

GRANDLYON
communauté urbaine

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE**

Séance du **10 janvier 2011**

Délibération n° 2011-1975

commission principale : déplacements et voirie

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) : Lyon 3° - Lyon 6° - Lyon 7°

objet : Réaménagement de la rue Garibaldi - Bilan de la concertation préalable

service : Direction de la voirie

Rapporteur : Monsieur Abadie

Président : Monsieur Gérard Collomb

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 155

Date de convocation du Conseil : jeudi 30 décembre 2010

Secrétaire élu : Monsieur Marc Augoyard

Compte-rendu affiché le : mercredi 12 janvier 2011

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Mme Elmalan, M. Buna, Mme Guillemot, MM. Charrier, Daclin, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Philip, Mme Pédrini, MM. Abadie, Arrue, Mmes Besson, David M., MM. Barge, Passi, Brachet, Charles, Colin, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bouju, Mme Peytavin, MM. Blein, Vesco, Mme Frih, MM. Rivalta, Assi, Julien-Laferrière, Mme Ait-Maten, MM. Albrand, Ariagno, Augoyard, Mmes Bab-Hamed, Bailly-Maitre, M. Balme, Mme Bargoïn, MM. Barret, Barthélémy, Mmes Baume, Benelkadi, M. Bernard B., Mmes Bocquet, Bonniel-Chalier, MM. Bousson, Braillard, Broliquier, Buffet, Mme Cardona, M. Chabert, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Corazzol, Coste, Coulon, Mme Dagorne, MM. Darne JC., David G., Desbos, Deschamps, Mme Dubos, MM. Dumas, Flaconnèche, Fleury, Forissier, Galliano, Gentilini, Geourjon, Gignoux, Gillet, Giordano, Gléréan, Goux, Grivel, Guimet, Mme Hamdiken-Ledesert, MM. Havard, Huguët, Imbert Y., Jacquet, Joly, Justet, Kabalo, Lebuhotel, Lelièvre, Léonard, Lévêque, Mme Levy, MM. Llung, Longueval, Louis, Lyonnet, Meunier, Millet, Morales, Muet, Nissanian, Ollivier, Mmes Palleja, Pesson, MM. Petit, Pili, Pillon, Plazzi, Quiniou, Réale, Mme Revel, M. Roche, Mme Roger-Dalbert, MM. Rousseau, Rudigoz, Sangalli, Schuk, Serres, Suchet, Terrot, Thivillier, Mme Tifra, MM. Touleron, Touraine, Uhlich, Mme Vallaud-Belkacem, MM. Vaté, Vergiat, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Mme Yérémiàn.

Absents excusés : MM. Bernard R. (pouvoir à Mme Gelas), Appell (pouvoir à Mme Pédrini), Chabrier (pouvoir à M. Nissanian), Cochet (pouvoir à M. Petit), Ferraro (pouvoir à M. Serres), Fournel (pouvoir à M. Touleron), Genin (pouvoir à Mme Bailly-Maitre), Mme Ghemri (pouvoir à M. Plazzi), MM. Lambert (pouvoir à Mme David M.), Le Bouhart (pouvoir à M. Thivillier), Mme Perrin-Gilbert (pouvoir à M. Lebuhotel), MM. Sturla (pouvoir à M. Crédoz), Thévenot (pouvoir à M. Vaté), Turcas (pouvoir à M. Buffet), Vurpas (pouvoir à M. Crimier).

Absents non excusés : Mme Pierron.

Séance publique du 10 janvier 2011**Délibération n° 2011-1975**

commission principale : déplacements et voirie

commune (s) : Lyon 3° - Lyon 6° - Lyon 7°

objet : **Réaménagement de la rue Garibaldi - Bilan de la concertation préalable**

service : Direction de la voirie

Le Conseil,

Vu le rapport du 17 décembre 2010, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Par délibération n° 2010-1423 en date du 26 avril 2010, la Communauté urbaine de Lyon a approuvé les objectifs et les modalités de concertation préalable engagée, en application des articles L 300-2 et R 300-1-2 du code de l'urbanisme, pour le réaménagement de la rue Garibaldi.

