

A l'attention de la commission nationale du débat public

lundi 03 juin 2019

hôtel de ville
place lazare goujon
métro gratte-ciel
téléphone 04 78 03 67.67

télécopie 04 78 03 68 60
www.mairie-villeurbanne.fr

adresse postale
hôtel de ville
bp 65051
69601 villeurbanne cedex

La ville de Villeurbanne, 2^{ème} ville de l'agglomération lyonnaise et 20^{ème} ville de France, exprime son adhésion à l'enjeu d'améliorer l'efficacité du réseau ferroviaire lyonnais, condition nécessaire au développement urbain métropolitain.

Pour autant, la Ville se présente comme l'un des territoires très impactés par les perspectives d'ajout de nouvelles voies ferrées dans la traversée du cœur d'agglomération, entre Lyon saint-Clair et la Guillotière.

Le projet présenté dans le cadre du Débat Public propose sur cette séquence deux scénarios d'insertion :

- la création de deux voies supplémentaires en surface et deux quais supplémentaires en gare de la Part-Dieu,
- la création de deux voies supplémentaires en souterrain avec une nouvelle gare souterraine à la Part-Dieu.

Soucieuse des quartiers traversés par le projet, et par les conditions générales de déplacements dans ce secteur stratégique d'entrée de ville vers le centre administratif et d'affaires de la Part-Dieu, la Ville énonce sa position en faveur du scénario de voies en souterrain, tant le scénario de voies en surface apparaît pénalisant, à moyen et long termes.

En effet, une étude réalisée entre 2017 et 2018 a permis d'étudier l'insertion de deux voies ferroviaires supplémentaires le long du viaduc existant le long du parc de la Tête d'Or, en estacade sur l'avenue Stalingrad. Engagée dans une période où le quartier tertiaire développé le long de l'avenue Stalingrad montrait des signes d'amorce de renouvellement bâti et d'occupation, avec plusieurs programmes importants de reconversion et de démolition-reconstruction, cette étude a questionné les conditions d'un renouvellement tertiaire qualitatif du secteur, et a permis de dégager les points forts suivants.

Le quartier tertiaire Stalingrad constitue un ensemble d'immeubles de bureaux datant des années 70 à 80, présentant des signes de vieillissement bâti, pouvant dans ce contexte voir se dégrader son image de quartier d'affaire au profit de quartiers dotés d'un immobilier plus récent. L'enjeu est donc de réussir à insuffler une dynamique de renouvellement bâti et tertiaire capable de booster l'image économique du pôle et de soutenir l'attractivité de l'offre sur le secteur. A noter que le secteur présente encore d'importantes capacités de développement, permettant d'envisager un déploiement quantitatif et qualitatif, en lien avec les secteurs Part-Dieu, Cité Internationale, et Lyon-Saint-Clair, à condition d'un accompagnement par une politique d'aménagement soutenue en faveur de la qualité urbaine et de l'attractivité économique.

En outre, l'ensemble tertiaire Stalingrad porte l'enjeu d'une meilleure articulation avec le quartier Tonkin auquel il s'adosse. Le Tonkin, quartier résidentiel monofonctionnel constitué d'un coup dans les années 70 à 80 sur un principe d'urbanisme de dalle, est identifié au titre de la Politique de la Ville. L'enjeu est tout particulièrement d'améliorer les liens entre les deux ensembles, qui se tournent le dos aujourd'hui. Cette meilleure articulation implique un effort de valorisation des espaces publics faisant lien dans le quartier, parmi lesquels le retraitement de l'avenue Stalingrad et des perpendiculaires irriguant le cœur du quartier (secteur dalle des Samourais).

Par ailleurs, l'avenue Stalingrad participe aujourd'hui de la structure majeure des déplacements de la métropole, puisqu'elle constitue l'une des trois portes d'accès au cœur de Lyon depuis le boulevard périphérique (avec la Porte Gerland au sud, et la Porte Mermoz à l'Est). Cette dimension, qui organise et conditionne l'accessibilité au pôle majeur de la Part-Dieu (pôle de commandement et quartier d'affaires), constitue également un atout pour l'attractivité économique du quartier. Elle ne peut être remise en cause puisqu'elle appuie toute la logique du plan de déplacement de l'intra-muros lyonno-villeurbain.

Or la largeur de l'avenue, établie à 30 m, ne permet pas d'accueillir à la fois un ouvrage en estacade (12m environ) et de préserver une largeur d'espace public suffisante pour garantir les fonctionnalités d'un boulevard urbain d'entrée de ville en même temps que les conditions d'un espace public qualitatif (18 m). L'insertion de voies supplémentaires en estacade sur l'avenue créerait en outre une proximité très préjudiciable avec les façades d'immeubles.

On peut d'ailleurs interroger la pertinence et la modernité d'un projet de construction de nouvel ouvrage de superstructure accompagnant l'avenue Stalingrad, au moment même où la plupart des projets urbains portant sur le traitement des entrées de ville en France établissent l'enjeu de supprimer les structures d'autopont ou de trémie.

Enfin, même si les tracés évoqués sur cette séquence restent pour l'instant schématiques, on peut craindre l'impact d'une traversée du Rhône par un nouvel ouvrage ferroviaire aérien, empiétant largement sur le plan d'eau et le site naturel urbain de la Feyssine, le plus remarquable de Villeurbanne et l'une des pièces majeures du patrimoine paysager de la métropole.

Villeurbanne se prononce donc en faveur d'un scénario de passage enterré, le seul à même de préserver les capacités de renouvellement, de modernisation et d'attractivité du quartier tertiaire de l'avenue Stalingrad.