



PRÉFET DU RHÔNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction départementale des territoires

L'unité déplacements

Réf : Porter-à-connaissance pour les projets T6Nord, T9, T10 du SYTRAL – 6 juillet 2021

Lyon, le 11 octobre 2021

Objet : Complément au porter-à-connaissance pour les projets T6Nord, T9, T10 portés par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) daté du 6 juillet 2021

L'examen approfondi des projets de tramway T9 et T10 amène à formuler les compléments suivants.

1. Complément à la partie IV. Tramway T10

1.1. Risques – Technologiques : Port Édouard Herriot.

Le tracé proposé par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) traverse le périmètre du porter-à-connaissance « infrastructures de transport de matières dangereuses » du Port de Lyon Édouard Herriot établi en 2018 et modifié en juin 2019 (voir figure 1, ci-après).

Le tracé intersecte un secteur de risques du porter-à-connaissance boulevard Tony Garnier au niveau de la rue de Gerland. Le tracé proposé traverse les zones bleue et verte de ce secteur du porter-à-connaissance et le dossier précise qu'une station est envisagée en zone rouge foncé.

L'élaboration du porter-à-connaissance repose sur une instruction des phénomènes dangereux sortant du site et les zones d'effets associées établit par les services de l'Etat. Il se traduit dans le porter à connaissance réglementaire par un zonage et des prescriptions en matière d'urbanisme. Le porter à connaissance n'encadre pas les infrastructures de transport en termes de prescriptions il renvoie cependant à une analyse au cas par cas de ce type de projets.

L'analyse menée conduit à plusieurs observations et demandes de justification dans l'étude d'impact :

- projet de tracé de la voie avenue Tony Garnier en secteur du porter-à-connaissance :

Le passage du tracé du tramway en secteurs vert et bleu est envisageable. Tout comme pour le plan de prévention des risques technologiques, l'étude d'impact devrait cependant montrer

qu'il n'existe pas d'alternative crédible en dehors des zones de risques ainsi que les scénarios envisagés pour s'écarter au plus de l'enveloppe rouge foncé du porter-à-connaissance. Pour mémoire dans cette zone rouge foncé du porter-à-connaissance, le principe est l'interdiction de tout projet à l'exception des projets directement en lien avec l'infrastructure de transport de matière dangereuse à l'origine du risque.

- projet de station avenue Tony Garnier au niveau de la rue de Gerland :

D'après le dossier de demande de cadrage préalable à l'étude d'impact transmis en août 2021 par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) au Préfet, une station est envisagée dans le projet en zone rouge foncé du porter-à-connaissance (la position de la station sur les tracés connus par la DDT est toutefois hors zone rouge). Quoiqu'il en soit, suivant le principe de la zone expliqué ci-dessus, le projet de station en zone rouge foncé n'est pas autorisé. L'étude d'impact pourra décrire les différents scénarios étudiés pour montrer les choix qui ont guidé à la localisation de la station. Du fait de l'interdiction de réalisation de la station en zone rouge, l'étude d'impact pourra aider à retenir une solution alternative, si possible totalement hors du secteur du porter-à-connaissance.

- phénomènes de rétention de trafic, conduisant à des remontées de files sur le boulevard Chambaud de Labruyère :

Ce boulevard classé route à grande circulation, se prolonge au nord par l'avenue Tony Garnier sur laquelle s'inscrit le projet de tramway. Le boulevard Chambaud de Labruyère jouxte les voies ferrées du port Édouard Herriot. Le porter-à-connaissance indique que le boulevard Chambaud de Labruyère est classé en zone rouge foncé. L'étude d'impact devra décrire les scénarios de trafic liés à l'insertion du tramway avenue Tony Garnier et identifier spécifiquement les congestions potentielles induites par le projet sur le boulevard Chambaud de Labruyère. L'étude d'impact identifiera également les différentes mesures envisagées pour éviter la congestion et les remontées de files potentielles sur le boulevard générées par le projet de tramway. L'étude pourra identifier le report modal induit par le tramway (ainsi que les projets connexes comme les voies cyclables) et son impact sur la circulation routière de l'ensemble du secteur. L'aggravation de ces congestions en zone rouge du porter-à-connaissance n'est pas compatible avec les phénomènes dangereux en présence sur ce secteur (surpression et thermique).

1.2. Remarques générales – Points d'attention sur l'insertion urbaine.

L'unité départementale de l'architecture et du patrimoine de la direction régionale des affaires culturelles Auvergne Rhône-Alpes est concernée par le projet de ligne dans les périmètres de la Halle Tony Garnier et du Stade Gerland, monuments historiques. Le projet, dans ses premières orientations, a été présenté dans le cadre des séances d'archi-conseil de la mission Gerland. L'enjeu principal identifié concerne l'implantation du tramway sur l'avenue Tony Garnier, et l'objectif de ne pas créer au niveau de l'avenue Tony Garnier une barrière entre le parc de Gerland et le sud de l'arrondissement.

