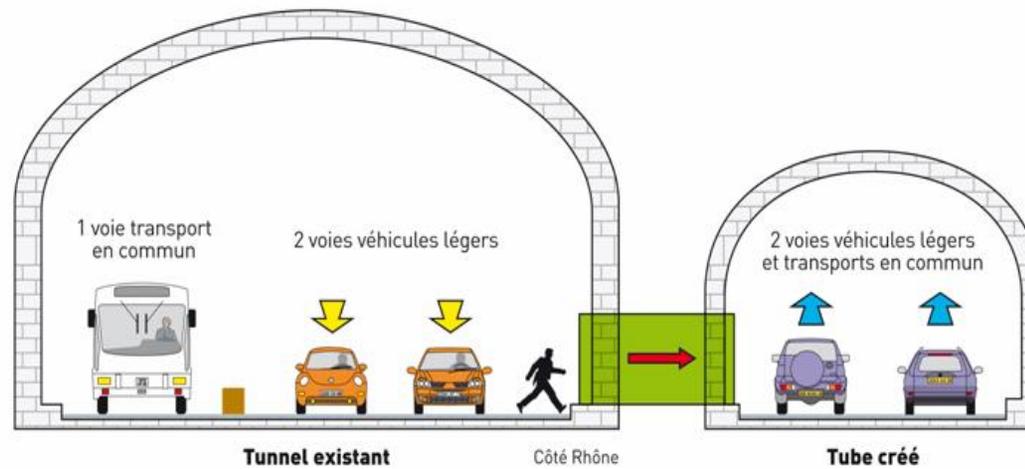
S3



- répond correctement aux enjeux de sécurité
- apporte la meilleure contribution aux objectifs de reconquête urbaine
- permet d'améliorer l'attractivité des modes de transports alternatifs : TC et modes doux
- valorisation maximum de l'investissement
- assure une évolutivité des usages en faveur des TC

LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU PUBLIC

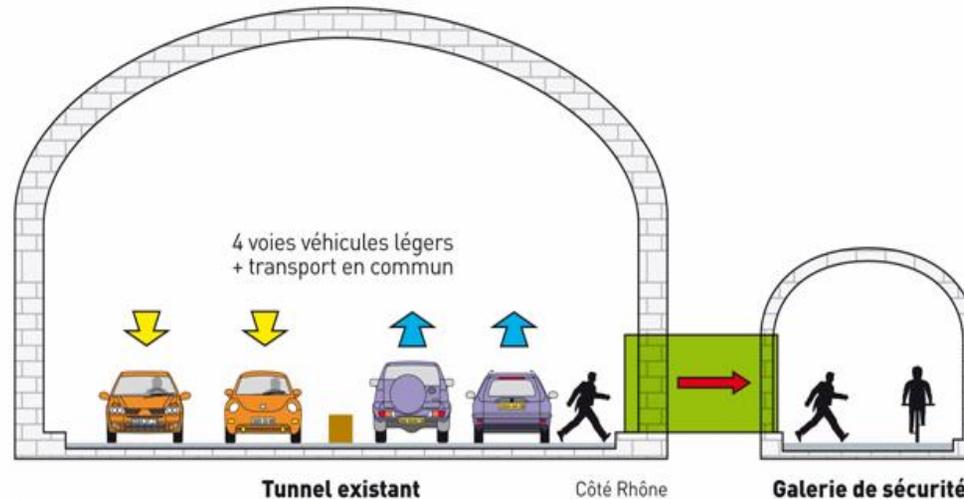
Solution 2



- rejetée
- perçue comme un « aspirateur à voitures »
- ne permet pas le passage des modes doux

LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Solution 1



Principaux avantages :

