ADDENDUM
Compléments à l'enquête publique

Sommaire

1. Outils règlementaires 3

2. Avis de l'autorité environnementale 3

3. Eléments formulés par le maître d'ouvrage suite à l'avis de l'autorité environnementale 7

3.1 Déplacements 7

3.1.1 Hypothèses socio-économiques 7

3.1.2 Hypothèses de déplacement 7

3.1.3 Capacité de la rue Garibaldi 7

3.1.4 Situation de référence 7

3.2 Acoustiques et qualité de l'air 8

3.3 Parvis de l'auditorium 8

3.4 Espèce protégée 8

3.5 Dispositif de suivi 8

1. Outils règlementaires

En application de l'article R122-8 du code de l'environnement, le présent dossier d'étude d'impact a été soumis pour avis à l'autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement.

Cet avis de l'autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement, établi conformément à l'article R122-13 du code de l'environnement, figure ci-après.

Afin de tenir compte des remarques formulées au travers de cet avis, le maître d'ouvrage a souhaité apporter dès à présent quelques éléments de réponse et compléments dans le cadre du présent addendum.

2. Avis de l'autorité environnementale

L'autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement dans le cadre du présent projet est la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Logements Rhône-Alpes, située au 208 bis rue Garibaldi, 69 422 Lyon cedex 03.

Cette dernière a été sollicitée par courrier le 14 juin 2011. Le récépissé de réception a fait partir la date d'origine du délai de 2 mois au 28 juin 2011

L'avis a été rendu le 25 août 2011.

26/08/2011 09:20 0437483608 ECOLOGIE DIREN RA PAGE 01/07

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance Études, Prospective
et Evaluation

Lyon, le 25 AOUT 2011

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Evaluation Environnementale des plans programmes et projets
Tél. : 04 37 48 36 36
Télécopie : 04 37 48 36 31
Courriel : yves.meinier@developpement-durable.gouv.fr

Le directeur régional

à

Monsieur le Président du grand Lyon
Direction de la voirie
à l'attention de **Mme Bareille (Fax n° 04 78 95 88 79)**
20 rue du lac
BP 3103
69399 LYON CEDEX 03

OBJET : Ré aménagement de la rue Garibaldi - Avis de l'autorité environnementale

REFER : Réf. : 2987-2011-ym.odt/0442

P. J. : Avis de l'autorité environnementale *(2988-2011)*

Par courrier du 14 juin 2011, vous avez sollicité de ma part la production de l'avis « autorité environnementale » concernant le projet intitulé : « Ré aménagement de la rue Garibaldi » sur la base du dossier d'enquête contenant l'étude d'impact dans sa version de mai 2011.

Vous trouverez ci joint l'avis demandé. Conformément à l'article R122-13 du code de l'environnement, celui-ci doit être joint au dossier d'enquête. Par ailleurs, il vous appartient de le rendre public par voie électronique sur votre site Internet.

Pour le préfet de région et par délégation,
pour le directeur régional, par délégation,

Pour le directeur de la DREAL et par délégation
Le chef du service CEPE

Philippe GRAZIANI

Copie: M le préfet du Rhône + ensemble des services consultés.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance Études, Prospective
et Evaluation

Lyon, le 25 AOUT 2011

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Evaluation Environnementale des plans programmes et projets
Tél. : 04 37 48 36 36
Courriel : yves.meinier@developpement-durable.gouv.fr

OBJET : **Projet intitulé : « Ré-aménagement de la rue Garibaldi »**
(maître d'ouvrage: M le président de la communauté urbaine de Lyon)

Avis de l'autorité environnementale

(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement et du Décret n° 2009-496)

REFER : Réf. : 2988-2011-ym.odt/0642

Sommaire :

1) Contexte du projet
2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient
3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :
3.1 prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet
3.2 conformité aux engagements internationaux
3.3 compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés
3.4 adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées
3.5 pertinence du dispositif de suivi
4)Avis de l'autorité environnementale :
4.1 avis sur la forme
4.2 avis sur la prise en compte de l'environnement

1) Contexte du projet :

Le contexte urbain de ce projet fait l'objet au dossier d'une très intéressante analyse historique figurant aux pages C3 et suivantes et qui résume les études effectuées en vue de la requalification progressive de la rue Garibaldi qui structure les quartiers rive gauche de Lyon sur plus de 3,5 kms.