Le périmètre du projet porté par la Communauté urbaine de Lyon et soumis à la concertation préalable concerne la rue Garibaldi depuis la rue Vauban à Lyon 6°, ce qui fait le lien avec la partie de l'axe réaménagée dans les années 1990, jusqu'à l'avenue Berthelot à Lyon 7°, ainsi que les espaces publics connexes : parvis des halles Paul Bocuse, parvis de la future tour Incity, place Charles de Gaulle (auditorium), place des Martyrs de la Résistance, place Stalingrad et accès au futur parc Sergent Blandan.

Le réaménagement de la rue Garibaldi devant être réalisé par tranches successives, le déroulement de la concertation tient compte du planning opérationnel, ce qui conduit à procéder par étapes en fonction de chaque tranche opérationnelle. Dans ces conditions, la concertation ouverte sur l'ensemble du projet donne lieu à des clôtures partielles.

Pour le tronçon rue Vauban-Arménie et parc Blandan, la concertation a fait l'objet d'une clôture partielle en date du 22 novembre 2010.

La présente délibération porte sur l'approbation du bilan partiel de la concertation.

Le projet de réaménagement de la rue Garibaldi

A la fin des années 1960, lors de la réalisation du centre directionnel de la Part-Dieu, la rue Garibaldi s'est transformée en axe de transit nord-sud mais surtout de redistribution de la circulation sur la rive gauche et de desserte routière majeure du nouveau quartier d'affaires.

S'agissant de l'environnement urbain, la construction de trémies et le caractère routier marqué de la voie ont eu des conséquences importantes :

- coupure physique entre les quartiers,
- insécurité des modes de transports autres que motorisés (vélos, piétons, personnes à mobilité réduite, etc.),
- mauvaise accessibilité aux équipements publics ou privés,
- dévalorisation des espaces publics adjacents.

Les objectifs particuliers poursuivis par cette opération de réaménagement sont les suivants :

- relier l'"est" (quartier Part-Dieu) à l'ouest (Berges du Rhône, centre-ville),
- transformer une voie aux caractéristiques autoroutières en voie apaisée par la suppression des trémies, la mise à niveau des voies, la création d'un itinéraire modes doux sécurisé et des aménagements évolutifs permettant des transports en commun,
- reconquérir les espaces publics pour en améliorer les usages et les espaces publics latéraux (jardins, terrasses, etc.) pour favoriser l'animation et les échanges,
- améliorer l'accessibilité aux grands équipements (halles Paul Bocuse, auditorium, piscine, etc.),
- embellir et structurer la ville par un aménagement paysager continu reliant le parc de la Tête d'Or au nord au futur parc Sergent Blandan au sud.

Les hypothèses étudiées et soumises à concertation

a) - Les principes généraux

Les principes retenus pour transformer la rue Garibaldi consistent à ramener les voies de circulation en surface et à redistribuer l'espace de la rue (voies et une partie du stationnement) au profit des modes doux, des transports en commun, des espaces publics tout en améliorant la qualité paysagère de l'axe.

Les trémies Lafayette et Paul Bert ainsi que la passerelle piétonne des Halles seraient ainsi supprimées.

Pour la suppression éventuelle de la trémie Gambetta, la synthèse des études complémentaires sera portée à connaissance du public dans le dossier qui sera mis à disposition pour le tronçon Arméni-Berthelot.

Ces principes d'aménagement reposent sur la création :

- d'une promenade piétonne paysagère à l'ouest et des espaces publics,
- d'un aménagement cyclable double sens séparé des circulations automobiles et piétonnes,
- de 3 voies de circulation nord-sud,
- d'un aménagement de voirie à l'est qui pourrait prendre la forme :
 - soit d'une contre-allée dans le sens sud-nord avec du stationnement,
 - soit d'un itinéraire transport en commun en double site propre,
- de trottoirs confortables,
- d'un aménagement paysager tout au long de l'axe, adapté selon la morphologie de la voie.

b) - Les deux variantes : site propre de transport en commun, contre-allée,

- cas d'un aménagement avec 3 voies nord-sud et une contre-allée sud-nord

L'aménagement consisterait en une contre-allée sud-nord avec un principe de stationnement longitudinal côté "est".

Les conditions d'accès à la Part-Dieu seraient identiques à la situation actuelle, la distribution/diffusion des véhicules s'effectuant par la contre-allée.

- cas d'un aménagement avec 3 voies nord-sud et un site propre transport en commun double sens

L'aménagement consisterait en un site propre transport en commun à double sens côté "est".