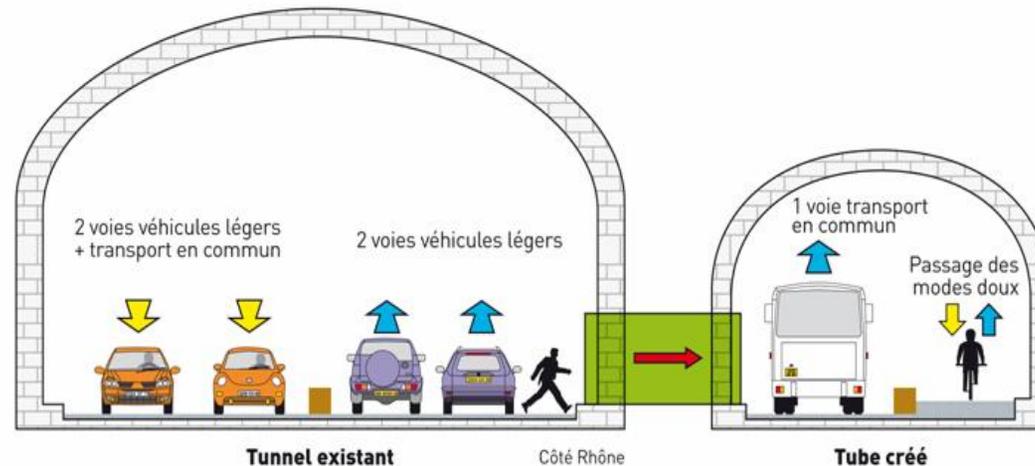
- empêche toute tentative d'utilisation de la galerie de sécurité pour y faire passer les véhicules légers en phase définitive, synonyme de nuisances fortes pour les riverains
- crée une piste cyclable
- limite l'impact physique aux entrées et sorties en raison de la faible section de la galerie de sécurité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

Principaux inconvénients :

- 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

LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Solution 3



⦿ Principaux avantages :

- 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

⦿ Principaux inconvénients :

- 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

DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Bilan :

- 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
- fin de la concertation préalable réglementaire intervenue le 8 juin 2007

LES AMÉNAGEMENTS CÔTÉ RHÔNE

LA RÉNOVATION DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

Hypothèse de traitement paysagé des têtes de tunnel



LES AMÉNAGEMENTS CÔTÉ RHÔNE

LA RÉNOVATION DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

Fonctionnement du secteur Place Chazette



no.us Didier GAYDOU architecte
Philippe AUDUBERT urbaniste

LES AMÉNAGEMENTS CÔTÉ RHÔNE

LA RÉNOVATION DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

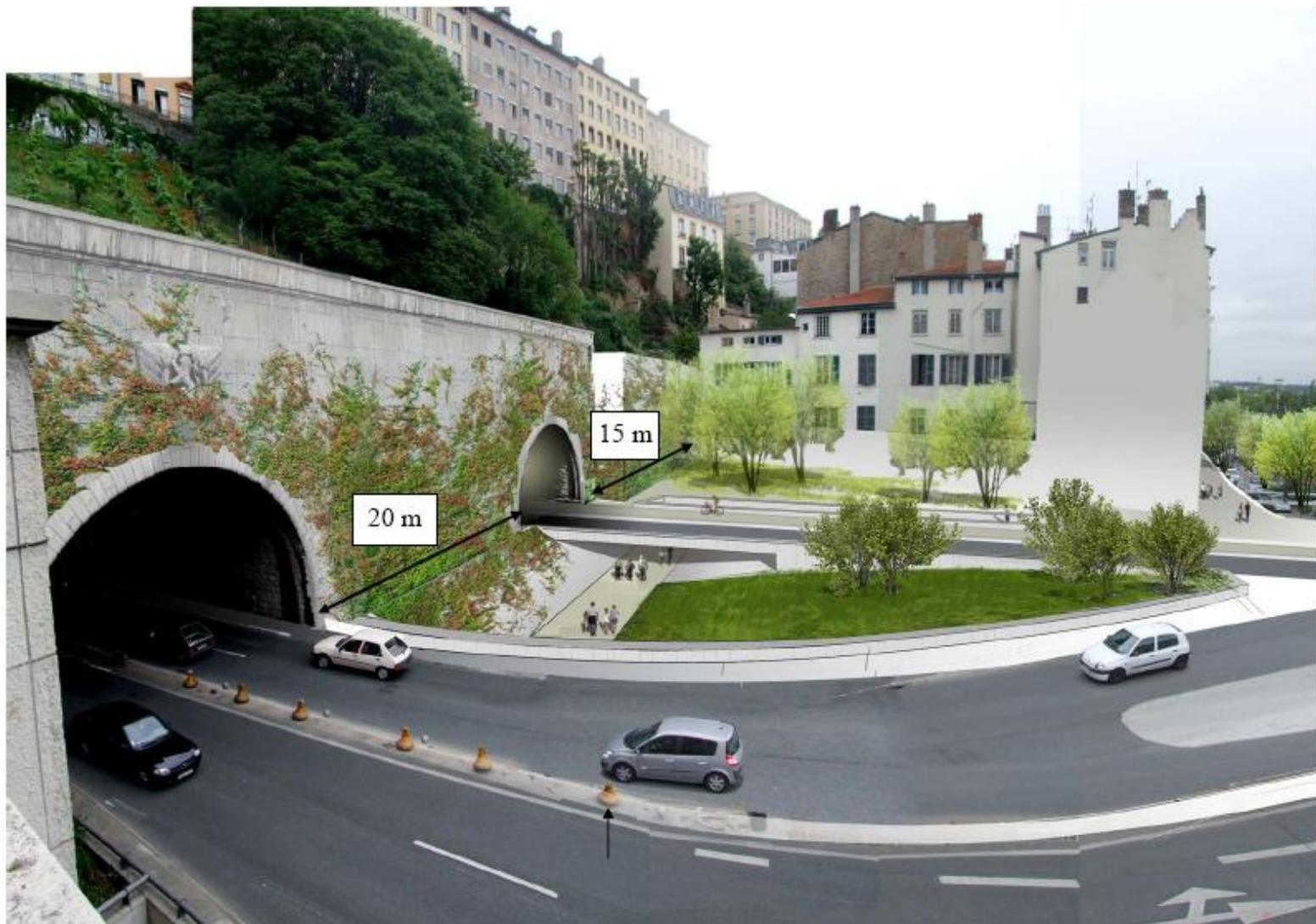
La suppression de l'accès au tunnel par le cours d'Herbouville et la reconquête de la place Chazette