Après une décennie où le parc a été considérablement réduit par la multiplication de constructions au sein de la plaine des sports plus ou moins liées à la vocation sportive du lieu (Jardin du Lou, Tony Parker academy, services techniques municipaux,...), l'action de la mission Gerland, avec l'association de l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine, s'est efforcée de stopper ce processus d'urbanisation du parc de Gerland et d'éviter que l'avenue Tony Garnier devienne une barrière infranchissable entre le reste de l'arrondissement et le parc. Pour cela, la mission a défini, par un schéma directeur, des coulées vertes nord-sud (allée de Fontenay) et un nouvel urbanisme avec une alternance de bande verte de volumes bâties perpendiculaires à l'avenue.

Deux enjeux ont ainsi été soulevés par l'arrivée du tramway le long de l'avenue Tony Garnier. Le premier est de ne pas créer un réseau supplémentaire qui rendrait plus difficile le franchissement de cette voie, et le deuxième est la prise en compte du profil de la voie qui comprend une allée centrale pour les bus encadrée d'arbres plantés il y a moins de quinze ans qu'il est difficilement envisageable d'arracher.

Les enjeux d'insertion d'urbaine apparaissent à ce titre à mettre en regard des enjeux en matière de circulation et de sécurité, compte tenu notamment du classement en route à grande circulation de l'avenue Tony Garnier, mais aussi de la proximité du site du port Édouard Herriot.

Pour rappel du cadre général, dans le périmètre des monuments historiques, le projet nécessite un permis d'aménager, pour lequel l'architecte des bâtiments de France est consulté. Selon les cas l'avis peut-être simple ou conforme.

Dans les sites inscrits, conformément à l'article L.341-1 du code de l'environnement, les travaux sont soumis à déclaration auprès de l'architecte des bâtiments de France 4 mois avant leur lancement. L'architecte des bâtiments de France dispose d'un simple avis consultatif sauf pour les permis de démolir où l'avis est conforme.

Dans les sites classés, les travaux y sont soumis, selon leur importance, à autorisation préalable du préfet ou du ministre chargé des sites. Dans ce dernier cas, l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) est obligatoire.

Hors secteur protégé, l'architecte des bâtiments de France peut fournir un avis consultatif au porteur de projet.