S'agissant de la partie concernée par le projet présenté, la configuration actuelle résulte de la mise en œuvre d'un « urbanisme de dalle » qui favorise la fluidité du trafic automobile.

L'objectif de la communauté urbaine de Lyon, cohérent avec les réaménagements déjà opérés sur plusieurs grandes voiries du même type, est d'apaiser la circulation routière en offrant une meilleure place aux modes de transport « doux », d'améliorer l'accessibilité générale aux grands équipements présents le long de la voie (Halles, Auditorium, Piscine...) et d'embellir la ville grâce à un aménagement paysager continu.

2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient :

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise pour avis à l'autorité compétente en matière d'environnement.

L'étude d'impact appelle, au regard des dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement, les observations suivantes :

Elle intègre bien un **résumé non technique** tel que prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement, une rubrique « **auteurs des études** » qui fait apparaître un nombre important de contributeurs et une **analyse des méthodes utilisées.**

Elle contient un développement intitulé « **Appréciation des impacts de l'ensemble du programme** » faisant clairement apparaître trois tranches qui correspondent à un aménagement progressif du Nord au Sud. Très complet, il intègre les résultats d'un état initial global.

Ce chapitre évoque opportunément les autres projets connus (tour Incity, rénovation du quartier de la Part Dieu et Parc sergent Blandan) et s'est essayé à une analyse des effets cumulés.

De son coté, **l'état initial,** particulièrement complet, fait apparaître :
- un inventaire détaillé des sites et sols pollués ;
- des éléments concernant les variations des niveaux piézométriques ;
- des éléments concernant le réseau d'assainissement et ses dysfonctionnements ;
- d'intéressantes données concernant l'avifaune et notamment la présence surprenante de 11 espèces protégées ;
- la présence du lézard des murailles, de l'écureuil roux et de chiroptères ;
- la présence de plusieurs monuments historiques dont le périmètre de protection intersecte celui du projet ;
- sans surprise, une qualité de l'air dégradée et des nuisances acoustiques fortes ;
- un éclairage urbain qui a vocation à être optimisé du point de vue énergétique et des pollutions lumineuses.

L'autorité environnementale a notamment apprécié la pertinence de la hiérarchisation des enjeux.

On notera au sein de l'état initial, une brève analyse concluant à l'absence d'interactions du projet avec les sites **Natura 2000** les plus proches et dont on peut considérer, malgré son

caractère relativement informel, qu'elle répond aux exigences de l'article L414-4 du code de l'environnement.

Le chapitre relatif au **choix du parti proposé,** met en compétition deux variantes de parti d'aménagement, peut être pas totalement représentatives des alternatives qui pouvaient se présenter au niveau du génie civil notamment, mais qui constitue déjà un effort notable pour un projet purement urbain.

La rubrique « **analyse des effets du projet et des mesures en faveur de l'environnement** » met en évidence des effets globalement positifs en terme de paysage, des écosystèmes urbains, de la consommation d'énergie électrique liée à l'éclairage public, de la consommation d'eau par les services de voirie (réutilisation de l'eau stockée dans les trémies) et plus généralement vis à vis des fonctions urbaines. Apparaissent néanmoins quelques effets négatifs :
- une augmentation des consommations de carburant du fait de la suppression des trémies by-passant les feux tricolores ;
- l'augmentation des quantités de pollen diffusées par les végétaux urbains ; (il est bien que le maitre d'ouvrage ait identifié cette question) ;
- une augmentation des nuisances acoustiques limitée, de façon assez inattendue (*compte tenu de l'importance du linéaire de trémie supprimé*), à deux récepteurs. On notera que cette baisse résulte de la baisse supposée du trafic sur l'axe considéré, sachant que cette hypothèse, vraisemblable au demeurant, ne constitue pas non plus une certitude.

L'étude d'impact intègre aussi un **volet santé** qui conclut, s'agissant du paramètre « qualité de l'air », à l'absence d'effet flagrant du projet sur l'exposition des populations (diminution non significative (2%) de l'indice pollution population (IPP)).

