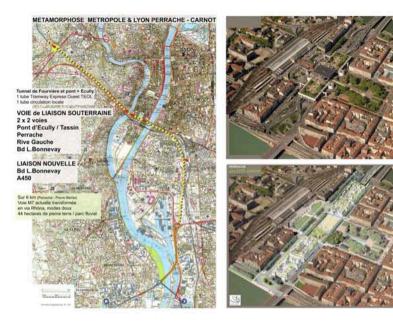




EN PLEIN CŒUR DE LA MÉTROPOLE

PROJET ÉLABORÉ PAR HÉLÈNE DUHOO architecte DPLG





"Qu'est-ce que les Lumières ?" (E. Kant, 1784)

Introduction de jean-Michel Muglioni, agrégé de Philosophie

"Le propos de Kant est aussi politique :
seuls des hommes libres, capables de penser par eux-mêmes,
peuvent vivre dans un état républicain et non despotique ;
ils y sont citoyens et non sujets d'un despote ou esclave d'un
maître. Et cette libération, parce qu'elle fait d'eux des hommes
capables d'user de raison, ne met pas en péril l'État et la religion".

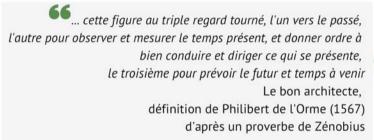
PROJET

MÉTAMORPHOSE

L'AUTEUR

Définition CNRTL

Emprunt au latin *auctor* au sens 2 « instigateur, conseiller »
Celui ou celle qui est la cause première ou principale d'une chose. Synonyme *créateur, instigateur, inventeur, responsable.*Comme il n'existe pas de forme féminin du mot *auteur,* on l'emploie indifféremment pour qualifier un homme ou une femme : il ou elle est l'auteur de ce livre. On parlera aussi de femme-auteur.
(...) une résurgence isolée de l'ancien langage employait le féminin *autrice (cf. aussi auteuresse, authoresse*)







Architecte DPLG (Lyon)

Diplômée des Arts Appliqués Duperré (Paris)

Co-fondatrice d'une agence d'architectes toujours active (dans laquelle je ne suis plus)

25 ans de pratique en marchés publics

Quelques distinctions:

Grand Prix National de l'amélioration de l'Habitat 1997 (Prisme d'Or); Prix au concours « RENOV, 1999 Mention au 1er Palmarès de la Réhabilitation (années 90-2000), DAPA, Ministère de la Culture, Juillet 2001 Prix du Jury, Trophée de l'Eco-logis, 2006 ; Guide MIQCP Constructions Publiques et HQE, 2005

Lycée HQE, projet pilote 1999

Mon approche : culturelle, historique, créative, artistique et réaliste.

Mes valeurs : qualité, honnêteté, respect, responsabilité et réflexions en conscience.

Je pratique un art appliqué - concrètement et simplement - aux lieux de vie :

devant une réalité, une situation parfois difficile à résoudre, comment élaborer un projet qui ait du sens dans l'intérêt général ?

Ces pages retracent la genèse du projet, à partir du point central, en élargissant par étapes Elaboré depuis 2016, il a commencé à être diffusé fin 2018 et s'est étoffé d'un élargissement à l'ouest en 2022.

Etat des lieux : p. 5
Projet urbain, échelle Métropole : p. 17
Projet Perrache-Carnot : p. 23
Coût, phasage, comparaisons : p. 31

ce **PROJET**

cette MÉTAMORPHOSE à la lyonnaise

s'est élaborée devant la RÉALITÉ du

mur de Verdun

constitué d'une autoroute et du bâtiment qui organise les flux routiers

L'ensemble bâti dans une période d'américanisation active de la société française.





Déconstruire était plausible



Avec moins d'enjeux, on a bien déconstruit la grande barre de La Duchère, ou encore, en 2023, un immeuble de bureaux récent, sur un terrain mitoyen du siège de la Métropole

Le projet est né en 2016, à la suite de la concertation intitulée "Ouvrons Perrache".

car ... OUVRONS PERRACHE, vraiment?

Le bilan de cette concertation mentionne que c'était le stade où "toutes les options pouvaient être discutées".

Or le public n'a eu aucune information sur le véritable sujet : celui de l'autoroute national qui traverse la ville, avec toutes les

nuisances associées.

En 2016, pour le quai du Rhône M7, l'image vendue était celle-ci >

Mais le déclassement routier n'a absolument rien changé à la présence et nuisances (auto)routières,



Projet d'APSYS + QUARTUS - Vue aérienne depuis la gare de Perrache







et le bâtiment dit CELP ne disparaît pas non plus, au contraire : le projet actuel l'agrandit et le surélève, et la Métropole cède des droits importants au privé pour 99 ans.

Le problème initial des années 1960-70 se répète : un mauvais programme empruntant une mauvaise direction, et ajoutant des erreurs supplémentaires.

Ce projet en cours d'études conserve :

- la structure du bâtiment, avec les blocs et surfaces de part et d'autre du volume central,
- le métro au niveau 0, avec la nécessité de monter au 1er niveau pour trouver un passage.



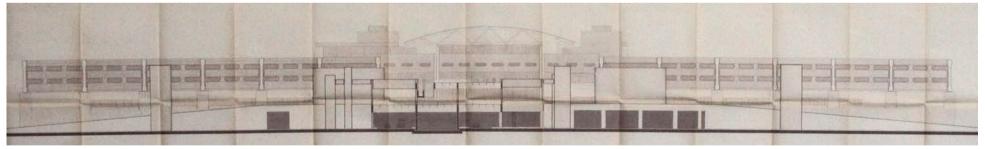


Projet d'APSYS + QUARTUS - vue piétonne depuis la Place Carnot

Concrètement,

c'est à peu près la façade du Permis de Construire de 1972, remise au goût de l'époque.

1972 PC façade sud (archives 387 W 5)



Tous les obstacles resteront là, ils seront même renforcés - et intouchables pendant un siècle.

C'est un projet cosmétique de plus, après bon nombre d'autres qui ont coûté cher et n'ont absolument rien amélioré sur le fond. Ce n'est pas un projet pour le bien commun.

Après un recours gracieux, un recours a été engagé au Tribunal Administratif pour contester la décision prise.

