

Département du Rhône

Communauté Urbaine de Lyon

Ville de Lyon

ENQUETE PUBLIQUE
Réaménagement de la Rue Garibaldi

Enquête ouverte du lundi 3 octobre 2011 au vendredi 4 novembre 2011

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR
Serge ARVEUF

7 janvier 2012

SOMMAIRE

I – Présentation.....	3
II – Déroulement de l'enquête et Objectifs	4
2-1- Publicité	4
2-2- Dossier mis à la disposition du public	5
2-3- Entretiens du commissaire enquêteur et visite des lieux	6
2-4- Clôture de l'enquête.....	7
2-5- Objectifs du Projet.....	7
2-5-1- Prescription de l'Enquête.....	7
2-5-2-Description du projet	7
2-5-3- Comment s'est prise la décision de remettre à niveau la rue Garibaldi ?	9
III – Enumération des observations recueillies.....	13
IV – Thèmes évoqués et réponses.....	58
4-1- La destruction des trémies	58
4-2- le nombre de voies.....	59
4-3- Le carrefour Garibaldi - Lafayette.....	61
4-4- la pollution acoustique et la pollution de l'air	62
4-5- le Parvis de l'Auditorium	65
4-6- La prise en compte de la tour Incity.....	67
4-7- les transports en commun	68
4-8- Les déplacements à vélo.....	69
4-9- Les aménagements paysagers	69
4-10- Eclairage	70
4-11- Assainissement	70
4-12- Entretien et gestion	72
V – Le Projet vis-à-vis des documents d'urbanismes.....	72
VI – Le Plan des Déplacements Urbains (PDU).....	73
Conclusion.....	73

I – Présentation

- **VU**, enregistrée le 20/04/11 la lettre par laquelle le Président de la COMMUNAUTE URBAINE DE LYON demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

Le projet de réaménagement de la rue Garibaldi à LYON ;

- **VU** le code de l'environnement ;
- **VU** le code de l'urbanisme ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur. Serge ARVEUF, demeurant 10, allée des Prunus RILLIEUX-LA-PAPE (69140), est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matières d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée à la COMMUNAUTE URBAINE DE LYON et à Monsieur Serge ARVEUF.

Décision du 27/04/2011

N° E11000128 / 69

II – Déroulement de l'enquête et Objectifs

2-1- Publicité

Toutes les mesures destinées à faire connaître au public l'existence de cette enquête ont été prises, à savoir :

Pour les journaux : Avis dans «Le Progrès», des 15 septembre et 6 octobre 2011.

Avis dans «Le Tout Lyon » des 17 septembre et 8 octobre 2011.

Affichages des avis: sur les panneaux officiels des quatre lieux des permanences, à l'Hôtel de la Communauté Urbaine de Lyon, à la Mairie du 3^{ème}, à la Mairie du 6^{ème} et à la Mairie du 7^{ème}, ainsi qu'à la Ville de Lyon (Direction de l'aménagement urbain, 198 avenue Jean Jaurès 69007 Lyon).

Ce que nous avons pu constater lors de la première permanence du mardi 4 octobre en mairie du 3^{ème}, et le même jour en visitant les divers lieux évoqués plus haut. Ces avis ont été affichés 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et la certification par les différents maires a été faite.

Site internet de la Communauté Urbaine de Lyon : Le dossier était consultable pendant la durée de l'enquête. Le dossier est important et difficile à consulter directement dans les divers endroits évoqués au § 2-2 de ce chapitre.

En amont de l'enquête

Grand Lyon Magazine de juin 2011, avec une information sur le devenir de la rue Garibaldi

Grand Lyon Magazine de septembre 2011, entrefilet indiquant page 10, la date de l'enquête et sa durée, et l'adresse internet du Grand Lyon.

Pendant l'enquête,

- un entrefilet du 4 octobre 2011, du journal 20 minutes, qui évoque celle-ci.

- Un petit article dans le Progrès du 24 octobre, rencontre avec Georges Tissot président du C.I.L. Saxe-Brotteaux, et qui évoque quelques aspects du projet et la date de fin d'enquête.

Affichage de l'arrêté et de l'avis d'enquête sur panneaux en 22 points le long du projet. Procès-verbal de constat effectué le 13 septembre, et réitéré le 19 septembre 2011, par Damien TRONEL huissier de justice associé.

2-2- Dossier mis à la disposition du public

Le dossier d'enquête, a été mis à la disposition du public pendant 33 jours consécutifs, lundi 3 octobre 2011 au vendredi 4 novembre 2011 inclus, aux heures d'ouverture au public respectivement à l'Hôtel de Communauté Urbaine de Lyon et dans les mairies des troisième, sixième et septième arrondissements de la Ville de Lyon, et à la Direction de l'Aménagement Urbain de la Ville de Lyon.