Elle contient un développement relatif au **coût des mesures environnementales** qui, avec près de 6,7M€ correspond à une dépense très significative au regard des très faibles effets négatifs présentés pour le projet. Cet état de fait résulte vraisemblablement de l'intégration à ce total, de l'ensemble des aménagements paysagers qui constituent l'un des volets du projet lui même, représentent à eux seuls près de 20% du montant des investissements et dont une part importante est purement ornementale. On peut donc considérer que l'effort purement environnemental, intégrant les dépenses relatives au dispositif de suivi annoncé, pourrait être estimé aux alentours de 5% du total, ce qui correspond déjà à un pourcentage élevé pour un projet en site totalement anthropisé.

S'agissant d'un projet d'infrastructure, il comporte bien une **analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances, des avantages induits pour la collectivité et des consommations énergétiques** qui fait apparaître une augmentation significative de la consommation de carburant (+8%).

3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :

3.1.Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet :

L'étude d'impact a décliné de façon très satisfaisante les exigences du code de l'environnement en ce qui concerne la bonne application de la notion de programme.

L'état initial, d'une exhaustivité inhabituelle pour ce type de projet, apparaît lui aussi nettement au dessus de la moyenne et traduit, pour la constitution de l'étude d'impact, une recherche d'excellence.

Le dossier rend aussi compte d'une concertation qui semble très fouillée et qui a associé semble-t-il l'essentiel des parties prenantes.

Seul le caractère réduit du nombre de variantes mises en compétition pourrait à la rigueur susciter un bémol dans ces appréciations.

Parmi les éléments remarquables du point de vue des enjeux environnementaux, on notera :

- le maintien en place du génie civil des trémies routières limitant ainsi très fortement les impacts chantier ainsi que la production de déchets, ainsi que son utilisation intelligente pour la solution des problèmes d'assainissement et la diminution de la consommation d'eau par les services de voirie ;

- l'identification des problématiques liées à la production de pollens, de poussières et de déchets végétaux par les dépendances vertes et la recherche d'une maîtrise de ces effets.

- le recours à un dispositif d'éclairage sophistiqué, économe en énergie et abaissant les pollutions lumineuses.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre,** le dossier annonce une augmentation significative des consommations de carburant et donc des émissions de gaz à effet de serre (+8%) et ce, malgré l'hypothèse d'une réduction du trafic.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application de la directive européenne sur les habitats naturels**, l'étude d'impact conclut sans surprise à l'innocuité du projet sur le réseau Natura 2000.

3.3 Compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés :

SDAGE : L'étude d'impact ne comporte pas de développement spécifique traitant de la compatibilité du projet avec le SDAGE, mais, comprenant un dispositif sophistiqué d'assainissement, comportant des dispositifs de réalimentation de la nappe phréatique, sa compatibilité avec le SDAGE ne laisse guère de doutes.

Il apparaîtrait toutefois opportun d'évoquer l'orientation 5-D du SDAGE « *lutter contre les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* ». En effet, cette disposition incite à se tourner vers un entretien des dépendances vertes s'affranchissant des produits phytosanitaires.

Espèces protégées : Le dossier évoque le cas du lézard des murailles et prévoit des mesures compensatoires significatives à cet égard. Il conviendra bien sûr de ne pas omettre le dépôt d'une demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement.

Archéologie préventive : Mme la conservatrice régionale de l'archéologie rappelle, dans son avis du 18/07/2011, que la loi du 27/09/1941 citée au dossier, a été abrogée et codifiée au Titre V du code du patrimoine (article L531-14). Elle précise que le projet finalisé devra être transmis au service régional de l'archéologie afin d'examiner s'il fera l'objet de prescriptions d'archéologie préventive.