MÉTAMORPHOSE

ETAT DES LIEUX



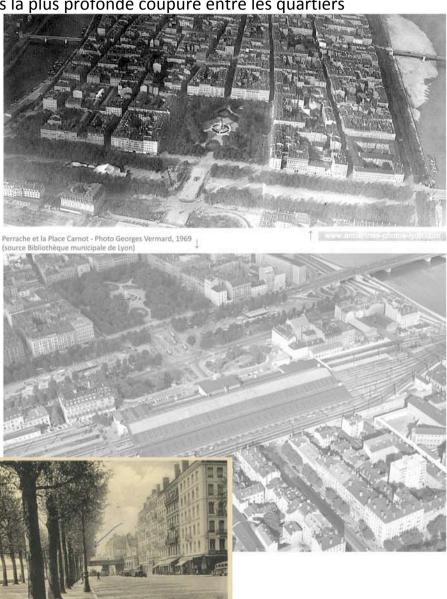
PETIT VOYAGE dans L'HISTOIRE

Non, la gare de Lyon Perrache ne représente pas la plus profonde coupure entre les quartiers



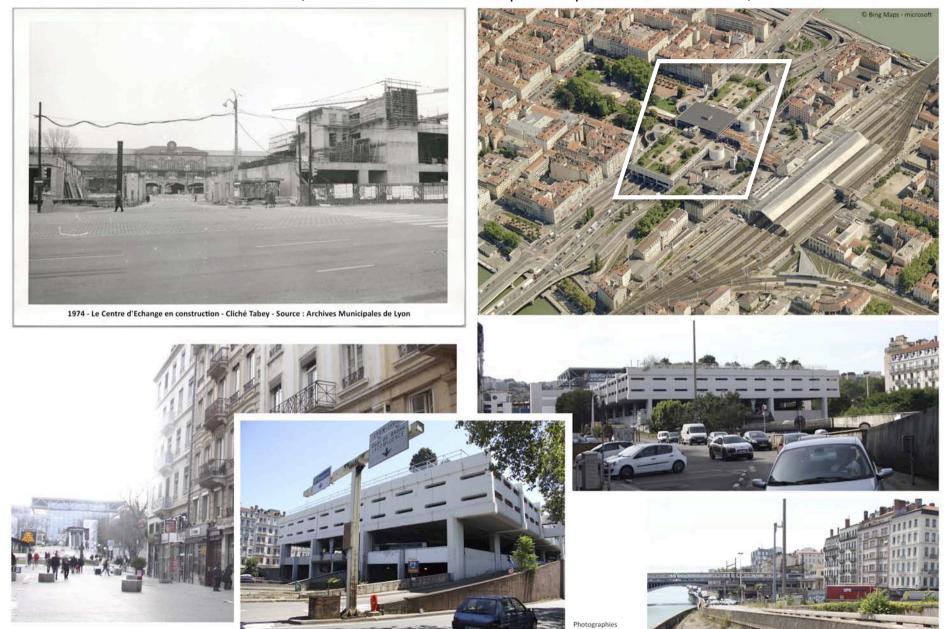
- † Gare de Perrache vers 1916 carte postale (Archives Municipales de Lyon)
- Place Carnot et gare de Perrache vers 1918 (source Bibliothèque municipale de Lyon)





(source Bibliothèque municipale de Lyon)

Le véritable **mur de Verdun**, construit sur l'ancienne esplanade plantée du même nom, est bien connu :



L'origine du mur

Une autoroute nationale en plein cœur de ville, et toutes les conséquences de part et d'autre du tunnel de Fourvière, notamment en rive droite du Rhône.

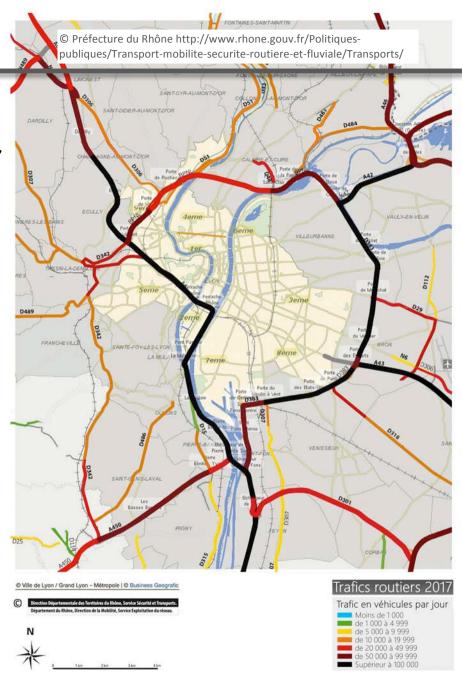
mais aussi

Le métro, qui a ajouté sa note un peu plus tard : sa sortie en surface sur la place Carnot effectue une coupure supplémentaire.

Le métro utilise la voûte centrale sous la gare, fermant toute perspective est-ouest entre Rhône et Saône.

Mur du métro vu depuis la voûte Est sous la gare. © Hélène Duhoo





vues aériennes © Bing Maps / Google

Depuis le tunnel de Fourvière, jusqu'au sud de la Métropole, sur plus de 6 kilomètres,

on compte jusqu'à **14 voies bitumées en parallèle**. Sur le secteur Perrache / Carnot, côté Saône et Rhône, les surfaces de voiries, hors quais, représentent presque **6 hectares**

L'emprise au sol des voies routières est une réelle **POLLUTION SPATIALE**





Perrache - Saône

Grange Blanche

Perrache - Rhône

Même situation à l'ouest du tunnel de Fourvière : secteur du Valvert / Pont d'Ecully, à la jonction avec Tassin



Sur l'axe M6-M7, compris au niveau de Perrache, un trafic (TMJA - TMJO) de 100 à 110 000 véhicules / jour :

et ceci dès l'origine : dès 1980, le TMJA dépassait 80.000 V./jour.

4 fois le trafic moyen d'une autoroute française

Tableau ASFA 2023 chiffres clés des autoroutes **TRAFIC MOYEN JOURNALIER**Average daily traffic

en véhicules/jour	2020	2021	2022
in vehicles/day	2020	2021	2022
<u></u>	19 097	23 550	25 285
	4115	4542	4 619
	23 212	28 092	29 904
Co	nfinements		

Trafic tous véhicules

Le Trafic Moyen pour les Jours Ouvrés (*TMJO*) correspond à la moyenne des trafics cumulés sur une journée (lundi à vendredi, hors jours fériés) pour les 2 sens confondus.

d'augmentation du trafic moyen par rapport à 2021

+ 3,6 %

54 600 A42 97 100 4.8% 79 500 2,2% -4.4% 1,3% -5.2% 3,5% B.P.N.L. 64 600 2,2% M6 -0.3% N346 105 700 125 400 112 200 --% --% 1,3% 90 800 20,5% -3,2% 3,3% D383 --% 6,8% TsF 108 400 109 800 2.6% 97 600 -0,1% -8.8% 2,3% --% M7 0,7% 81 100 149 600 83 600 4,4% -7,9% 137 600 1,4% 5,7% 2,5% -5.3% -2.9% -7,0% A450 D301 A43 A7 79 200 101 800 --% --% 101 100 -3,1% 4,8% A465 -9.7% 2,7%

10 Coraly - Panorama 2022

Un TMJA de 110.000 véhicules, c'est un trafic annuel de **40 MILLIONS de véhicules.**Celui du BPNL (TEO) est moitié moindre : **18 à 19 millions** en 2020-2022 (30 millions en section gratuite) (chiffres ASFA)

Vers le sud, la densité reste la même : plus de 100 000 V/J au pont de la Mulatière plus 110 000 V/J à hauteur de Oullins

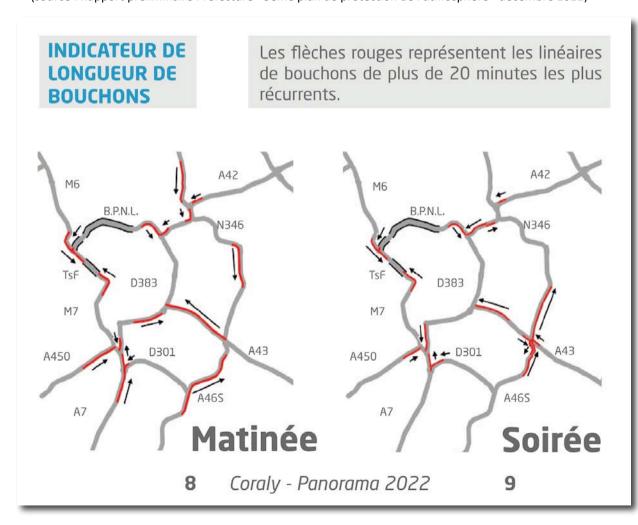
Le déclassement de l'autoroute ne changera guère le trafic : le tunnel de Fourvière et M6-M7 remplissent une fonction de périphérique (Etude LAET 2016).

