

# Gérard Collomb

Sénateur-Maire de Lyon  
Senator-Mayor of Lyon

© Thierry Vallier - DR

► **Tunnels et Espace Souterrain : Bonjour Monsieur le Sénateur-Maire et merci d'avoir bien voulu accepter de répondre à nos questions. Notre Association des Tunnels et de l'Espace Souterrain (AFTES) qui regroupe près de 800 membres, dont la plupart des grandes entreprises de travaux souterrains de France, organise en octobre 2011, à la Cité Internationale de Lyon, son Congrès triennal sur le thème de la ville durable et de l'utilisation de l'espace souterrain. Le choix de Lyon n'est pas dû au hasard. La région Rhône-Alpes est riche en projets de tunnels (dont le Lyon-Turin Ferroviaire) et l'agglomération lyonnaise elle-même est actuellement intéressée par plusieurs tunnels soit en cours de travaux (Ligne B Gerland-Oullins, deuxième tunnel de la Croix-Rousse) soit à l'étude (Contournement Ouest de Lyon, A45). Ainsi, dans le cadre du Grand Lyon que vous présidez, vous êtes naturellement amené à suivre de près certains de ces projets, d'où notre première question : les coûts de construction, mais aussi d'entretien et de réhabilitation de tels grands ouvrages étant lourds à supporter pour une Communauté urbaine, comment parvenez-vous à les intégrer dans votre budget sans trop affecter les autres investissements d'infrastructure ?**

**Gérard Collomb :** Il est certain que la construction et la rénovation des grands ouvrages comme les tunnels urbains représentent de gros investissements. Ces travaux engagent néanmoins la sécurité des Lyonnais. Il est donc de ma responsabilité de trouver les montages financiers pour les rendre possibles. Je regrette cependant que l'État, qui a imposé la nouvelle réglementation relative à la mise en sécurité aux collectivités territoriales en juin 2005, et qui finance d'ailleurs les tunnels d'Ile-de-France, ne participe pas à l'effort d'investissement en agglomération lyonnaise au-delà du tunnel de Fourvière. Cet effort pèse lourdement sur les finances du Grand Lyon (400 millions € TTC investis dans les tunnels). Aucune autre collectivité locale en France n'est soumise à ce jour à une telle problématique. Il nous semble que cette situation particulière doit justifier d'une contractualisation spécifique avec l'État sur la sécurité des tunnels.

► **Tunnels et Espace Souterrain: Mr Mayor, thank you for agreeing to answer our questions. AFTES, the French Association for Tunnels and Underground Space, brings together some 800 members, including most of the major underground works contractors in the country. In October 2011, AFTES will be organising its three-yearly Congress at the Cité Internationale in Lyon, on the topic of sustainable cities and the use of underground spaces. It's no accident that we have chosen Lyon for this event. There are many tunnel projects underway in the Rhone-Alpes region, including the Lyon-Turin rail tunnel, and the Lyon district itself currently has a number of tunnels which are either under construction (such as the Gerland-Oullins metro line B and the second Croix-Rousse tunnel) or at the design stage (such as the Western Lyon Bypass and the A45 motorway). As President of the Grand Lyon district, you are naturally called upon to monitor these projects closely, which leads me to my first question: how do you manage to make provision for the considerable costs of construction, maintenance and renovation of such major structures in your budget without detracting from other infrastructure investments?**

**Gérard Collomb :** It is true that building and renovating major structures such as urban tunnels represents a huge investment. However, this type of work is important for the safety of Lyon residents. I therefore have a responsibility to structure funding in order to make this work possible. I do however regret the fact that national government, which brought out new legislation about safety requirements for local authorities in June 2005 – and which is providing funding for tunnels in the Ile-de-France region – is not contributing to funding in the district of Lyon, with the exception of the Fourvière tunnel. Consequently, Grand Lyon is having to come up with a total of €400 million for these works. To date, no other local authority in France has been shouldered with a financial burden of this magnitude. I believe that this particular state of affairs should

Sans réponse ni positionnement favorable de l'État, nous n'avons d'autre choix que de puiser dans nos ressources propres et d'envisager de nouveaux montages faisant appel aux capitaux privés pour éviter de trop retarder la mise en sécurité de ces ouvrages et pouvoir toujours investir à plus long terme.