Patrimoine bâti : Signalant que l'auditorium, bâtiment de grande qualité architecturale et emblématique du quartier de la Part Dieu, est en cours d'inscription sur la liste label XX^{ème} siècle, M l'architecte des bâtiments de France, dans son avis du 20/07/2011, émet une importante observation concernant le principe du rattachement aux halles du parvis de l'auditorium et attire l'attention sur la signification architecturale des gradins de l'auditorium dans laquelle ce dernier vient s'emboiter et qu'il lui paraît, pour cette raison, nécessaire de conserver en totalité. Il préconise de rattacher le traitement des abords de l'auditorium à l'étude patrimoniale et urbaine menée par la communauté urbaine de Lyon sur le quartier de la Part Dieu.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

S'agissant des **effets temporaires**, les mesures proposées correspondent à des mesures génériques de bon aloi, adaptées au milieu urbain.

S'agissant des **effets définitifs**, le projet inclut un dispositif complexe de traitement des eaux météoriques qui relève d'une intelligente approche de valorisation des possibilités de traitement et d'écrêtement locaux.

Les aménagements paysagers massifs devraient engendrer une amélioration du paysage urbain pour les usagers. Il importera toutefois de veiller à ce que les plantations de haute tige n'induisent pas une baisse trop conséquente de la luminosité à l'intérieur des locaux situés dans les niveaux inférieurs.

S'agissant des effets sanitaires, le choix, pour les plantations, d'espèces peu allergisantes constitue lui aussi un élément positif.

En revanche, la rubrique relative à l'impact de la démolition des gradins de l'auditorium s'avère relever plutôt de l'analyse de l'impact sous l'angle purement fonctionnel et ne rend pas compte d'une prise en compte architecturale. On notera que ce point a vocation à être reconsidéré en lien avec M l'architecte des bâtiments de France.

Les mesures de réduction de l'impact sonore, très modestes, sont en lien direct avec les hypothèses de trafic et de vitesse prises en compte dans la modélisation ainsi que des conditions de profil en travers intégrées au modèle. Pour ces dernières, l'autorité environnementale présuppose, sans avoir pu le vérifier, que ces conditions géométriques sont bien représentatives du profil complexe actuel. En revanche, en situation urbaine complexe, difficilement maitrisable en ce qui concerne le comportement des usagers, l'hypothèse d'une réduction de trafic pouvant atteindre 30% par endroit, ne peut être retenue sans justification plus approfondie, basée par exemple sur des considérations relatives à la capacité offerte et sur des retours d'expérience d'opérations similaires. Cet élément est bien sûr nécessaire pour pouvoir valider le respect des contraintes réglementaires relatives à l'exposition des riverains aux nuisances acoustiques.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier présente un dispositif de suivi qui repose sur un suivi général des mesures environnementales en phase travaux puis d'un bilan après mise en service et après une période de 5 ans. Le détail de ce suivi ambitieux n'est malheureusement pas précisé à l'exception de celui qui concerne le lézard des murailles et la mesure compensatoire qui y est relative. A l'exception d'ailleurs de ce dernier point, les dépenses nécessaires ne semblent pas être mentionnées au dossier.

On notera aussi que le développement qui y est relatif pourrait aisément être abondé par la mention du dispositif de suivi qui entre dans le cadre de la gestion générale des infrastructures effectuée par la communauté urbaine de Lyon sur l'ensemble de son domaine de compétence.

4)Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Par delà le caractère perfectible du dossier, eu égard aux observations figurant ci avant, celui-ci apparaît recevable sur la forme.

4.2 Avis sur la prise en compte de l'environnement :

Le projet présenté traduit la volonté du maître d'ouvrage d'améliorer le cadre urbain tout en réduisant la place consacrée à la voiture individuelle ainsi que les pollutions et les nuisances qui y sont liées. Ses actions en la matière constituent d'ailleurs souvent des exemples pour d'autres maitres d'ouvrages.

Le dossier traduit par ailleurs une recherche d'excellence et d'exhaustivité dans la prise en compte des thématiques environnementales et la définition du projet a apparemment mobilisé un grand nombre de compétences diverses conduisant, pour certains aspects, à des solutions innovantes et intelligentes.

Il reste bien sûr quelques points qui méritent vigilance et me paraissent nécessiter plus ample justification :

- l'analyse de l'impact du projet sur les abords de l'auditorium, à la lumière de l'avis (ci-joint) de M l'architecte des bâtiments de France ;

- la justification des hypothèses de trafic retenues pour la modélisation acoustique et la vérification réglementaire du projet.