Perrache et les berges du Rhône RD resteront des voies autoroutières saturées de véhicules.

De l'autre côté du Rhône, les flux continuent : le pont Galliéni voit passer 40 à 100 000 V/J.

Les flux sont à la fois ceux de l'autoroute, et ceux que génère une <u>Métropole de près de 1,5 million d'habitants</u> (Insee 2020), qui continue à grossir :

"Le territoire du SCoT de l'agglomération (...) a l'ambition d'accueillir d'ici 2030, <u>l'équivalent d'une ville comme Grenoble</u> ". (source : Rapport préliminaire Préfecture - 3ème plan de protection de l'atmosphère - décembre 2021)



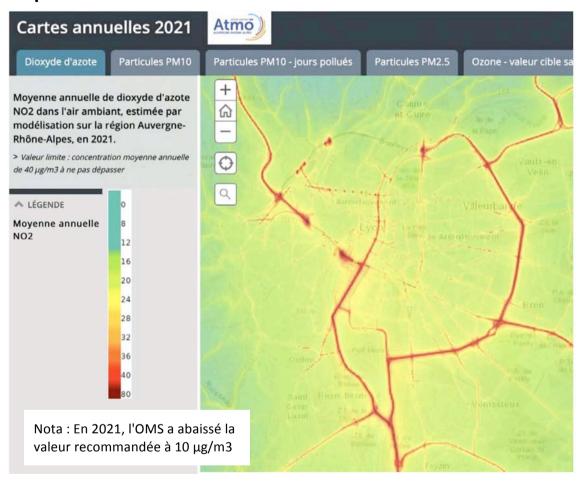
La saturation des transports en commun, de même que **les bouchons**, augmentent à proportion : **89 heures par automobiliste en 2023** (6,5 heures de plus qu'en 2022) (Données TomTom)

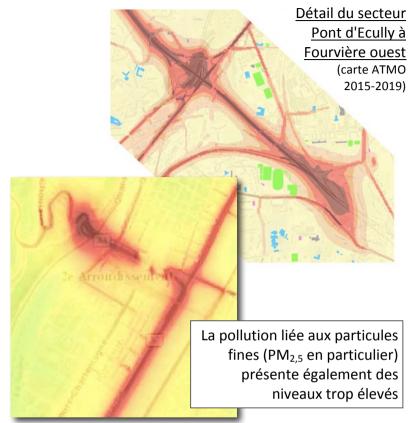
Deux gros **points noirs** sont connus de tous : < de part et d'autre du tunnel de Fourvière, < et la jonction M7 / A450 / Bd. L. Bonnevay

De nombreuses études ont montré que dans un bouchon, la pollution est multipliée par 10 ;

tandis que le coût pour l'usager augmente à proportion de la consommation de carburant. Il a été chiffré en 2012 à 620 € par foyer motorisé et par an.

La pollution de l'air concentrée autour des axes routiers est connue.





<u>Détail du secteur Fourvière Est / Perrache</u> Il est notable que la pollution disparaît lorsque les voies sont enterrées

Il s'agit là de SANTÉ PUBLIQUE

En décembre 2023, la Métropole de Lyon a approuvé une stratégie d'engagements et objectifs au titre de l'<u>Accord des villes vertes</u>: "... améliorer la situation globale en matière de qualité de l'air, en particulier concernant les émissions de NOx et de particules fines. L'effort porte particulièrement sur les émissions de NOx (...)

Mais cela reste des mots si les sources de pollution restent en place.

La pollution sonore

est un autre enjeu majeur de SANTÉ PUBLIQUE

Le trajet M6-M7, et les secteurs du Valvert comme de Lyon Perrache, correspondent à des situations critiques

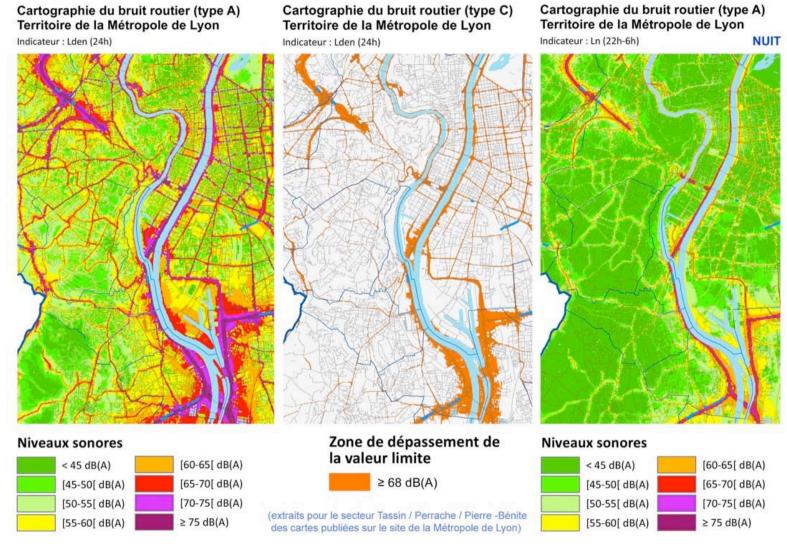
<u>jour et nuit</u>.

La Métropole s'est là aussi engagée, toujours avec "l'Accord des villes vertes",

à:

Réalisation : ACOUCITE et Métropole de Lyon - Edition : octobre 2022 Sources (2019 à 2021) : CEREMA, DGAC, DREAL, IGN, Métropole de Lyon, SNCF Réseau, SYTRAL





"Réduire le bruit à sa source ; structurer le développement urbain en intégrant l'environnement sonore ; résorber les situations critiques ; favoriser l'accès de chacun à une zone de calme ; connaître / informer / sensibiliser" ; et "réduire de 30 % la part des personnes souffrant de troubles chroniques dus au bruit des transports".