Projet de tramway T10

Enjeux de risques en présence sur le port Édouard Herriot

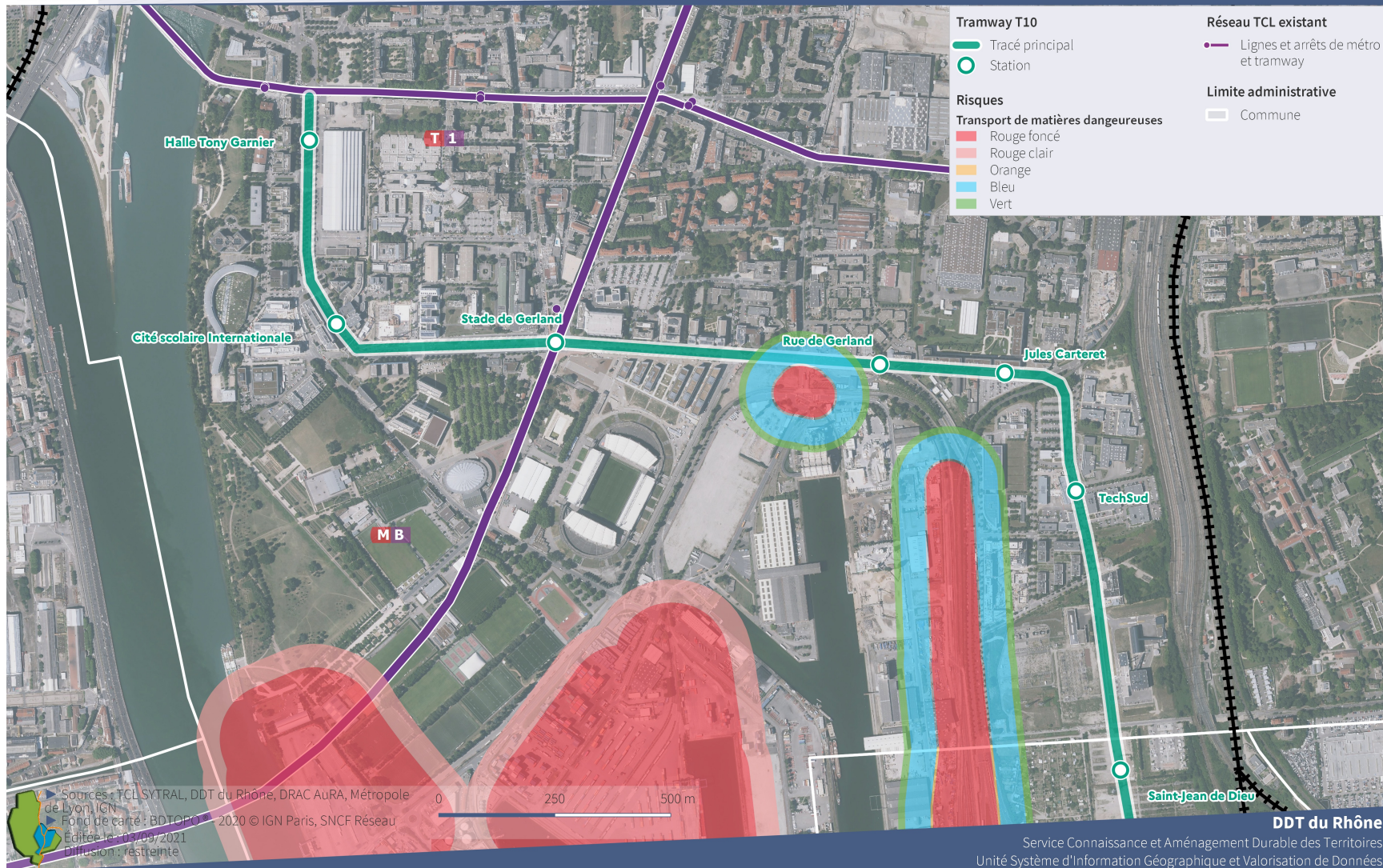


Figure 1: Tracé du projet T10 et porter-à-connaissance « infrastructures de transport de matières dangereuses » du Port de Lyon Édouard Herriot établi en 2018 et modifié en juin 2019

2. Complément à la partie III. Tramway T9

2.1. Remarques générales - Points d'attention sur l'insertion urbaine.

L'unité départementale de l'architecture et du patrimoine (UDAP) de la direction régionale des affaires culturelles Auvergne Rhône-Alpes est concernée dans le périmètre délimité des abords de l'usine TASE, monument historique, à Carré de Soie.

Des échanges ont eu lieu avec le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), la ville et la mission de carré de Soie sur la requalification de l'avenue Carmagnole-Liberté pour l'intégration du tramway. Il s'agissait notamment de définir si cette voie (anciennement l'avant-cour de l'usine) aurait vocation à devenir une avenue monumentale d'environ 25 mètres de large comprenant les différents modes doux et fonctionnalités d'un mail planté homogène, ou si la largeur de cette voie serait variable avec des élargissements et des resserrements résultant des différentes occupations de ce territoire industrielle. Le débat s'est notamment focalisé sur la possibilité de démolir le bâtiment industriel à droite de l'usine Tase (« l'usine Nylon »), encore partiellement occupée, qui occasionne un resserrement à 18 m de large de la voie requalifiée.

Ce projet de démolition interroge sur la perte de la mémoire industrielle du site que cela représenterait et sur le sens porté par un potentiel développement à cet endroit d'un boulevard urbain monumental. Par ailleurs, dans le cadre des échanges, il est apparu que la programmation pluriannuelle des investissements (PPI) adoptée par la Métropole de Lyon ne prévoyait pas dans le mandat la requalification des espaces publics et des fronts bâtis résultant de ces démolitions.

Donc, si l'intégration du tramway ne présente pas de difficultés particulières et représente une opportunité pour les habitants et usagers des secteurs nouvellement desservis, c'est la définition du nouvel espace public et la cohérence avec les moyens alloués qui devraient être précisées.

Les projets de démolition seront appréciés par l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine (UDAP) au regard des engagements en matière d'espaces publics et de reconstitution de front bâti.

Pour rappel du cadre général, dans le périmètre des monuments historiques, le projet nécessite un permis d'aménager, pour lequel l'architecte des bâtiments de France est consulté. Selon les cas l'avis peut-être simple ou conforme.

Dans les sites inscrits, conformément à l'article L.341-1 du code de l'environnement, les travaux sont soumis à déclaration auprès de l'architecte des bâtiments de France 4 mois avant leur lancement. L'architecte des bâtiments de France dispose d'un simple avis consultatif sauf pour les permis de démolir où l'avis est conforme.

Dans les sites classés, les travaux y sont soumis, selon leur importance, à autorisation préalable du préfet ou du ministre chargé des sites. Dans ce dernier cas, l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) est obligatoire.

Hors secteur protégé, l'architecte des bâtiments de France peut fournir un avis consultatif au porteur de projet.