▶ **T&ES : Pouvez-vous nous dire où en sont actuellement d'une part le projet de contournement ouest de Lyon (COL) (pour lequel c'est l'Etat qui est responsable des études et de la réalisation) et, d'autre part, le projet du tronçon ouest du périphérique (TOP) qui, lui, dépend du Conseil Général et de la Communauté urbaine de Lyon, dont le tracé est encore à l'étude et qui permettrait d'alléger la circulation en centre-ville ?**

**G. C. :** On ne peut plus penser aujourd'hui de telles infrastructures comme nous le faisons il y a 15 ans. Nous devons intégrer dans la réflexion le service qu'elles rendent au territoire, mais aussi leur capacité à évoluer dans le temps. Elles doivent donc être à la fois compactes et mutables, et doivent pouvoir s'intégrer dans un schéma de déplacement donnant la priorité à la qualité des espaces et à la multimodalité.

Cela fixe des exigences sur l'infrastructure elle-même et aussi sur tous les services associés en termes d'information, de points de connexion, etc.

Il faut aussi rappeler que l'agglomération lyonnaise est la seule métropole européenne qui ne dispose pas d'un périphérique complet et qui doit supporter une autoroute avec du trafic international en plein centre-ville. Cette situation ne peut plus durer. L'État aussi doit prendre ses responsabilités.

Dans ce cadre, nous menons de front deux projets, le Contournement Ouest de Lyon et le Tronçon Ouest du Périphérique, dont les vocations sont très différentes.

#### Le COL

Concernant le COL, cette infrastructure relève en effet de la responsabilité de l'État. Le Schéma National d'Infrastructures de Transports (SNIT) affiche la réalisation d'un tronçon de 25 kilomètres de ce contournement sans en préciser la position. La question de la gestion du transit Nord-Sud au droit de Lyon reste donc pendante.

Il va falloir que l'État se prononce clairement sur la façon dont il compte régler ce problème. Le projet de TOP que je défends est en effet indissociable du déclassement des autoroutes A6 et A7 qui traversent la ville, mais il n'a absolument pas vocation à supporter le trafic de transit international.

#### Le TOP

Pour ce qui est de ce projet, le Grand Lyon en a pris la maîtrise d'ouvrage il y a un an et nous sommes en train de réfléchir afin de l'intégrer dans notre vision globale de développement du territoire et au sein de notre système multimodal de déplacements. Nous nous apprêtons, sur cette nouvelle base, à saisir la Commission Nationale du Débat Public qui pourrait décider de conduire un débat public sur l'opportunité de ce bouclage. Cela permettra à toutes les sensibilités de s'exprimer au regard des objectifs que nous portons pour ce territoire.

Ce débat devrait avoir lieu fin 2012, pour une mise en service du tronçon aux alentours de 2020.

▶ **T&ES : Parlons maintenant de l'utilisation de l'espace souterrain en site urbain, là où précisément le terrain est rare et cher. Tout le monde connaît les « parkings » souterrains mais il y a bien d'autres possibilités d'utiliser l'espace souterrain, par exemple pour y réaliser soit des**

result in a specific contract with national government covering tunnel safety. If national government does not adopt a more favourable position for us, we will have no other choice than to delve into our own funds and look at new funding solutions involving private equity, so that safety works on these structures can be carried out without delay while we continue to make long-term investments.

▶ **T&ES: Two ongoing major projects are the Western Lyon Bypass (Contournement Ouest de Lyon, COL), with the government responsible for design and construction work, and the Western Ring Road section (tronçon ouest du périphérique, TOP). The Conseil Général and the Lyon Urban District are responsible for the latter, intended to relieve traffic in the city centre, and the route is still being examined. Can you tell us where things stand regarding these two projects?**

**G. C.:** These types of infrastructure can no longer be approached in the same way as 15 years ago. We now need to take into account not only the service they provide for the district, but also their ability to be adapted over time. This means that they need to be both compact and forward-compatible. They need to be able to form part of a transport plan which places a priority on quality of space and multi-modal transport.

This sets a number of requirements as regards the infrastructure itself, as well as on all the related services in terms of information, connection points and so on. It also needs to be borne in mind that the Lyon district is the only European metropolis not to have a complete ring road; it also has to cope with a motorway carrying international traffic running through the city centre. This state of affairs cannot go on much longer. National government also needs to take its share of responsibility.