Dans ces conditions, le stationnement coté "est" ne pourra être envisagé.

L'accès automobile à la Part Dieu se trouverait modifié par rapport à la situation actuelle en raison de la suppression de la contre-allée.

La création du site propre permettrait d'améliorer la desserte en transports collectifs.

C - L'aménagement des espaces publics

Les espaces publics qui font partie du périmètre du projet seront valorisés en imaginant de nouvelles sensibilités urbaines pour retrouver des lieux de vie. L'embellissement de la ville est recherché.

L'un des enjeux est d'ouvrir à la rue des équipements souvent peu mis en valeur et repliés sur eux-mêmes, aux accès difficiles à percevoir ou peu accessibles : par exemple, la façade "est" des halles Paul Bocuse, l'Auditorium ou encore la piscine Garibaldi.

Situé à proximité de la rue Garibaldi, le futur parc Blandan sera l'un des équipements majeurs de l'agglomération. L'enjeu est de proposer de bonnes conditions d'accès au parc, notamment pour les piétons en améliorant la lisibilité de l'accès (attractivité et sécurité).

Le déroulement de la concertation

La concertation a été ouverte à compter du 1er juin 2010 et s'est déroulée jusqu'à la clôture partielle du 22 novembre 2010 selon les modalités suivantes :

- la population a été informée conformément à la délibération du 26 avril 2010 par l'affichage d'un avis administratif à la Communauté urbaine et dans les mairies de Lyon 3°, 6° et 7° arrondissements et dans 2 journaux locaux ;

- un dossier de concertation comprenant des éléments sur le contexte et les principes généraux des aménagements, et un registre pour recueillir les observations ont été mis à la disposition du public dans les mairies de Lyon 3°, Lyon 6°, Lyon 7° et à la Communauté urbaine ;

- 2 réunions d'information, ciblées sur les relais d'opinion (associations, comités d'intérêt local, conseils de quartier, etc.) se sont tenues en amont, les 10 décembre 2009 et 19 mai 2010 : elles ont réuni chacune plus de 200 personnes. Les principales informations délivrées dans ces réunions se retrouvent dans le dossier de concertation ;

- 7 ateliers se sont tenus avec divers associations et comités locaux représentatifs :

- . 2 ateliers consacrés aux déplacements : les 3 et 14 juin 2010 ;

- . 1 atelier consacré aux questions environnementales (bruit, qualité de l'air, îlots de chaleur) : le 17 juin 2010 ;

- . 2 ateliers sur les espaces publics : les 29 juin et 21 octobre 2010 ;

- . 2 ateliers "en marchant", sur le site même de la rue et des espaces publics adjacents : le 5 octobre 2010 du parc Blandan à la place des Martyrs de la Résistance et le 11 octobre 2010 de la rue Vauban à la place des Martyrs de la Résistance.

Les ateliers ont réuni entre 30 et 60 personnes à chaque séance, selon les thèmes abordés ; en accord avec ces relais locaux et associations, la participation avait été volontairement limitée en nombre de participants de chaque association, conseil de quartier afin de permettre un travail en petit groupe, plus efficace et garantissant de réels échanges de points de vue. Les personnes présentes, par leur appartenance à ces structures, ont eu un rôle de relais d'information et de diffusion vers la population.

Ces ateliers, comme les réunions du 10 décembre 2009 et du 19 mai 2010, ont fait l'objet de comptes-rendus et les documents présentés en séance ont également été remis (plans, synthèses d'études, sur les déplacements, le trafic automobile, le stationnement, etc.). Par ailleurs, l'ensemble de ces documents ainsi que les présentations ont été mis à disposition sur le site Internet du Grand Lyon, www.grandlyon.com, pour garantir la plus grande information possible sur ce projet.

- une réunion publique a été organisée le 8 novembre 2010 à la bourse du travail (Lyon 3°). Un avis administratif annonçant cette réunion a été affiché aux emplacements réservés dans les mairies de Lyon 3°, 6° et 7° arrondissements et à la Communauté urbaine ; par ailleurs, 24 000 invitations ont été distribuées dans toutes

les boîtes aux lettres sur un large périmètre situé de part et d'autre de la rue Garibaldi et les personnes relais ayant participé à tout ou partie des ateliers ont également été invitées personnellement. Le nombre de personnes présentes à cette réunion a été estimé à 700 personnes.