MÉTAMORPHOSE

Le PROJET

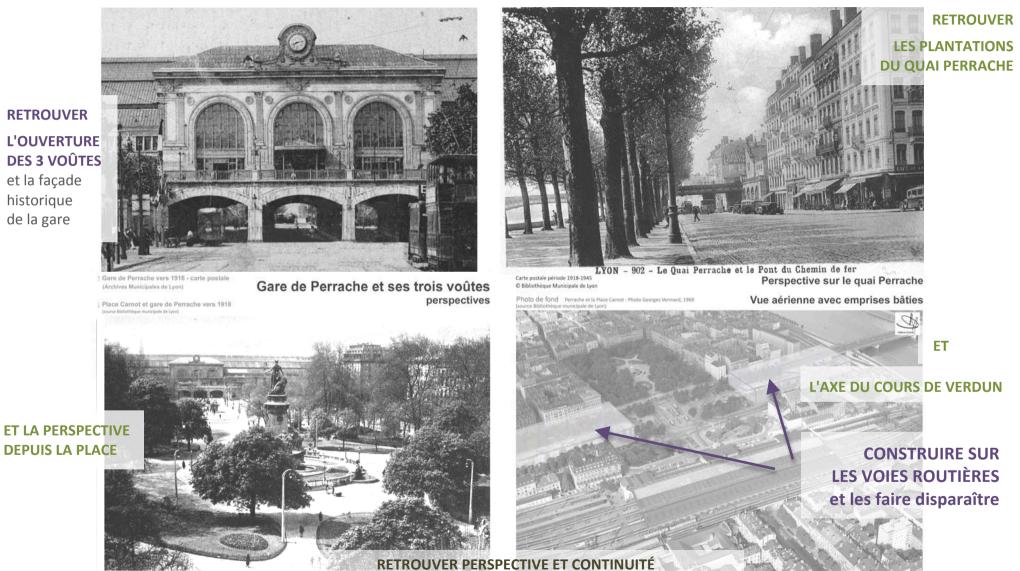
Il est élaboré à une double échelle :

celle de la Métropole, et celle du quartier de Perrache



à Perrache / Carnot : UN PROJET... AU FUTUR ANTÉRIEUR

respectueux de l'histoire, réparant les erreurs et inscrit dans les exigences actuelles (environnement, santé...)



ENTRE LA PLACE CARNOT, LA GARE ET LE COURS CHARLEMAGNE

à l'échelle de la Métropole : UN PROJET RÉALISTE qui résout plusieurs points très critiques

et fait la part belle à l'environnement / la qualité de vie

Ancré dans un simple <u>principe de réalité</u>, telle que décrite, sans nier le rôle du tunnel de Fourvière comme périphérique *de fait*, attitude **hypocrite** qui conduit une part du trafic à se reporter ailleurs, notamment à l'est sur le Bd L. Bonnevay et au-delà,

et dans les <u>principes de base du Code de l'Environnement</u>, le projet développe une solution extrêmement simple :

- faire passer autrement : en souterrain, des voies nécessaires à la desserte de l'agglomération ; mais qui n'ont pas leur place en plein centre ville ;
- boucler un périphérique sans ajouter des nuisances, mais en les réduisant.

FRÉQUENTATION DES OUVRAGES À PÉAGE

Traffic at tolled facilities

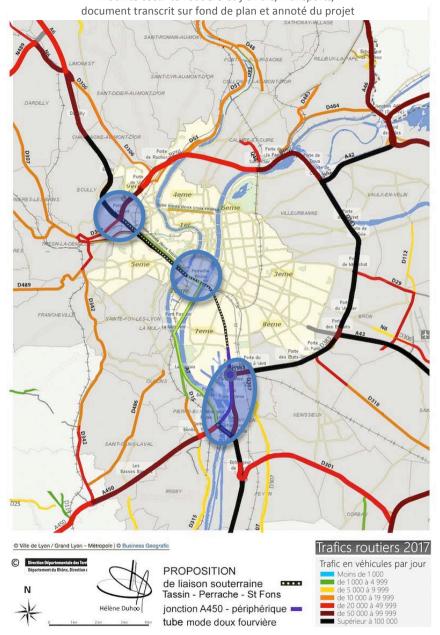
RÉPARTITION PAR SOCIÉTÉ

Breakdown per company

en millions de véhicules in millions of vehicles	~		
Pont de Normandie CCI Seine Estuaire	6,8	1,2	8,0
Tunnel Boulevard Périphérique Nord de Lyon SE BPNL	17,8	0,4	18,2
Tunnel Duplex A86 COFIROUTE	10,4	non autorisés unauthorised	10,4
Tunnel du Fréjus SFTRF	1,1	0,9	2,0
Tunnel du Mont Blanc ATMB	1,2	0,6	1,8
Tunnel Prado Carénage SMTPC	14,4	non autorisés unauthorised	14,4
Viaduc de Millau CEVM	4,5	0,6	5,1

< Comme le montre ce tableau, c'est bien dans les centres urbains que le trafic routier mérite un tunnel!

Tableau extrait du bilan ASFA 2023 Chiffres Clés des autoroutes © Préfecture du Rhône http://www.rhone.gouv.fr/Politiques-publiques/Transportmobilite-securite-routiere-et-fluviale/Transports/



MÉTAMORPHOSE

à l'échelle de la Métropole

le projet qui efface réellement l'emprise (auto)routière



Beaucoup d'élus ont compris l'intérêt l'intérêt général porté par le projet : Lyon 2e (2019), Tassin, La Mulatière, Pierre-Bénite, Vaulx en Velin, Genas, Saint-Priest... et des courriers de soutien ont été apportés.

Les ouvrages de génie civil pour traiter les points critiques

1 • Le tunnel

Le projet n'ajoute aucune voie routière, mais les fait passer autrement : ni déni, ni "aspirateur de trafic" supplémentaire.

Des sorties de desserte sont prévues à Perrache et en rive gauche, soulageant le trafic sur le pont Galliéni ou l'avenue Berthelot.

Un des deux tubes de Fourvière reste ouvert au trafic de simple proximité avec 2 x 1 voies.

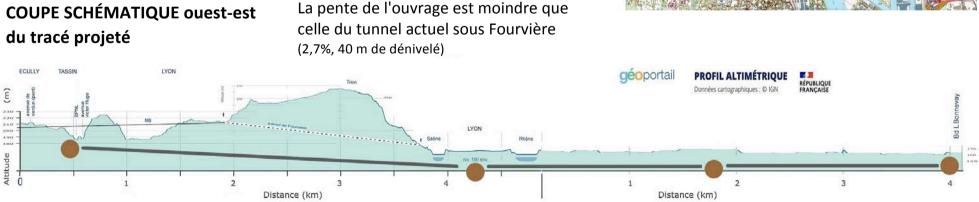
L'autre tube est libéré pour les transports en commun et modes doux.

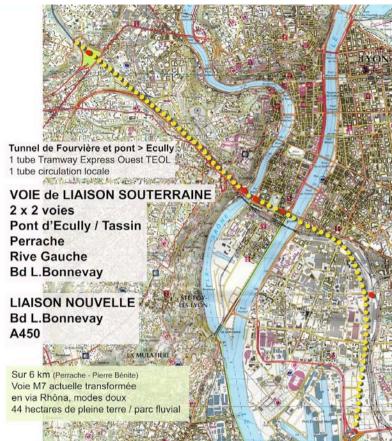
Relativiser: Il existe de nombreux exemples de voies routières souterraines en centres urbains, et des tunnels SNCF. Exemple: A Madrid (3,2 M. hab.), le périphérique M30 comptait en 2012 un TMJA de 67.750 V./jour ; il a fait l'objet d'importants travaux souterrains.