In this respect, we have two projects, the Western Lyon Bypass and the Western Ring Road section, with two very different purposes.

#### The COL bypass

This bypass is indeed the responsibility of national government.

The National Transport Infrastructure Plan (Schéma National d'Infrastructures de Transports, SNIT) calls for the construction of a 25-kilometre section of the bypass, without defining its exact route.

This leaves open the issue of North-South transit adjacent to Lyon.

National government will have to be very clear as to the way this issue is addressed. Indeed, the project which falls under my remit cannot be separated from the downgrading of the A6 and A7 motorways which run through the city, but neither can it in any circumstances be called upon to cater for international through traffic.

#### The TOP ring road section

Grand Lyon became project owner for this project one year ago: we are currently studying how to incorporate it into our global vision of local development and our multimodal transport plan. Working on this new basis, we are getting ready to approach the National Public Enquiry Commission with a view to a public enquiry being held as to the benefits of completing the ring road. This would enable every shade of opinion to be expressed regarding objectives for our local area.

This enquiry should take place by the end of 2012, enabling this section to enter service somewhere around 2020.



## NOUS RÉFLÉCHISSONS AUX OPPORTUNITÉS INTÉRESSANTES OFFERTES PAR LES TRAVAUX EN SOUTERRAIN...

**aménagements techniques (postes électriques, téléphone, traitement d'eau, transport de déchets etc.) ou encore bassins d'orage ou stations d'épuration ou même des ouvrages mixtes combinant certaines des fonctions ci-dessus, soit des aménagements de loisirs. Avez-vous actuellement à l'étude de tels projets ? N'y a-t-il pas un a priori contre les constructions souterraines lié à la crainte de difficultés – et de surcoûts - dues aux conditions géologiques ?**

**G. C. :** A Lyon, nous réfléchissons aux opportunités intéressantes offertes par les travaux en souterrain, particulièrement pour le quartier de la Part-Dieu. Nous avons demandé à l'agence AUC de Djamel Klouche et de François Decoster de repenser le fonctionnement et la circulation interne d'un quartier de 1,5 million de m<sup>2</sup> afin de conforter ce quartier comme hub européen et comme City mais aussi comme lieu de promenade et de vie quotidienne.

La gare est aujourd'hui saturée, avec plus de 100.000 voyageurs par jour alors qu'elle était prévue pour 35 000. Et c'est sans compter les piétons qui la traversent chaque jour. Le trafic des trains régionaux en provenance de Grenoble, de Genève et de Roanne est en hausse constante. De plus, la gare accueille 80 TGV par jour alors que le trafic devrait augmenter de 20 % d'ici 2020. Il faut donc à la fois agrandir la gare pour absorber cette hausse du trafic sans perdre ce rôle de passage piétonnier.

RFF construit en ce moment une nouvelle voie. La SNCF Gares et Connexions a également entrepris de réaménager le hall. Ces travaux de court terme remédieront à une petite partie du problème.

Il faut cependant anticiper afin de répondre à l'augmentation du trafic voyageurs et continuer à accueillir tous les flux dans les meilleures conditions.

Je souhaite donc qu'on étudie sur ce site les possibilités d'aménagement souterrain. C'est le cas dans le cadre de l'étude sur le nœud ferroviaire lyonnais. Un des scénarios propose, par exemple, de transférer le trafic des trains régionaux en sous-sol dans un tunnel à deux voies. Ce type de projet permet de repenser les espaces en surface, ce qui est fondamental

dans des quartiers centraux comme la Part-Dieu.

Ces solutions sont très onéreuses car techniquement très complexes. Barcelone a même dû financer l'enfouissement de ses voies par des opérations de promotion immobilière. J'ai conscience des difficultés techniques que nous rencontrerons, compte tenu de la nature de notre sous-sol. Nous avons cependant les mêmes pour la réalisation de nos parkings et elles ne nous ont jamais paru insurmontables.

► **T&ES:** Moving on now to discuss the use of underground space in an urban environment, where land is rare and expensive. Everybody is familiar with underground car parks, but there are many other ways of using underground space, for instance to house technical installations such as electricity substations, telephone equipment, water treatment, transport of waste and so on, as well as storm basins and water purification plants, or even combined structures accommodating more than one of these functions, or leisure facilities.