↳ Contenu du dossier

- 1) Délibération du conseil de la Communauté Urbaine de Lyon du 1^{er} août 2011 prescrivant l'enquête publique nécessaire au réaménagement de la rue Garibaldi à Lyon. Enquête soumise aux formalités définie par la loi n° 836630 du 12 juillet 1983.

Les conditions de l'enquête sont énumérées, comme habituellement dans une enquête publique.

- 2) Le dossier de mai 2011, dossier important de 300 pages format A3 est ainsi structuré:

A- Objet de l'Enquête – Informations juridiques et Administratives

B- Plan de Situation.

C- Notice.

D- Plan Général des Travaux.

E- Etude d'Impact

- E I Résumé non technique
- E II Appréciations des impacts du programme
- E III Auteurs des études
- E IV Etat initial de l'environnement
- E V Définition de la solution proposée : les raisons du choix du parti et présentation du projet
- E VI Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et des mesures d'insertions envisagées
- E VII Analyse des effets du projet sur la santé publique
- E VIII Synthèse des mesures envisagées en faveur de l'environnement et estimation de leur coût
- E IX Coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits par le projet et des avantages induits
- E X Analyse des méthodes d'évaluations utilisées.
-

3) Addendum, compléments à l'enquête publique

L'autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement la DREAL, a été sollicité par courrier le 14 juin 2011. L'avis de cette dernière a été rendu le 25 août 2011.

Le Maître d'ouvrage formule des éléments de réponse, suite à l'avis de l'autorité environnementale. Soit un dossier de 8 pages au format A3, daté d'octobre 2011.

Le commissaire enquêteur a tenu cinq permanences, Conformément à l'arrêté du 1^{er} août 2011

-mardi 11 octobre 2011 de 9 h à 12 h;

-mercredi 26 octobre de 9 h à 12 h;

A l'Hôtel de Communauté Urbaine de Lyon

-mardi 4 octobre 2011 de 9 h à 12 h;

A la Mairie du 3^{ème} arrondissement de Lyon

-jeudi 20 octobre 2011 de 9 h à 12 h;

A la Mairie du 6^{ème} arrondissement de Lyon

-jeudi 3 novembre 2011 de 9 h à 12 h;

A la Mairie du 7^{ème} arrondissement de Lyon

Le commissaire enquêteur a tenu une permanence supplémentaire

-jeudi 3 novembre 2011 de 14 h à 17 h;

A la Mairie du 6^{ème} arrondissement de Lyon

2-3- Entretiens du commissaire enquêteur et visite des lieux

-✓ Entretien du mercredi 1^{er} juin 2011, à l'Hôtel de la Communauté Urbaine avec Marine BAREILLE Chef de projet à la division Voirie du Grand Lyon et Monsieur Arnaud TRESVAUX DU FRAVAL de la Société SOBERCO Environnement.

-✓ Réunion du jeudi 7 juillet (Hôtel Communauté Urbaine) avec Marine BAREILLE.

-✓ Réunion du mardi 6 septembre au CLIP (Voirie) avec Marine BAREILLE.

-✓ mardi 4 octobre, vérification des affichages des lieux de permanence.

-✓ vendredi 21 octobre, visite «à pied» du tronçon de la rue Garibaldi soumis à l'enquête et présentation sur ordinateur des «animations» et de la faisabilité d'un projet avec 2 ou 3 voies. (Dans les locaux de la Mission Part-Dieu 192 rue Garibaldi)

-✓ vendredi 21 octobre visite le long du tronçon soumis à l'enquête publique.

-✓ jeudi 27 octobre, entretien avec Madame Valérie PHILIPPON-BERANGER, Directrice de la Voirie.

-✓ jeudi 24 novembre 2011, avec Madame Roseline LEGRAND et Monsieur Philippe BOSSUET Service Développement, tous deux du SYTRAL

-✓ jeudi 1^{er} décembre, au CLIP (Voirie) avec Mesdames Marine BAREILLE et Valérie MARCHAND.

-✓ mardi 2 janvier 2011, avec Madame Valérie MARCHAND.

2-4- Clôture de l'enquête

Les registres d'enquête ont été clos, le 4 novembre, respectivement :

- Communauté Urbaine de Lyon, par Monsieur Gérard COLLOMB son Président
- Lyon 3^{ème} arrondissement, par Monsieur Thierry PHILIP, maire du 3^{ème}
- Lyon 6^{ème} arrondissement, par Monsieur Jean-Jacques DAVID, maire du 6^{ème}.
- Lyon 7^{ème} arrondissement, par Monsieur Jean-Pierre FLACONECHE, maire du 7^{ème}
- Mairie Centrale, par Monsieur Gérard CLAISSE, Vice-président de la Communauté Urbaine de Lyon

2-5- Objectifs du Projet

2-5-1- Prescription de l'Enquête.