Le tunnel du périphérique nord de Lyon fait 6,5 km. (tunnels de Caluire 3,7 km, Rochecardon, Duchère, Quai Bellevue)

La longueur est ici de moins de 8 kilomètres pour le tracé estimé : environ 3,8 kilomètres de part et d'autre de Perrache.

> La pente de l'ouvrage est moindre que celle du tunnel actuel sous Fourvière





Bénéfices supplémentaires

au passage de voies en souterrain :

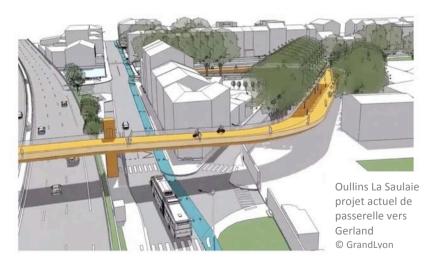
le projet TEOL,

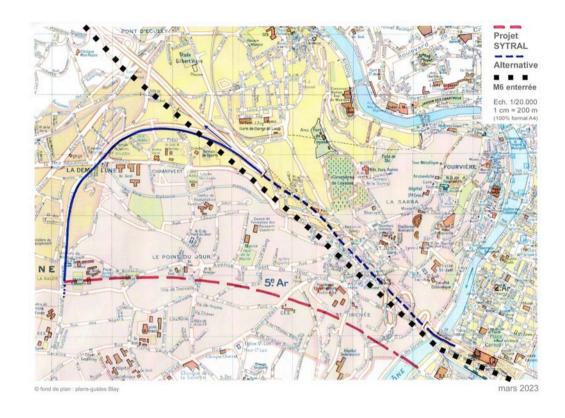
Tramway express de l'ouest lyonnais (et les vélos avec), dispose d'un tunnel tout prêt : le tube de Fourvière libéré, qui peut selon les tracés :

- établir une correspondance à Gorge de Loup,
- rejoindre Tassin via la voie actuelle d'accès au tunnel,
- poursuivre en direction d'Ecully...

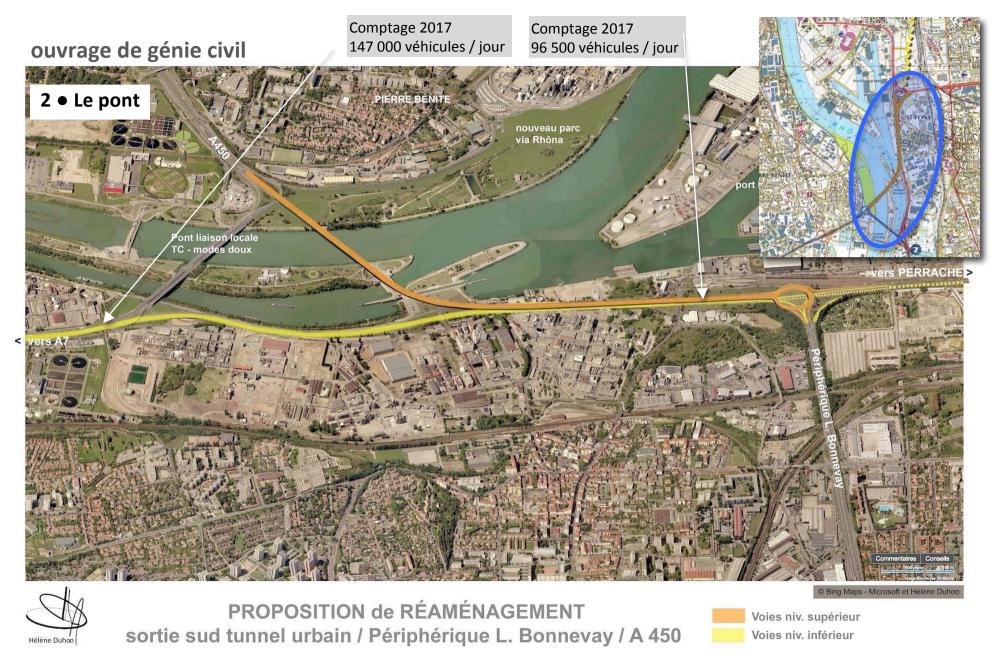
et bien d'autres ouvrages

que la disparition de la M7 rend possibles ou simplifie.





Aujourd'hui, de nombreux ouvrages de franchissement du Rhône manquent du fait de la M7, soit qu'ils soient impossibles, comme le pont des Girondins, ou beaucoup plus compliqués et chers, comme les ponts et passerelles entre La Mulatière, Oullins - Pierre Bénite et Gerland. L'obstacle disparu, ils deviennent beaucoup plus simples à réaliser. << évitant par exemple des passerelles à hauteur d'habitations.



La circulation routière s'améliore et se simplifie aussi entre le périphérique L. Bonnevay et l'A7/A450, grâce à un ouvrage sur deux niveaux (Lg 1 km)

Génie civil, technique et environnement

MOINS DE POLLUTION en surface

Le passage en souterrain permet de filtrer et recycler une grande partie de la pollution émise aujourd'hui en pleine agglomération dense et à l'air 'libre' (dont celle de l'abrasion des pneus et freins) ; via divers procédés:

Traitement de l'air dans les tunnels (rapport CETU) :

"entre l'entrée et la sortie immédiates du filtre (électrostatique) à particules, les concentrations diminuent de l'ordre de 65% pour les $PM_{2.5}$ et les PM_{10} ";

Pour le NO₂, les processus (dénitrification par absorption, ou Hydroxyde de potassium), affichent un taux d'élimination de 90%.

La fluidification de secteurs en permanence engorgés réduit également les pollutions.

ESPACES VERTS ACCESSIBLES SUPPLÉMENTAIRES

et qualité de vie associée

avec l'application des principes de base du Code de l'Environnement

Fin des nuisances sonores, spatiales, visuelles et atmosphériques.

En rive droite du Rhône, une coulée verte continue peut relier Pierre-Bénite au Parc de la Feyssine, avec le chaînon manquant cyclable de la Via Rhôna; 4 communes retrouvent un accès direct au fleuve.

Même amélioration au secteur du Valvert.



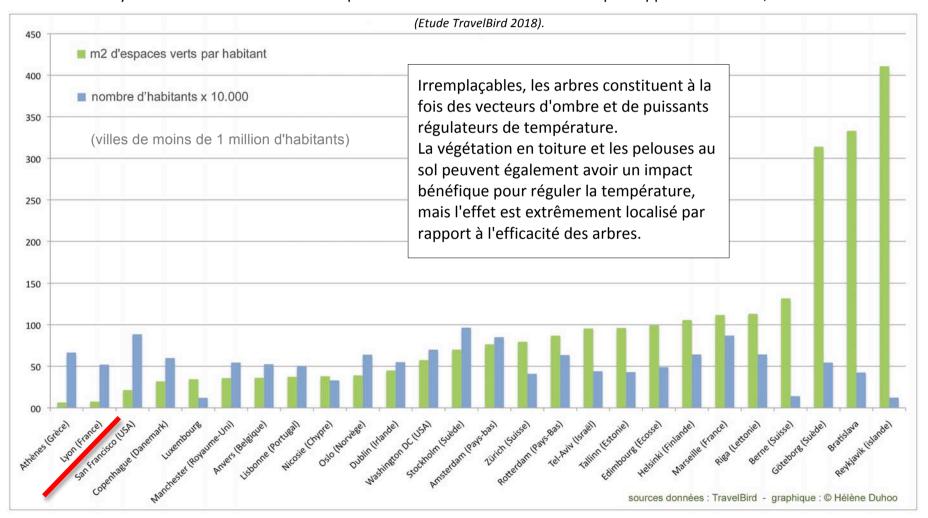


Ville et Métropole MÉTAMORPHOSÉES, dans un projet complet, réaliste, responsable (et rentable !).