**Do you have any projects of this nature at the planning stage at present? Is there not a prejudice against underground structures due to fear of difficulties and cost overruns arising from geological considerations?**

**G. C. :** In Lyon, we are considering the opportunities offered by underground works, particularly in the Part-Dieu district.

We have asked Djamel Klouche and François Decoster from AUC to take a fresh look at functions and movements within a district covering 1.5 million square metres, in order to reinforce its vocation as a European hub and 'City' district, as well as a place to enjoy walks and day-to-day life.

Today, the station is saturated, with over 100,000 passengers per day compared to a planned capacity of 35,000 – not including the pedestrians who walk through it every day. Regional train traffic from Grenoble, Geneva and Roanne is constantly on the increase. What is more, 80 TGV high-speed trains call at the station daily, with 20% more expected by 2020. This means that the station needs to be enlarged to absorb this increase in traffic without losing its function as a pedestrian thoroughfare.

RFF (the French Rail Network) is currently laying a new track. SNCF Gares et Connexions is also redeveloping the station hall. These short-term works will go a short way to addressing the issue.

However, we need to anticipate in order to cater for the increase in passenger traffic and continue to cope as well as possible with traffic of all kinds.

Consequently, I am in favour of looking at underground developments on this site. This is already the case with regard to the Lyon rail interchange. One of the scenarios being looked at is to transfer regional train traffic underground, running in a two-track tunnel. This type of project would make it possible to redesign surface space, which is a fundamental consideration for central districts such as Part-Dieu.

## WE ARE CONSIDERING THE OPPORTUNITIES OFFERED BY UNDERGROUND WORKS...





© Thierry Vallier (DR)

▶ **T&ES :** Une question plus précise toujours sur le thème de l'utilisation de l'espace souterrain : la réalisation de certains parkings souterrains de Lyon (récemment Place Lyautey, aujourd'hui Place Général Brosset, en face de la gare des Brotteaux), rendue complexe en raison de conditions géologiques difficiles, s'est avérée très coûteuse. Ne peut-on pas imaginer de réserver le 1er niveau inférieur à des aménagements tels que salles de spectacles, de concerts, de sports, bibliothèques, voire même magasins ? Cela n'affecterait pas réellement le retour sur investissement du parking et permettrait d'héberger des activités tout en gardant la surface pour des aménagements de type jardin ou square (cf. place de la Bourse). Une telle disposition ne devrait-elle pas faire l'objet systématiquement d'une étude préalable, même rapide, qui en analyserait les avantages à long terme sur le plan des services offerts au public ?

**G. C. :** L'agglomération lyonnaise a la chance de disposer encore, à la différence de beaucoup d'autres agglomérations européennes, de tènements fonciers - friches, zones de négoce - mutables.

Grâce à cela, nous n'envisageons pas de construire ce genre d'équipements en sous-sol. Ces solutions sont, comme je vous le disais, particulièrement coûteuses étant donné la géologie mais aussi la richesse archéologique du sous-sol lyonnais. De surcroît, le point que j'évoquais en réponse à votre première question, relatif la prise en charge totale par nos collectivités des coûts de mise aux normes de ces ouvrages, ne nous incite pas à poursuivre ce genre de projets souterrains.



## LE 2<sup>ème</sup> TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE : UN VÉRITABLE LIEN ENTRE RHÔNE ET SAÔNE

### THE 2<sup>d</sup> CROIX-ROUSSE TUNNEL: A GENUINE LINK BETWEEN THE TWO RIVERS



These are extremely expensive solutions, because they are highly complex in technical terms. In Barcelona, re-routing lines underground was only made possible by engaging in property development. I'm fully aware of the technical difficulties we will encounter given the nature of the soil here. However, these are no different from those we encountered when building car parks, and we have never felt they were insurmountable.

▶ **T&ES:** On to a more specific question as regards the issue of the use of underground space. The construction of some of Lyon's underground car parks – recently, Place Lyautey, and now Place Général Brosset, opposite the Les Brotteaux station – were made complex by difficult geology, and have therefore turned out to be very expensive. Is there not a case to be made for the first underground level to be given over to developments such as events, concerts or sports venues, libraries or even shops? This would not really have an impact on return on investment for the car park, whilst making it possible to accommodate activities and keep the surface space free for gardens and squares, as has been done at Place de la Bourse. Shouldn't this type of development be the systematic subject of at least a summary preliminary design, which would look at the long-term advantages in terms of services provided to the public?