- la date de clôture partielle de la concertation a été portée à la connaissance du public par avis administratif dans les mairies de Lyon 3°, 6° et 7°arrondissements et publication dans deux journaux locaux le 6 novembre 2010. Elle a également été annoncée lors de la réunion publique du 8 novembre.

Les principales observations du public

a) - Les avis généraux sur le projet

Dans les ateliers, la plupart des personnes étaient favorables à un aménagement de cet espace, dans une perspective d'amélioration de la qualité de vie ; seules quelques-unes demandent à ce que rien ne soit fait.

De nombreux avis se sont exprimés sur le caractère "désagréable" de la rue -à pied, les distances y paraissent plus longues-, sur le manque de qualité de vie à ses abords, sur l'effet de coupure entre l'est et l'ouest, et enfin, sur le peu de place accordée aux modes de déplacement autres que la voiture.

Le lieu est ainsi perçu comme peu agréable à vivre et à pratiquer : complexité des cheminements, qualité des revêtements, sentiment d'insécurité, bruit parfois très important, tout ceci étant peu propice au développement d'une certaine urbanité.

De même, au cours des ateliers, les points suivants ont fait l'objet d'un large consensus :

- nécessité de recréer des traversées (sûres et pratiques), des liens entre quartiers, améliorer le franchissement des "obstacles" gare et centre commercial,
- besoin de rendre le quartier lisible (jalonnement, repérage des lieux importants, etc.),
- opportunité de permettre et d'amener la vie avec des trottoirs larges, des commerces, de la végétation.

Ces avis rejoignent le constat fait par la Communauté urbaine de Lyon, ainsi que les propositions présentées dans le dossier soumis à concertation.

Certains participants aux ateliers, et par le biais d'une pétition de 170 signatures environ, ont exprimé le souhait que la réalisation de la rue ne se fasse pas par tronçons successifs mais en une seule phase pour un apaisement de la rue le plus rapide possible. La pétition émane d'une association "Demain Garibaldi !". Cette association a, par ailleurs, participé activement aux ateliers.

La réalisation de l'aménagement en trois phases permet de gérer au mieux les travaux sur l'axe mais aussi sur l'ensemble de la rive gauche (lignes T 4, C1, C2, etc.), ainsi que les incidences de ceux-ci sur la circulation et, bien entendu, de répartir le coût du projet sur plusieurs mandats dans un souci de lissage des dépenses de la collectivité.

Dans les cahiers, comme en atelier et réunion publique, les observations ont surtout porté sur la question des modalités de déplacements telles qu'envisagées par le projet et rappelées ci-dessus :

- révélant des points de convergence : la nécessité de transports en commun, l'attention à porter pour une meilleure qualité de vie de la rue et de ses abords,
- et des divergences notables sur la suppression des trémies ou le nombre de voies de circulation.

b) - Les déplacements

Les transports en commun

En ateliers et réunion publique, dans leur grande majorité, les personnes ont fait valoir la nécessité de transports en commun continus et efficaces sur la rue Garibaldi :

- des fréquences accrues,
- une meilleure lisibilité avec les sens aller et retours sur la rue et non dans les rues adjacentes,

- une meilleure régularité,

- la continuité d'un transport en commun du nord au sud de l'axe - certains remettant en cause le passage "quasi obligatoire" par la gare de la Part-Dieu.

Les personnes ont également fait valoir les correspondances à favoriser avec les tramways T 1 et T 2, avec les métros notamment la station Guichard du métro B, proche de la rue Garibaldi.

Enfin, un site propre de transport en commun a été explicitement demandé par plusieurs participants, sur la totalité de la rue.

Cette question de la nécessaire amélioration des transports en commun, voire de la mise en service d'un itinéraire, dès 2014, et de la réalisation d'aménagements adaptés se retrouve dans les cahiers de concertation, indépendamment des avis sur le reste du projet (suppression des trémies, nombre de voies, etc.)

En atelier et en réunion publique, aucun avis en faveur du maintien d'une contre-allée n'a été exprimé même si certains font état de craintes concernant la future desserte des équipements et le plan de circulation du secteur à terme.

C'est pourquoi, il est proposé au conseil de retenir dans les propositions d'aménagement pour le projet, la solution qui permet la circulation des transports en commun la plus efficace compte tenu des contraintes du site (cf : propositions ci-après). S'agissant de l'offre en elle-même (lignes, fréquences), le Sytral participe aux études et au pilotage du projet.