Les 450 000 m2 d'espaces verts de pleine terre retrouvés, sont un atout essentiel pour contribuer à atténuer le phénomène urbain des **ilôts de chaleur,** qui plus est en mettant en valeur des sites exceptionnels.

Les plantes sont des climatiseurs naturels et lors d'épisodes de chaleur, seule la pleine terre est efficace.

Les habitants de Lyon ont un immense besoin d'espaces verts : voici où se situe la ville par rapport à d'autres (de moins de 1 M. d'habitants)



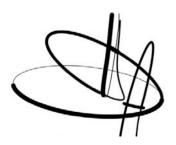
MÉTAMORPHOSE

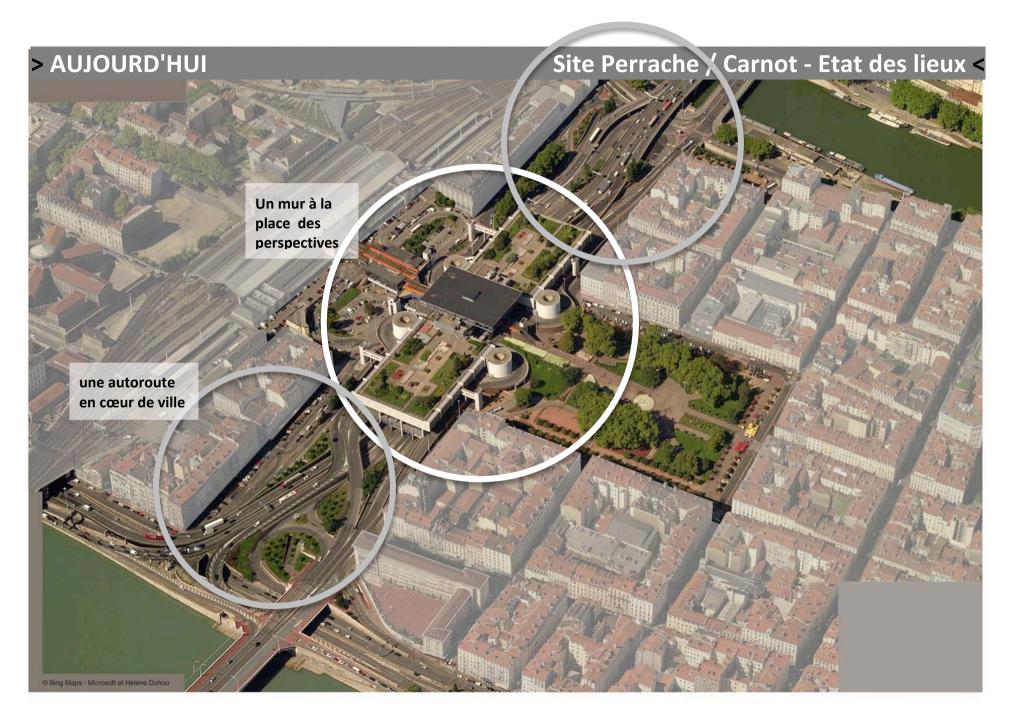
du site Perrache/Carnot

le projet ZAN qui efface l'image dégradée de la Ville

Zéro Artificialisation Nette

Pour passer du cauchemar actuel généré par le mur de Verdun, à un **RÊVE** - un vrai ! que tout le monde souhaite un autre projet est possible, réaliste, qui apporte de vraies solutions créatives, solides, pérennes





Site Perrache/Carnot: l'avenir

le projet qui transforme l'image dégradée de la Ville

Implantation d'ilôts-jardins en Zéro Artificialisation nette: construits au dessus des voies Activités, logements, stationnement en cœur d'ilôts.

Constructions végétalisées

Retrouver des fronts bâtis, des percées visuelles et des perspectives, dont une double perspective Rhône-Saône sur 650 m.

Une place agrandie de 11 000 m2

Toutes les fonctions actuelles du pôle multimodal conservées, en surface et niv. -1

Disparition de la pollution autoroutière Végétalisation du pont routier Saône

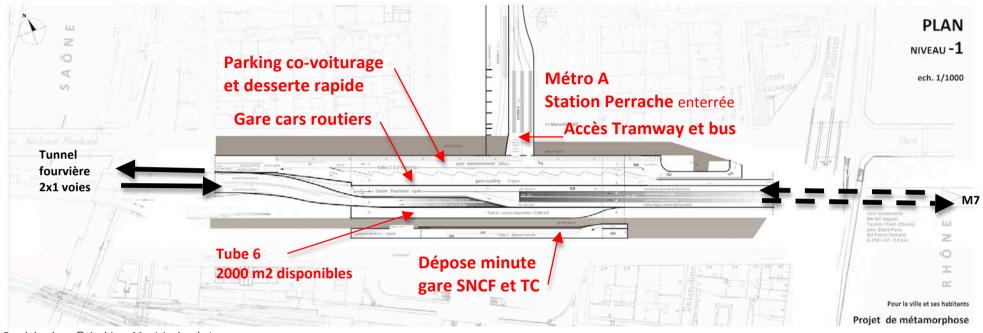
Point de départ de 6 km de la *Via Rhôna* sur le quai de Rhône



le projet - Plan niveau -1

reconversion des tubes

PÔLE MULTIMODAL et passage M6-M7



Fond de plan : © Archives Municipales de Lyon



La voie M6-M7 s'enterre à Tassin à la jonction avec le périphérique nord ; passe sous la Saône puis le Rhône ; et ressort à St Fons / L. Bonnevay.