- Par arrêté du 1^{er} août 2011, le Président de la Communauté Urbaine de Lyon a prescrit l'ouverture de l'enquête relative au réaménagement de la rue Garibaldi, et soumise aux formalités définies par la loi n° 83-630 relative à la démocratie des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

2-5-2-Description du projet

Il est rappelé que la Rue Garibaldi est à sens unique Nord-Sud, depuis Le Boulevard des Belges jusqu'à l'Avenue Berthelot.

Préambule :

Par délibération du Conseil de Communauté du 9 février 2009 (*délibération n° 2009-0504*) dont l'objet était «**Rue Garibaldi-Réaménagement du tronçon Lafayette-Bouchut-individualisation d'autorisation de programme**», le parti général de requalification est la remise à plat complète des chaussées, dans un concept de parc linéaire et de liaison entre les quartiers est et ouest de la rue. Ceci avec création d'une voie verte dédiée aux modes doux, mise en valeur des espaces publics adjacents, maintien des fonctions de transit et de desserte de la voie, etc.

En amont de l'enquête publique s'est déroulée la concertation.

Elle a été ouverte à compter du 1^{er} juin 2010 et s'est déroulée jusqu'à la clôture partielle du 22 novembre. Elle semble avoir été très fouillée comme le relate par ailleurs la DREAL, et de notre côté nous avons apprécié la densité et la pertinence des documents établis à l'époque. Parfois nous avons des appréciations plus négatives sur les possibilités de modifications du projet.

Ensuite il y a eu le **10 janvier 2011 la délibération du Conseil de Communauté** approuvant le bilan partiel de la concertation préalable pour le projet de réaménagement de la rue Garibaldi, pour le tronçon rue Vauban (Lyon 6^{ème}) – rue d'Arménie (Lyon 3^{ème}) et accès au parc Blandan.

En page 3 de cette délibération publique sont indiqués **les objectifs pour cette opération de réaménagement :**

- 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 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, et.) pour favoriser l'animation et les échanges.

Sur cette même page, figure 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 Arménie-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 côté « 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.

Le projet :

Compte tenu de ces décisions, impliquant la suppression des trémies Lafayette-Servient et Paul

Bert, le projet se décline ainsi, en page C-15 du dossier d'enquête publique.

Projet

L'emprise totale des espaces publics comprise dans le projet variera fortement d'une section à l'autre de la rue, le profil en travers restant quant à lui, homogène. Il comprendra :

Trois voies de circulation Nord-Sud.

Deux voies de circulation pour le transport en commun en site propre (TCSP)

Deux voies de circulation pour une piste cyclable bidirectionnelle

2-5-3- Comment s'est prise la décision de remettre à niveau la rue Garibaldi ?

Préambule

Il nous a semblé opportun en amont de la description des requêtes émises au cours de l'enquête, dont un nombre assez important se positionne contre la mise à niveau de la circulation, se traduisant par la destruction des trémies.

De notre point de vue, le projet de requalification de la rue Garibaldi, compte tenu du très long préambule du Chapitre II § 2-5-2 entérine les destructions évoquées des trémies (les deux situées au nord)

Devions écarter ces requêtes évoquant l'opposition à ces destructions, du champ de nos réponses ?

Nous avons préféré, par respect des participants, pour la bonne compréhension de cette question, de prendre une position pédagogique en allant rechercher les motivations, les justifications du parti qui a été adopté au sujet des trémies. Nous le verrons plus bas, cette décision apparaît pour certains, comme arbitraire, sans justification, une sorte de caprice.

Il n'en n'est rien...

A l'aide des éléments du dossier d'enquête, complétés des réponses à nos demandes auprès du Service de la Voirie du Grand Lyon, nous avons rédigé le l'historique, sorte de « mémoire ».

Le dossier d'enquête publique explicite (pages C3 à C9 notamment) l'historique de la rue Garibaldi de sa création au présent projet, objet de l'enquête publique.

La rue dans sa configuration actuelle (trémies et système de contre allées) répond à une logique de séparation des modes de transport (dalles, passerelles, carrefours dénivelés) avec l'objectif de privilégier la vitesse et le transit automobile.