La circulation automobile

La circulation automobile actuelle est perçue de manière très contrastée :

- efficace, rapide et le plus souvent fluide pour certains,
- envahissante, bruyante, polluante pour d'autres.

Ainsi, sur cette question, trois familles d'avis ont été exprimées :

- contre la suppression des trémies et plus particulièrement de la trémie Lafayette : environ cinquante avis sur les cahiers (élus et particuliers), principalement dans le 6^e arrondissement, ainsi qu'une pétition signée par environ 350 personnes intitulée : "oui, j'exige le maintien de la seule voie rapide nord-sud de la Rive gauche de Lyon en conservant "toutes les trémies".

Les principaux arguments de ces partisans du maintien des trémies portent sur :

- . la rapidité et la facilité des déplacements automobiles,
- . l'impossibilité d'un carrefour entre le cours Lafayette et la rue Garibaldi avec un site propre de transport en commun sur chacun des axes (futur C 3),
- . la place qu'il faut laisser à la voiture en ville,
- . le coût, le gaspillage d'argent public à défaire un aménagement construit, il y a 40 ans,
- . l'activité économique pour laquelle la voiture est perçue comme nécessaire

- favorables aux objectifs du projet, de la remise à niveau de la rue et de trois voies de circulation nord-sud : une trentaine d'avis en ce sens, principalement dans le 3^e arrondissement, émanant de particuliers et d'élus ainsi que de deux conseils de quartiers et d'un comité d'intérêt local.

- favorables aux objectifs du projet, à la remise à niveau de la rue et avec une circulation automobile réduite à deux voies nord-sud : avis exprimés dans la pétition signée par 170 personnes environ et initiée par "Demain Garibaldi !", ainsi que par un parti politique (Europe Ecologie - Les Verts) ;

Les arguments avancés sont liés au souhait :

- . de réduire la place de la voiture en ville,
- . d'apaiser la rue,
- . de faciliter la traversée pour les piétons (2 voies seraient plus faciles à traverser que 3),

. de diminuer la pollution (air et bruit).

Ces expressions se sont retrouvées en ateliers et réunion publique, la question du nombre de voies ayant cependant fait dans ce contexte plus débat que celle de la suppression des trémies.

Les réponses apportées en matière de circulation

Les études de trafic à moyen terme ont été détaillées, les simulations dynamiques de trafic présentées en atelier comme en réunion publique ; ils ont été mis à disposition sur le site Internet de la Communauté urbaine de Lyon.

La croissance des activités projetées sur le secteur de la Part-Dieu à moyen terme (8 000 emplois et 2 500 habitants supplémentaires), va provoquer une augmentation d'environ un quart du nombre de déplacements sur le secteur à l'heure de pointe.

Le développement concomitant des infrastructures de transports en commun, des réalisations du plan modes doux, des aménagements de voirie conduisent à une répartition entre les transports en commun et la voiture de 38 % pour la voiture et 62 % pour les transports en commun à l'horizon 2015 (contre 43 % pour la voiture et 57 % pour les transports en commun actuellement), soit + 5 points pour les transports en commun par rapport à la situation actuelle.

Malgré tout, la croissance du nombre de déplacements conduirait à une augmentation du nombre de véhicules sur le secteur (environ 600 véhicules de plus à l'heure de pointe sur le secteur).

La rue Garibaldi assure une fonction d'échange entre les quartiers et ceux-ci se font au niveau des nombreux carrefours qui ponctuent l'axe et qui seront mis à niveau. Le nombre élevé de ces carrefours diminue les capacités d'écoulement de la rue.

Ces contraintes se cumulent avec les contraintes de priorité à accorder aux lignes fortes de transport en commun (tramway T 1 et C 3 notamment) et aux conditions de sécurité (exploitation) à respecter sous le tunnel Brotteaux-Servient.

Avec deux voies, les conditions de fonctionnement de l'axe se révèlent donc très difficiles ; les reports de trafic sont importants, entraînant des dégradations :

- sur les conditions d'accès à la Part-Dieu,
- et sur la qualité de vie des habitants dans les quartiers (bruit, sécurité routière, etc.) par diffusion du trafic sur des voies non adaptées.

Le profil à deux voies, sous dimensionné par rapport au trafic attendu, a donc été écarté.