Enfin, l'autorité environnementale conseille d'abonder le dispositif de suivi dans l'esprit des éléments développés ci avant (cf. paragraphe 3.5).

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux *(notamment procédures loi sur l'eau et procédures relatives à l'application de l'article L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées))*.

Pour le préfet de région et par délégation

Pour le directeur de la DREAL et par délégation
Le chef du service CÉPÉ

Philippe GRAZIANI

3. Eléments formulés par le maître d'ouvrage suite à l'avis de l'autorité environnementale

3.1 Déplacements

L'autorité environnementale souligne :

…"*augmentation des nuisances acoustiques limitée, de façon assez inattendue (…) à deux récepteurs. Cette baisse résulte de la baisse supposée du trafic sur l'axe considéré, sachant que cette hypothèse, vraisemblable au demeurant, ne constitue pas non plus une certitude*".

…"*l'hypothèse d'une réduction de trafic pouvant atteindre 30% par endroit, ne peut être retenue sans justification plus approfondie, basée par exemple sur des considérations relatives à la capacité offerte et sur des retours d'expérience d'opérations similaires. Cet élément est bien sûr nécessaire pour pouvoir valider le respect des contraintes règlementaires relatives à l'exposition des riverains aux nuisances acoustiques*".

Les trafics du présent dossier d'étude d'impact reposent sur :

- les modélisations de la situation des déplacements sur l'agglomération lyonnaise en 2030. Afin d'établir ces simulations, deux types d'hypothèses sont utilisées :
    - o les hypothèses socio-économiques
    - o les hypothèses de déplacement
- la capacité - nombre de véhicules pouvant être écoulés en une heure - de la rue Garibaldi

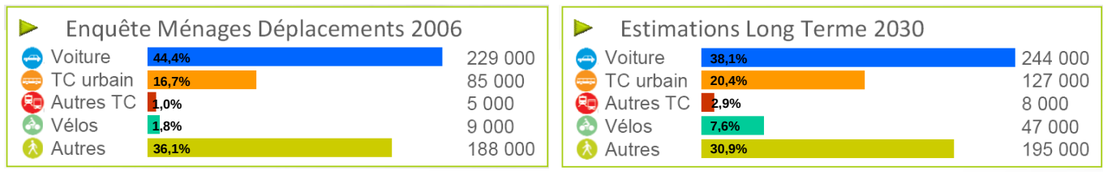
3.1.1 Hypothèses socio-économiques

Il s'agit d'hypothèses de développement de l'agglomération dans son ensemble qui sont alors prises en compte. Ces hypothèses sont dites "hypothèses socio-économiques". Elles s'appuient sur l'évolution des données socio-économiques évaluées, d'une part, dans les documents de planification cadres, en premier lieu le SCOT et, d'autre part, dans les compositions de chacun des grands projets urbains (Part-Dieu, Carré de Soie, etc.).

Ainsi, 37 600 logements, dont 1 875 à Part-Dieu, et 173 000 emplois, dont 34 500 à Part-Dieu, ont été pris en compte et ont permis de construire les hypothèses socio-économique utilisées à l'automne 2010 pour le présent projet.

3.1.2 Hypothèses de déplacement

Correspondant à des hypothèses de développement du réseau des transports en commun, des pistes cyclables et des cheminements piétonniers, elles se traduisent à terme, par une stabilité du nombre de véhicules particuliers circulant sur le "centre" (Lyon et Villeurbanne). Toutefois, compte tenu du développement du quartier de la Part Dieu et malgré ces hypothèses, il est attendu une augmentation du trafic en lien avec le quartier de l'ordre de 10% environ. Ce maintien est expliqué par un report modal plus important sur ce secteur de l'agglomération où les modes alternatifs à la voiture sont nombreux (métro, bus, tramway, vélo'v, marche à pied, …).



Estimations des déplacements émis à l'heure de pointe du soir sur l'agglomération lyonnaise

3.1.3 Capacité de la rue Garibaldi

Aujourd'hui, le profil en travers de la rue Garibaldi peut atteindre jusqu'à six voies de circulation dont une partie en trémie, sans intersection. La capacité de la rue est variable selon les sections du fait même de sa configuration (trémies, feux, nombre de voies, contre-allées, …) et peut atteindre jusqu'à 4 000 véhicules par heure.