Suite à l'aménagement de cette rue, le fonctionnement urbain du territoire s'est trouvé très marqué par ces choix :

- la rue est devenue une coupure physique entre les quartiers,
- elle donne que peu ou pas de place aux modes de transports autres que la voiture,
- elle crée des difficultés d'accès aux équipements publics et privés (piscine, cité administrative...).

« Suite au très important développement urbain rencontré dans cette partie du territoire et à l'intégration progressive de la rue Garibaldi dans le tissu urbain de l'agglomération entre Lyon et Villeurbanne, la communauté urbaine de Lyon a engagé à partir des années 90, la requalification de cet itinéraire afin de lui **rendre un caractère plus urbain** qui soit compatible avec les nouveaux modes de fonctionnement et les nouveaux usages de la ville. » (page C4 de l'enquête publique)

La rue a ainsi été réaménagée dans les années 90 dans sa partie Nord jusqu'à la rue Vauban (fin en 1996).

A la suite de cet aménagement, une étude a été confiée au CETE de Lyon et au cabinet Berlottier. En effet, dans un contexte où les conséquences des choix d'aménagement de la rue étaient à mettre en regard avec la politique de déplacements issue du PDU nouvellement adopté, la communauté urbaine avait décidé d'étudier la remise en surface totale ou partielle de la

circulation générale sur cet axe, à l'instar de ce qui venait d'être fait sur le boulevard Vivier Merle avec la suppression des autoponts.

Plusieurs solutions ont alors été étudiées :

- une solution avec tranchée couverte sur toute la longueur de l'axe pour les flux en transit,
- une solution où tous les flux circulent en surface,
- des solutions mixtes où l'on conserve une tranchée couverte plus ou moins longue en fonction des variantes dans la traversée de la Part dieu.

Une évaluation de chacune des solutions a été proposée sur la base d'indicateurs de nuisance, d'accessibilité, d'espaces piétons, de coût et phasage des travaux.

A l'issue de cette étude, l'hypothèse de réalisation d'une tranchée couverte en totalité a été écartée

Le principal avantage de cette solution était le gain en espaces publics qu'elle permettait au dessus de la partie en tunnel mais de nombreux inconvénients ont été relevés :

- c'est une solution paradoxale qui attire le transit dans le tunnel et laisse l'importante desserte de la Part Dieu en surface : le tunnel est sous employé et 70 à 75% du trafic reste en surface.
- le trafic et les nuisances sont importants en entrée et sortie du tunnel générant des problèmes à ces endroits pour les riverains alors que le trafic en surface reste important (cf ci dessus)
- il faut prévoir les évacuations de l'air vicié dans un milieu urbain dense (cheminées).
- les coûts de fonctionnement de l'ouvrage liés aux aspects sécuritaires sont importants.

Finalement, l'étude concluait à la disproportion entre l'importance de l'ouvrage à réaliser et les flux qui restent à gérer en surface.

Pour la solution remise à plat, l'étude concluait à de nombreux avantages notamment en termes d'aménagements, d'équité de traitement le long de la rue mais mettait en exergue l'intensité du trafic qui serait conservé en surface (sur la base des flux existants).

Les solutions mixtes présentent sur leurs parties remises à plat des avantages et inconvénients comparables à la solution remise à plat «totale». Elles offrent de bonnes possibilités

d'aménagement sur les parties en trémies mais favorisent le trafic de transit et sont pénalisantes pour les riverains en entrée et sorties de « tunnel ».

Il est à noter que cette étude ne traite pas des questions relatives aux modes de déplacements autres que la voiture (transport en commun, piétons et vélos). L'espace piéton est vu comme espace de détente, de commerce etc. et non comme mode de déplacement à part entière.

En 2005, le réaménagement de la rue Garibaldi en boulevard urbain est inscrit dans le PADD du PLU.

Les études vont être relancées :

- suite à la requalification des Halles de Lyon qui repose la question de la dernière passerelle subsistant sur la rue Garibaldi,
- et sur les liens entre le quartier de la Part Dieu et son environnement proche.

En 2007-2008, la DGDU mène une étude sur la base des études antérieures pour les compléter et préciser un projet de réaménagement.

(ci-dessous extrait de l'enquête publique page C 7)

Dans le cadre de cette étude, une mission conduite par Passagers des Villes a permis d'établir un diagnostic de l'ensemble de la rue Garibaldi et de formuler plusieurs hypothèses de réaménagement de cette voie en boulevard urbain avec un phasage et chiffrage prévisionnel. Cette étude a été accompagnée d'une étude spécifique sur les déplacements conduite par Egis. Deux scénarios ont été décrits : remise à plat de la rue par comblement des trémies ou réalisation d'un tunnel à deux voies entre le cours Lafayette et la rue Servient en adaptant les trémies existantes avec suppression des rampes intermédiaires d'entrée et de sortie. Dans les deux cas, une contre-allée Sud-Nord continue était créée.