Le projet est basé sur un profil à trois voies à niveau, tous les mouvements étant gérés dans ces trois voies : tout droit, tourne à droite et tourne à gauche.

Dans le cas de l'aménagement d'un site propre à l'est, le carrefour avec le cours Lafayette ne crée pas de remontée de file majeure. Dans le cas de l'aménagement à l'est d'une contre-allée dans le sens remontant, les conditions de circulation à ce carrefour demanderaient des mesures d'accompagnement (régulation des feux notamment).

Certaines personnes, en ateliers comme sur les registres, ont proposé la couverture complète de la rue sur certaines sections par réalisation de "tunnel" et ce, afin de dégager un maximum d'espace public pour les piétons, vélos et de retrouver un agrément de la rue, rejoignant ainsi les objectifs d'apaisement portés par le projet.

Il a été rappelé que la fonction principale de la rue Garibaldi, notamment en partie nord, est une fonction d'échanges entre les quartiers. Dans la solution de création d'un tunnel, l'ouvrage ne serait de fait utilisé que par une faible partie du trafic, la part du trafic de surface liée à ces échanges "locaux" restant importante.

Dans ces conditions, ce tunnel amènerait à prévoir à sa sortie de nombreuses voies de circulation pour gérer l'ensemble des mouvements, les besoins d'échanges entre quartiers devant soit s'effectuer directement en surface soit donner lieu à des échanges avec le tunnel.

Dans les deux cas, les emprises utilisées par les véhicules seraient importantes : voies du tunnel, voies de surface et rampes d'entrées et sorties d'échanges avec le tunnel.

De plus, les tunnels doivent aujourd'hui répondre à de telles exigences de sécurité que les coûts d'exploitation et de maintenance en sont très élevés.

La solution d'un tunnel a donc été écartée car elle ne répond pas aux fonctions de la rue en termes de déplacements et de qualité urbaine et qu'elle est coûteuse en investissement et en fonctionnement.

Le stationnement des voitures, la desserte : livraisons, pompiers, accès aux immeubles, le stationnement des cars

Dans les cahiers de concertation, la question du stationnement a fait l'objet de peu de débats et remarques, quelques avis demandent la suppression complète du stationnement sur l'axe (Europe Ecologie - Les Verts) alors que d'autres font état de craintes liées à l'évolution du secteur (construction de la tour Incity).

L'esprit du projet est d'éviter de conserver des stationnements en surface pouvant constituer des obstacles pour les piétons dans les traversées qui font l'objet de réaménagements d'espaces publics.

La situation vis-à-vis du stationnement dans la partie centrale de la rue Vauban-Paul Bert (usages, nombre de places, privées, publiques, etc.) a été détaillée dans le cadre des ateliers déplacements. Il a été montré que des disponibilités existent en partie centrale, parcs publics et privés, voirie.

En atelier et en réunion publique, ainsi que sur certains avis exprimés dans les cahiers, des personnes ont fait état de craintes concernant les livraisons de marchandises, les accès pompiers, la collecte des ordures ménagères, les déménagements, la desserte par les cars des équipements situés le long de la rue (Auditorium, piscine).

Une attention particulière sera portée à ces points lors de la poursuite des études.

Le stationnement des cars est perçu comme particulièrement gênant : certains cars stationnent toute la journée, occupant l'espace et laissant souvent tourner les moteurs (climatisation, chauffage).

Ces questions seront traitées dans le cadre du projet Part Dieu, en lien avec l'aménagement du quartier.

Les cheminements piétons et la place des vélos

Les remarques font état de trottoirs étroits, de contre-allées induisant des traversées complexes ; la rue est perçue comme dangereuse, notamment en famille.

Les personnes demandent que la place soit redonnée aux piétons avec des trajets lisibles (jalonnement), des traversées facilitées et praticables en famille (sécurité, feux, etc.).

Une attention particulière a été demandée pour les personnes à mobilité réduite (marches, traversées sans dénivelé, etc.).

Dans les ateliers et en réunion publique, les expressions des cyclistes ont été nombreuses, les avis exprimés se retrouvant dans les cahiers de concertation. Le constat est celui d'un axe peu utilisé par les 2 roues actuellement, réservé aux cyclistes aguerris. Les aménagements cyclables à proximité ne sont pas considérés comme suffisamment pratiques : conflit avec les piétons, débouchés en contradiction avec le code de la route. Le besoin de lieux de stationnement a également été mis en avant.