LES AMÉNAGEMENTS CÔTÉ RHÔNE

LA RÉNOVATION DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

L'aménagement du passage piétons souterrain et l'amélioration des liaisons modes doux



NOUS architectes
Philippe AUDUBERT urbaniste

LES AMÉNAGEMENTS CÔTÉ SAÔNE

LA RÉNOVATION DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

- Hypothèse de traitement paysagé des têtes de tunnel
- Aménagement de voirie de l'avenue Birmingham permettant son raccordement au tunnel rénové

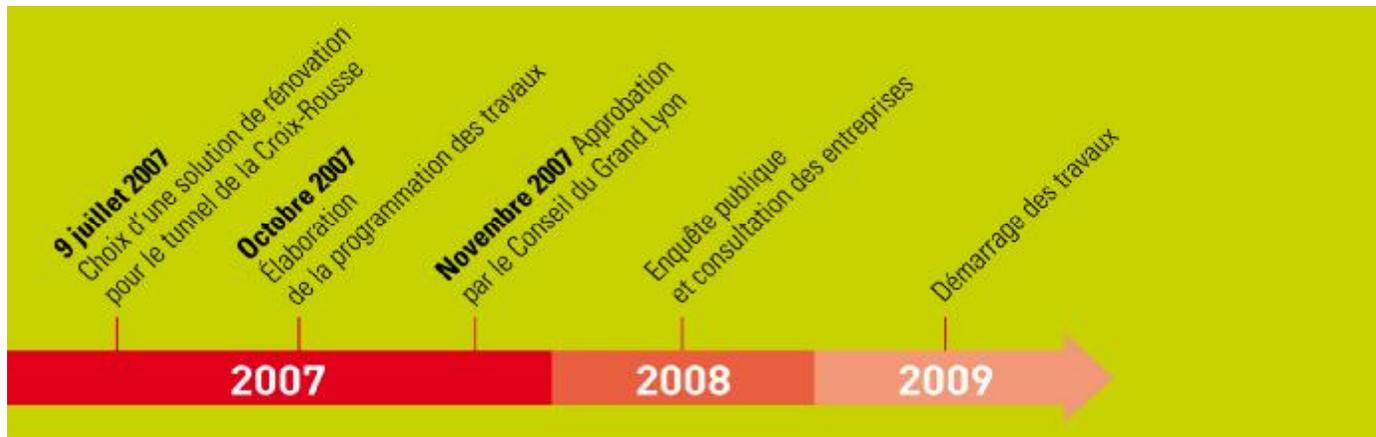




4. LES ÉTAPES DU PROJET

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL

LE TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE



LE PONT SCHUMAN ET LE QUAI GILLET



LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL « TENDU » DE RENOVATION DU TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE

Hypothèse : solution 3 - Réalisation d'un tube circulé parallèle au tunnel existant et réservé aux transports en commun et aux modes doux è procédure de conception/réalisation