**G. C.:** Unlike many other cities in Europe, the Lyon district has the good fortune to have land such as brownfield sites and former trading estates available for redevelopment.

As a result, we do not envisage building this type of facility underground. As I have said, these solutions are particularly expensive – not only because of our geology, but also due to the archaeological riches to be found beneath Lyon. What is more, as I mentioned in my answer to your first question, the fact that our local authorities are being called on to bear the whole cost of compliance works on structures like these is not much of an incentive when it comes to pursuing this type of underground project.

► **T&ES :** Notre dernière question portera – si vous le voulez bien – sur le deuxième tunnel de la Croix-Rousse actuellement en début de construction. Comment avez-vous eu l'idée de ce tunnel original, réservé aux seuls bus, cyclistes et piétons, et dont les parois seront « mises en lumière » pour divertir les usagers ? Après les efforts que vous avez faits pour le bonheur des Lyonnais « en plein air » (avec les Velov', les aménagements de la rive gauche du Rhône, bientôt de la rive droite de la Saône, etc.), êtes-vous prêt à faire leur bonheur « en sous-sol », comme à Montréal, à Singapour ou Tokyo ?

**G. C. :** Ce projet répondait d'abord à des enjeux de sécurité. Inauguré en 1952, le tunnel de la Croix-Rousse ne répond en effet plus aujourd'hui aux normes de sécurité en vigueur. Nous avons cependant souhaité donner à ce projet de rénovation des objectifs ambitieux sur le plan urbanistique et environnemental. La phase de concertation de trois ans, de 2007 à 2010, nous a permis de concevoir le percement du second tube, parallèle au premier, non plus comme une simple galerie d'évacuation, mais comme un véritable lien « d'une rive à l'autre » entre Saône et Rhône. Ce sera une première mondiale. Dédié aux transports en commun et aux modes doux, ce tunnel sera en phase avec les nouvelles pratiques de déplacements. Afin d'en rendre la traversée agréable et rassurante pour cyclistes et piétons, le second tube sera équipé de dispositifs multimédias qui diffuseront un éclairage agréable et permettront la projection d'œuvres artistiques. Notre agglomération dispose en effet d'un grand patrimoine en matière d'art public, mais aussi d'une filière de l'image multimédia particulièrement dynamique. Nous avons donc pensé que la ville créative avait sa place aussi sous la Croix-Rousse.

► **T&ES :** Merci, Monsieur le Sénateur-Maire, et rendez-vous à la Cité Internationale en octobre prochain pour notre Congrès !

*Interview réalisée par Maurice Guillaud*

► **T&ES:** Our final question relates to the second Croix-Rousse tunnel, on which construction work has just begun. What gave you the idea for this innovative tunnel, reserved for buses, cyclists and pedestrians, with “light walls” as a decorative feature for users? After all the work that you have done to improve “open-air” life for Lyon residents (such as Velov' self-service bikes, developing the left bank of the Rhone and soon the right bank of the Saone) are you poised to do the same underground, as has been done in Montréal, Singapore and Tokyo?

**G. C.:** First and foremost, this project addressed safety concerns. Inaugurated in 1952, the Croix-Rousse tunnel is no longer compliant with current safety standards. However, when it came to renovation works, we opted to aim high in terms of planning and the environment. The three-year consultative phase, from 2007 to 2010, led to the second tunnel, running parallel to the first, being designed not simply as an evacuation tunnel but as a genuine link between the banks of the Saone and the Rhone. This will be a world first. Dedicated to public and green mode transport, the tunnel will reflect the new travel habits. In order to make this crossing pleasant and reassuring for cyclists and pedestrians, the second tunnel will feature multimedia installations – providing pleasant lighting along with the possibility of projecting works of art. Indeed, our city is home not only to considerable heritage in terms of public art, but also to a particularly dynamic multimedia image industry. As a result, we felt it was appropriate for the creative nature of the city to feature in the Croix-Rousse tunnel too.

► **T&ES:** Thank you, Mr Mayor. We look forward to seeing you at the Cité Internationale this October for our Congress.

*Interview by Maurice Guillaud*