Des entrées/sorties soigneusement traitées sont assurées à Perrache et en rive gauche.

le projet - Plan niveau rue - <u>Requalification de l'espace urbain</u> - <u>Entrées</u> et <u>Sorties</u> de la M6-M7 espaces piétons, réseaux cyclables, espaces verts



2 hectares de pleine terre sur le seul secteur Perrache/Carnot, 150 arbres nouveaux, 11 000 m2 de place prolongeant la place Carnot pistes cyclables en site propre sur toutes les voiries transformées

le projet - Plan niveau rue

réseaux TC

Métro niv.-1

Cars

Tramway

T1 > Confluence

T2 > Tassin ou nouvelle ligne TEOL via Fourvière

PÔLE MULTIMODAL



Site Perrache/Carnot: les constructions

SURFACES CONSTRUCTIBLES approximatives, dans le respect des gabarits des immeubles existants :

70 000 m2 sans artificialisation dont :

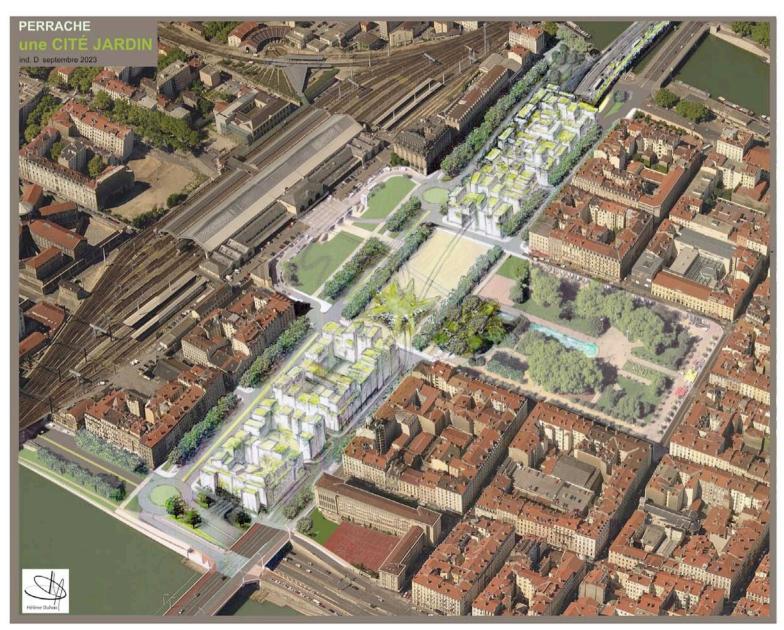
10.000 m2 de commerces en Rez-de-rue (pas de centre commercial)

13.000 m2 de locaux d'activités en étage

45 à 50.000 m2 de logements

Stationnement y compris pour les immeubles existants

Des constructions nécessaires pour faire disparaître ce qui reste de routes ; et qui se trouvent idéalement placées en plein cœur de ville historique, devant la gare.



Constructions: SENS, CRÉATIONS & QUALITÉ

L'architecture est un art, et fait d'abord partie de la culture ; il ne s'agit pas d'*industrie immobilière*.

L'objectif est aussi de mettre en œuvre les principes d'habitat participatif / coopératif, et des constructions de "propriétaires-promoteurs"; restituant ainsi aux futurs habitants un rôle central de maître d'ouvrage, en contact direct avec la maîtrise d'œuvre (architectes et BET).

"Donner une quantité décente de propriété à chaque être humain - non pas exproprier, mais au contraire, multiplier la propriété - offrira certaines possibilités de liberté (...)

Hannah Arendt, 1972, conférence USA

exemples de VÉGÉTALISATION LES ETOILES

de Jean Renaudie à Givors

© http://croisade1984.blogspot.com/2011/08/ jean-renaudie-les-etoiles-givors-ivry.html



Dans le respect de l'histoire de la ville et du quartier, se souvenir que l'équilibre et la richesse d'un lieu naissent de la juxtaposition de projets de tailles modestes et authentiques





MÉTAMORPHOSE

projet réaliste et auto-financé

coût direct et coût global



COÛT et coût GLOBAL

pour la Ville et la Métropole

COÛTS DIRECTS

Coûts estimés retenus sur base d'ouvrages récents ; accès compris : 200 M€ / km / 2x2 voies en souterrain (coûts inférieurs si tranchées couvertes) environ 10 M€ / km pour les voies en surface

Coûts du métro A enterré sous la place Carnot (150 m en souterrain), du réaménagement de la station Perrache ; de la station tramway ; démolition autopont Confluence, décapage voies autoroutières...

TOTAL global : ≈ 1,8 milliard €

financement : voir page suivante économie directe du tunnel spécial TEOL (chiffré 800 M€ 2023)

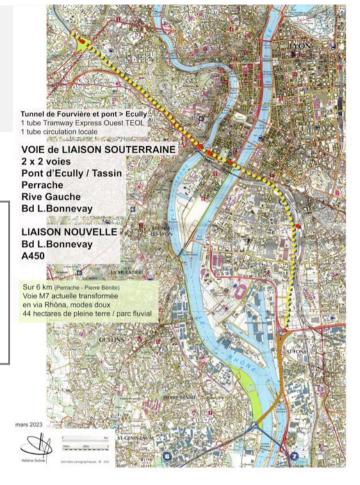
Déconstruction du CELP

Coût sans incidence : les travaux sont financés par la cession des droits à construire en un lieu 100% propriété de la Métropole et idéalement situé en centre ville.

COÛT GLOBAL

diminution de la pollution moindres coûts de santé qualité de vie Image de la Métropole

...



COÛTS INDIRECTS

Santé publique et Qualité de vie

"L'ordre de grandeur des coûts de la pollution en milieu urbain est de 1.200 € par habitant et par an dans les agglomérations de Lyon et Grenoble". (Etude Inserm 2019)

Pour la Métropole (1,42 M. habitants 2020), 1.200 € par habitant représente un budget annuel de 1,7 milliard €.

Les coûts associés (dits "intangibles"), ajoutent près de 1,8 Md € par an (à Lyon).

A l'inverse, augmentation des surfaces d'espaces verts = notables améliorations !

Les espaces verts urbains, Lieux de santé publique, vecteurs d'activité économique (Etude Asteres pour le compte de l'UNEP, 2016) →

Trois chiffres marquants

ASTERES | UNE

- 10% d'espaces verts en plus : moins de symptômes pour les résidents à proximité, comme s'ils avaient rajeuni de 5 ans (étude hollandaise, De Vries, Verheij et al., 2003).
- Forte densité de verdure : 3 fois plus de chances d'être actif physiquement, 40% de risque d'obésité en moins (étude européenne, (Ellaway et al., 2005).
- 6,5% d'arrêts maladie expliqués par le manque de lumière naturelle ou de vue sur un espace vert (étude sur un campus universitaire américain)



pour la Ville et la Métropole

RECETTES DIRECTES

L'exemple du BPNL

Construit en 1997

1999 : racheté 1 Md€, soit 1,5 Md€ valeur 2023 (convertisseur Insee) ;

Financement par emprunts couverts par les recettes de péage.

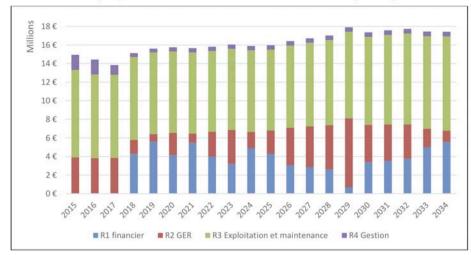
Emprunts à échéance en 2029.