Le principe du projet repose sur un aménagement cyclable, séparé des circulations automobiles et piétonnes. Cet aménagement cyclable à mettre en place sur la rue a fait débat :

- certains demandant qu'aucun aménagement spécifique ne soit fait, afin que les vélos prennent toute leur place dans la circulation normale,
- d'autres souhaitant que des aménagements importants soient réalisés : pistes cyclables "larges" afin de permettre de doubler les vélos les plus lents, pistes et mixité avec les transports en commun, etc.

Les avis convergent néanmoins sur la nécessité, dans le cas d'un aménagement spécifique pour les vélos, de séparer les cycles des flux piétons.

Ces remarques sur les piétons et les vélos rejoignent les objectifs et principes d'aménagement retenus par la Communauté urbaine de Lyon.

Elles ont conduit à proposer l'aménagement des rues adjacentes pour permettre une continuité d'itinéraire "vélos" à court terme.

c) - Les espaces publics

Les avis sur les espaces publics ont été nettement moins importants en nombre que ceux exprimés sur la question du traitement des déplacements par le projet.

Le parvis de l'Auditorium

Le parvis de l'Auditorium est perçu comme un lieu singulier qui, au cours des ateliers "en marchant" comme des ateliers consacrés aux espaces publics, a fait l'objet de remarques contradictoires :

- pour les uns, il s'agit d'un lieu protégé, bucolique, à l'abri de l'agitation urbaine,
- alors que pour d'autres le lieu, de par sa configuration refermée en amphithéâtre, présente un caractère anxiogène.

La découverte de la proximité du tramway T 1 et de l'arrêt a été soulignée lors des ateliers "en marchant".

Sur un registre, un avis d'un conseil de quartier fait état d'un souhait de conserver un espace fermé.

Les orientations proposées à ce stade d'avancement du projet sont de retraiter l'espace public pour faire de ce lieu, un lieu ouvert et connecté aux autres espaces (Halles, arrêt de tramway et au-delà vers la gare).

Suite aux remarques et observations faites dans le cadre de la concertation, une attention particulière sera portée au caractère apaisé de ce lieu lors des études qui vont se poursuivre.

Le parvis des halles

Le parvis des halles est perçu comme un espace encombré. Pour certains, il semble être en travaux depuis de nombreuses années. Les remarques ont porté sur la poursuite de la diagonale Moncey, le maintien de l'accès à l'esplanade de la Part-Dieu après la suppression de la passerelle et le besoin d'accroche des halles Paul Bocuse à la rue Servient. Ces observations sont en accord avec le projet proposé de créer un espace public par suppression de la passerelle piétonne et utilisation de l'espace libéré par la station service ; les contraintes d'usage du site (parvis des halles, livraisons des halles Paul Bocuse notamment) seront prises en compte.

L'accès au parc Blandan

De fortes attentes ont été exprimées sur une plus grande ouverture du parc Blandan sur la rue Garibaldi, en dégageant un parvis allant de la rue Garibaldi à l'entrée principale rue du Repos. Une étude réalisée par le conseil de quartier Guillotière a été remise à la Communauté urbaine de Lyon. Toutefois, son périmètre dépasse largement le périmètre de réaménagement de la rue Garibaldi.

L'accès au parc Blandan sera étudié en lien avec le projet du parc Blandan, afin de créer des aménagements qui se répondent, dans le respect du périmètre de chacun des deux projets.

Enfin, la place des Martyrs de la Résistance a fait l'objet de remarques portant sur :

- le besoin de renforcer et développer des activités commerciales, indispensables à une vie de quartier (commerces de proximité, marché, etc.),
- la mise en réseau avec les autres espaces publics-espaces verts situés à proximité,
- et enfin sur le souhait d'ouvrir la piscine Garibaldi sur la place.

Ces remarques ont enrichi les réflexions de la Communauté urbaine de Lyon : il est ainsi proposé d'aller vers un retournement de la piscine sur la place des Martyrs de la Résistance.

Conclusion

La concertation préalable ne fait ressortir aucun élément de nature à remettre en cause la poursuite du projet ou à entraîner une modification des objectifs poursuivis par celui-ci.