La capacité de la rue après travaux sera mécaniquement limitée par la réduction du nombre de voies de circulation et les contraintes liées aux voies transversales dédiées notamment aux transports en commun (priorité tramway T1, ordres de passages avec les trolley-bus, …). Ainsi, malgré l'augmentation attendue du nombre de véhicules sur le quartier de la Part-Dieu, une baisse du trafic sur la rue Garibaldi est observée.

En outre, les simulations de trafic du service Déplacements du Grand Lyon identifient un report de trafic sur certains axes dont les quais de la rive gauche du Rhône. Néanmoins, les faibles réserves de capacité de ces axes limitent ce phénomène, impliquant un fort report modal, cohérent avec les origines destinations constatées au droit de la rue Garibaldi.

En effet, une enquête sur l'origine et la destination des véhicules circulant sur la rue Garibaldi a montré que les trajets sont généralement de courte durée, avec un trafic reportable sur les modes alternatifs à la voiture de l'ordre de 30 à 50%.

Le réaménagement de l'avenue Berthelot dans le 7ème arrondissement de Lyon est un exemple similaire. En effet, il a été observé une réduction du trafic après que la capacité de la rue ait été limitée, avec notamment la mise en place d'une ligne forte de transport en commun (tramway T2). En 1993, la charge de trafic par 24 heures s'élevait à 50 000 véhicules par jour environ. Aujourd'hui, cette dernière est de 20 000 à 24 000 véhicules par jour, selon le tronçon considéré.

3.1.4 Situation de référence

La simulation acoustique et l'évaluation des coûts collectifs du projet nécessitent de se projeter à l'horizon 2030 et de définir ainsi une situation de référence sur la base des estimations de trafic long terme du Grand Lyon.

Il a été retenu une hypothèse socio-économique haute (forte création d'emplois et de logements sur le quartier Part-Dieu) et une hypothèse de déplacement au fil de l'eau (faible report modal), hypothèses les plus génératrices de trafic.

Ainsi, afin d'évaluer les incidences du projet, une comparaison entre la situation avec et sans projet à cet horizon 2030 a été réalisée.

Cette situation de référence part du principe que le trafic sur la rue Garibaldi sera identique avec ou sans projet. En revanche, la répartition du trafic sur l'axe routier sera différente :

- dans la situation sans projet, les trémies, contre-allées et intersections seront identiques à l'état actuel,
- dans la situation avec projet, l'intégralité de la voie circulée sera mise en surface, sans contre-allée ni trémies.

3.2 Acoustiques et qualité de l'air

L'autorité environnementale souligne :

…"*une augmentation des nuisances acoustiques limitée, de façon assez inattendue (compte tenu de l'importance du linéaire de trémie supprimé), à deux récepteurs*".

…"*s'agissant des accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le dossier annonce une augmentation significative des consommations de carburant et donc des émissions de gaz à effet de serre (+8%)*".

…"*les mesures de réduction de l'impact sonore, très modestes, sont en lien direct avec les hypothèses de trafic et de vitesse prises en compte dans la modélisation ainsi que des conditions de profil en travers intégrées au modèle. Pour ces dernières, l'autorité environnementale présuppose, sans avoir pu le vérifier, que ces conditions géométriques sont bien représentatives du profil complexe actuel*".

Les conclusions de l'étude acoustique sont les suivantes :

- une nette amélioration de l'ambiance acoustique, en comparant la situation actuelle à la situation future sans projet, qui n'est pas inattendue. Elle est essentiellement due à la réduction du trafic annoncée (nous avons en effet considéré que des trafics identiques à terme dans les situations avec et sans projet)
- une amélioration sur une grande partie du tracé, entre les situations à l'horizon 2030 avec et sans projet, du fait de la nouvelle configuration des profils en travers des différents tronçons concernés, de la réduction de la vitesse (vitesse moyenne passant de 50 à 40 km/h) et de l'éloignement des façades.
- seul le secteur au droit de la trémie du cours Lafayette voit sa situation dégradée par rapport à une situation sans projet. Cette dégradation est mise en évidence par le calcul au récepteur R18. Elle concerne directement 14 logements, les autres immeubles étant à usage commercial ou de bureau.