Ouvrage sous concession jusqu'en 2035 (moins de 40 ans en tout)

Aujourd'hui : la Métropole affiche 43 M€ de recettes liées

au péage BPNL; moins les redevances annuelles d'environ 18 M€. ↗





Graphique extrait du Rapport 2020 de la Chambre Régionale des Comptes sur le BPNL

"Compte-tenu du niveau actuel des tarifs, les recettes cumulées du péage pourraient avoir dépassé le financement des investissements réalisés pour la construction, la transformation et l'entretien de l'ouvrage avant la fin du contrat de partenariat en 2035." *

* Synthèse du Rapport de la Chambre Régionale des Comptes Auvergne-Rhône-Alpes - Métropole de Lyon – Le boulevard périphérique Nord de Lyon - Nov. 2020

Avoir enterré une pollution de surface en créant un ouvrage nécessaire, s'avère ainsi parfaitement rentable. Les usagers s'y retrouvent également, perdant moins de temps et de carburant dans les bouchons.

Projet MÉTAMORPHOSE : extrapolation

L'exemple du BPNL permet d'affirmer que réaliser un ouvrage utile et efficace est <u>possible</u>, <u>rentable</u> et (très) <u>bénéfique pour les finances publiques</u> lorsque l'ouvrage n'est plus sous concession (dont la durée n'est pas de 99 ans !) Du fait du passage de voies d'intérêt national, l'Etat peut également apporter une contribution comme il l'a fait il y a 50 ans. Une approche financière équilibrée sur la durée, permet un tarif de péage adapté et non prohibitif pour les usagers locaux.

Recettes indirectes en plus : Amélioration du pôle multimodal : moindre coût d'entretien des lieux, moins de zones d'insécurité...

Qualité de l'environnement urbain et paysager : espaces publics, plantations, cheminements piétons, pistes cyclables....

<u>Pollution de surface réduite</u>, avec un trafic à l'échelle de la ville : économies en santé publique sur la durée Restauration du contact au fleuve, mise en valeur du confluent... : restauration de l'image dégradée de la ville

PHASAGE

METROPOLE 2025-2035

L'ensemble des ouvrages s'inscrit à l'horizon d'une décennie.

C'est peu pour une réalisation si emblématique, inscrite dans la durée longue, avec autant d'effets positifs.

C'est aussi le temps nécessaire pour respecter les procédures publiques.

Un principe de cheminement est donné par le calendrier qui avait été envisagé pour le projet de *l'Anneau des sciences* *:

Démarrage de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) en 2016; DUP fin 2017; début des travaux en 2020; mise en service fin 2025; requalification de l'A6/A7 en 2027 ou 2028.

Ceci pour un ouvrage souterrain beaucoup plus long (14 km et 7 portes) et générateur de nuisances sérieuses en plusieurs points.

Les travaux pourraient se décomposer en trois grandes phases :

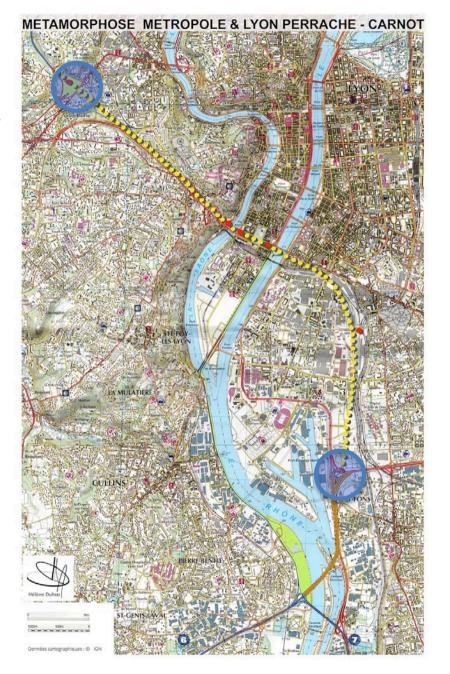
1. Travaux souterrains au tunnelier : ils se réalisent sans nuisances pour les riverains et usagers.

Le tunnelier perce en continu l'ouvrage souterrain M6-M7 entre Pont d'Ecully (périphérique nord) et Saint Fons (périphérique L. Bonnevay). Les sorties sont amorcées sans déboucher immédiatement en surface.

Pendant cette durée, les voiries actuelles fonctionnent sans changement; En parallèle : le **pont** entre L. Bonnevay et l'A450 est construit; le **métro** A est enterré entre Ampère V. Hugo et Perrache.

2. Raccordement de l'ouvrage au BPNL et Bd L. Bonnevay

L'ouvrage est mis en service sans sortie sur Perrache dans un premier temps (assez court) puisque le CELP est toujours présent. La sortie en rive gauche est possible. Dès cette phase, la requalification de la rive droite du Rhône peut démarrer.



^{*} Synthèse du Rapport de la Chambre Régionale des Comptes Auvergne-Rhône-Alpes - op.cité

3. Jonction Perrache-Carnot

Les voies d'entrée et sortie du tunnel de Fourvière actuel sont modifiées, puis les accès à la M6-M7 sont ouverts côté Saône et Rhône.

La gare routière peut s'installer en provisoire dans les trémies routières libérées au niv. -1.

La gare bus est déplacée

en surface, en provisoire comme la station tramway Perrache.



La déconstruction du CELP commence par celle des rampes hélicoïdales (anciens accès bus), ce qui permet l'ouverture rapide des deux nouvelles rues entre Saône et Rhône. La gare bus et les stations de tramway peuvent alors s'installer en définitif.

Les constructions, sur des secteurs fermés, s'élaborent ensuite en fonction des différents

projets.

Une organisation et un phasage rigoureux permettent d'articuler chaque étape en minimisant au maximum l'impact des travaux.



MÉTAMORPHOSE

un projet global, complet, responsable, réaliste

Un projet "couleur locale" dans la culture locale, la créativité locale, véritable richesse humaine, issue de la singularité de chaque lieu et ses habitants

donc **POSSIBLE!.... et à portée** de réalisation pour guérir les lieux.

POURQUOI ne serait-il pas considéré compte tenu de ses

perspectives et atouts?...

Il ne s'agit pas d'un "projet de papier" destiné à rester dans un tiroir.

L'objectif n'est pas non plus que sur cette base, les élus confient d'autres études ici ou là pour chercher encore autre chose sur le secteur - voire refaire ce qui est fait, en rajoutant encore des années;

l'objectif est bien que devant la voix de l'intérieur, la voix créative des habitants, usagers et citoyens, ils se saisissent d'un projet parfaitement réaliste et soigneusement étudié depuis 2016; à la fois un vrai rêve sur Perrache / Lyon 2e, et un autre à l'échelle de la Métropole; dont tous les points programmatiques ont pu être précisés.





La Métropole de Lyon a en mains la maîtrise de l'ensemble : le site du CELP, et la politique générale :

"Une seule politique publique regroupe les transports urbains, l'aménagement et l'entretien de la voirie métropolitaine, les ouvrages d'art et les tunnels. L'ensemble de cette politique représente 341,4 millions d'euros" (Budget primitif 2023)

De bonnes décisions permettent de réelles améliorations sur la durée, à tous niveaux. Inversement, une fausse sobriété coûtera très cher en coût global.

Dr F.E Fodéré - Traité de médecine légale - 1813

; j'ai vu qu'il était au pouvoir des gouvernemens de leur faire infiniment plus de bien que tous les livres de médecine ensemble.

L'AVENIR s'appelle

MÉTAMORPHOSE

www.lyon-metamorphose.fr

février 2024