La Communauté urbaine s'engage néanmoins à apporter la plus grande vigilance aux interrogations révélées par la concertation, notamment en termes de conditions de circulation automobile, de traitement de la piste cyclable, des cheminements piétons et des espaces publics et plus particulièrement l'esplanade de l'auditorium.

Elle poursuivra la concertation dans l'esprit de la Charte de la participation. Le projet qui sera proposé par le maître d'œuvre sera soumis à cette deuxième phase de la concertation, puis ultérieurement à enquête publique.

Les propositions pour le réaménagement de la rue Garibaldi, de la rue Vauban à la rue d'Arménie

Suite aux différentes observations faites lors de la phase de concertation préalable notamment sur la question des modes doux, de la nécessité des transports en commun de la qualité de vie, il est proposé au Conseil de retenir une solution d'aménagement comportant un site propre de transports en commun double sens à l'est dans les sections les plus larges, soit de la rue Vauban à la rue des Rancy.

Dans les sections les plus étroites de la rue des Rancy à la rue d'Arménie, il est proposé que les transports en commun rejoignent la circulation générale dans le sens nord-sud et bénéficient d'un couloir réservé dans le sens sud-nord.

Ce profil permet la continuité d'itinéraire des transports en commun et donc une meilleure lisibilité : les lignes ne seraient plus obligées, comme c'est le cas actuellement, d'emprunter des itinéraires différents pour les sens aller et retour (conséquences des sens uniques de nombreuses voiries). Cette solution permet de conserver les continuités des espaces modes doux et de la trame verte. Enfin, il est à noter que ce type d'aménagement reste évolutif en cas de souhait de mise en service d'un transport en commun de type tramway, trolleybus (sous réserve d'études complémentaires).

Des trottoirs confortables sont possibles avec un minimum de 3 mètres de chaque côté de la rue ; des promenades à l'ouest de la rue seront aménagées dans les sections les plus larges.

Une piste cyclable à double sens est prévue. La réalisation de l'aménagement de la rue s'effectuant par tronçons successifs, il est proposé de créer un réseau complémentaire cyclable dans les rues adjacentes afin de créer les continuités d'aménagement à court terme.

Il est proposé de créer une trame verte continue par un double alignement d'arbres, de part et d'autre des trois voies de circulation générale, éloigné des façades. Autant que possible, les arbres existants seront conservés.

En ce qui concerne le stationnement, le parti pris d'aménagement prévoit de minimiser le nombre de places le long de l'axe pour limiter tous les obstacles aux circulations est-ouest en surface. Il sera reporté dans les rues adjacentes et dans les disponibilités importantes des parkings en ouvrages du secteur.

Dans le profil proposé, les 3 voies de circulation nord-sud sont réaffirmées, les mouvements de tourne-à-droite et tourne-à-gauche étant gérés dans ces 3 voies. Les rues débouchent sur la rue Garibaldi par des carrefours au niveau de la rue.

La solution site propre de transports en commun à l'est entraînant la suppression au droit de la Part-Dieu des contre-allées sud-nord actuelles, le plan de circulation sera adapté pour prendre en compte ces reports de circulation, notamment sur la rue André Philip.

Cette délibération prend acte de la clôture partielle de la concertation sur le tronçon Vauban-Bouchut-Arménie et accès Blandan et approuve le bilan partiel.

Au-delà du cadre légal de l'article L 300-2, la communication avec le grand public sur l'avancement du projet sera poursuivie afin de recueillir les souhaits, les remarques et les suggestions des citoyens concernés par le projet ;

Vu ledit dossier ;

Vu les articles L 300-2 et R 300-1-2 du code de l'urbanisme ;

Ouï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

DELIBERE

1° - Approuve le bilan partiel de la concertation préalable pour le projet de réaménagement de la rue Garibaldi, tronçon rue Vauban (Lyon 6°)-rue d'Arménie (Lyon 3°) et accès au parc Sergent Blandan.

2° - Décide de la poursuite des études sur le tronçon "Vauban-Bouchut-Arménie" et l'accès au parc Blandan sur la base des objectifs et des principes d'aménagement tels qu'ils ont été arrêtés après avoir été enrichis lors de la concertation.

3° - Précise que, conformément à la délibération du 26 avril 2010 et selon les modalités définies par celle-ci, la concertation se poursuit sur le tronçon Arménie - Berthelot.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le président,
pour le président,

Reçu au contrôle de légalité le : 12 janvier 2011.