Dans la modélisation de l'état actuel, il a été différencié les voies centrales, les trémies et les contre-allées. La modélisation a bien pris en compte la nouvelle géométrie du projet (implantation du site propre réservé aux transports en commun et modification des voies de circulation).

Concernant l'augmentation des consommations de carburants, elle est due à la réduction de la vitesse, sachant que l'optimum de consommation des moteurs atmosphériques se situe entre 70 et 80 km/h environ.

3.3 Parvis de l'auditorium

L'autorité environnementale souligne :

…"*que l'auditorium, bâtiment de grande qualité architecturale et emblématique du quartier de la Part-Dieu, est en cours d'inscription sur la liste label XXème siècle, M l'architecte des bâtiments de France, dans son avis du 20/07/2011, émet une importante observation concernant le principe du rattachement aux halles du parvis de l'auditorium et attire l'attention sur la signification architecturale des gradins de l'auditorium dans laquelle ce dernier vient s'emboîter et qu'il lui paraît, pour cette raison, nécessaire de conserver en totalité. Il préconise de rattacher le traitement des abords de l'auditorium à l'étude patrimoniale et urbaine menée par la communauté urbaine de Lyon sur le quartier de la Part-Dieu*".

…"*la rubrique relative à l'impact de la démolition des gradins de l'auditorium s'avère relever plutôt de l'analyse de l'impact sous l'angle purement fonctionnel et ne rend pas compte d'une prise en compte architecturale. On notera que ce point a vocation à être reconsidéré en lien avec M l'architecte des bâtiments de France*".

Les services du Grand Lyon et l'équipe de maîtrise d'œuvre vont engager une concertation avec Monsieur l'architecte des bâtiments de France afin de tenir compte de son avis et de celui de l'autorité environnementale.

3.4 Espèce protégée

L'autorité environnementale souligne :

…"*le dossier évoque le cas du lézard des murailles et prévoit des mesures compensatoires significatives à cet égard. Il conviendra bien sûr de ne pas omettre le dépôt d'une demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement*".

Dans le cadre de la destruction d'habitats ou d'espèces protégées, une demande de dérogation sera rédigée, conformément à l'article L411-2 du code de l'environnement. Cette dernière sera présentée au Conseil National de Protection de la Nature.

3.5 Dispositif de suivi

L'autorité environnementale souligne :

…"*le dossier présente un dispositif de suivi qui repose sur un suivi général des mesures environnementales en phase travaux puis d'un bilan après mise en service et après une période de 5 ans. Le détail de ce suivi ambitieux n'est malheureusement par précisé à l'exception de celui qui concerne le lézard des murailles et la mesure compensatoire qui y est relative*".

…"*le développement qui y est relatif pourrait aisément être abondé par la mention du dispositif de suivi qui entre dans le cadre de la gestion générale des infrastructures effectuée par la communauté urbaine de Lyon sur l'ensemble de son domaine de compétence*".

Dans le cadre du dispositif de suivi de la communauté urbaine de Lyon, les dépenses nécessaires seront prises en compte dans le budget principal de l'opération :

- 5 millions d'euros ont été d'ors et déjà votés pour les études sur la durée du projet. Cette somme permettra l'inscription de missions de contrôle. Le dispositif de suivi pendant la phase de travaux, à l'ouverture des différentes sections de la rue, puis 5 ans après la réalisation du projet, sera financé par une enveloppe de 50 000 € mise en place dans le cadre de ce budget.
- les dépenses afférentes à la gestion des chantiers seront votées lors de la déclaration de projet et sont déjà comprises dans les estimations de l'enveloppe globale des travaux de l'opération.

On ajoutera qu'un budget annuel a été mis en place pour l'information et la concertation auprès des usagers permettant la diffusion de ces informations. En outre, le travail associe, dès les phases de conception du projet, les futurs services gestionnaires du Grand Lyon et de la Ville de Lyon (propreté, eau, voirie, espaces verts, …) afin de prendre en compte au mieux, la gestion et le futur entretien du site (voies et abords).