Les données d'entrée de cette étude sont les trafics obtenus par le cumul des trafics existants à la date de l'étude (comptages) et des incidences simulées de la tour Oxygène (encore en projet à cette date). D'éventuels reports modaux n'étaient pas pris en compte.

Les résultats de cette étude déplacements ont montré que l'hypothèse de requalification partielle des trémies aurait été plus légère en terme d'incidences pour les trafics, notamment pour les trois carrefours situés les plus au Nord. Toutefois, les carrefours aux points d'échanges à préserver pour les accès à la Part-Dieu auraient cumulés jusqu'à sept voies pour répondre à tous les besoins de mouvements (cas de la rue du Docteur Bouchut) altérant la qualité urbaine (axe au profil très hétérogène). De plus, l'étude a montré qu'une remise à plat des trémies aurait nécessité dans ces conditions de trafic, quatre voies de circulation Nord-Sud.

Le nombre de voies nécessaires en sortie de « tunnel / trémie » et le manque de qualité urbaine ont été des inconvénients importants.

Voir le préambule plus haut au §-2-5-2-(Description du projet) qui rappelle la séance du 9 février 2009, évoquant la **remise à plat complète des chaussées**

Les délibérations votées depuis lors font état de ce choix d'aménagement.

Durant ces phases d'étude des aménagements ponctuels (suppression des passerelles, du passage piétons souterrain) vont être réalisés sur la rue. Tous ces aménagements vont dans le sens d'une remise à plat et d'une amélioration des circulations Est ouest pour les piétons, vélos. L'exemple de la rue Bouchut montre que dès lors la fréquentation devient très importante.

III – Enumération des observations recueillies.

Préambule

La participation a été bonne selon notre point de vue, avec 177 observations, parfois très développées.

Nous n'avons rencontré au titre des permanences que très peu de monde, respectivement à l'Hôtel de la Communauté Urbaine de Lyon, en Mairies du 3^{ème} et du 7^{ème} arrondissement de LYON – soit en deux permanences à la Communauté Urbaine, deux personnes rencontrées, avec une seule observation écrite, en Mairie du 3^{ème}, aucune personne rencontrée, en Mairie du 7^{ème} une seule personne rencontrée.

Le public a été assez nombreux lors de la permanence en mairie du 6^{ème} du jeudi 20 octobre. N'ayant pas pu recevoir quelques personnes, nous avons proposé de les accueillir en ce même lieu, le jeudi 3 novembre après-midi de 14h à 16h. L'annonce de cette possibilité a été mise en ligne sur le site internet de la Mairie du 6^{ème}. Et notre «permanence» s'est arrêtée à 17h30.

Trois observations ont été transmises par mail le 27/10/2011 au Grand Lyon, à l'adresse : president@grandlyon.fr et ont été collées dans le registre disponible pour cette enquête à l'Hôtel de Communauté. Un autre mail été envoyé par l'Association « la Ville à Vélo » vendredi 4 novembre 2011 à 15h27 à l'adresse mail : garibaldi@grandlyon.org. Ce mail nous a été adressé ce même jour à 15h58. Nous décidons de l'intégrer dans l'enquête publique, dans le registre de la Communauté Urbaine, par souci d'équité. La possibilité de participer à l'enquête par mail, n'était pas évoquée expressément dans la publicité.

Un courrier de Madame Sylvie PENDARIAS du 26/10/2011 a été enregistré à la Communauté Urbaine de Lyon le 31 octobre. Il est intégré dans le registre .

Le registre présent à la Direction de l'Aménagement Urbain, Ville de Lyon n'a pas recueilli d'observations.

Pour énumérer les observations nous les avons répertoriées par ordre chronologique et par registre, respectivement dans chaque lieu de permanence. Exemple Communauté Urbaine, A1, A2....Mairie du 3^{ème} B1, B2...Mairie du 6^{ème}, C1, C2...Mairie du 7^{ème}, D1, D2...

3-1 Observations recueillies à l'Hôtel de la Communauté Urbaine de Lyon

A-1 : Association «Mieux Vivre Garibaldi»

- Appréciation de la qualité du travail effectué.
- Pas de remarques, le document est conforme aux décisions actées lors des ateliers (de la concertation).

A-2 Monsieur G. VASSEROT-Saint Genis Laval.

Lecture avec intérêt du dossier, qui présente des contradictions

- Appréciation de la qualité du travail effectué.
C'est appréciable de modérer la circulation, mais pourquoi construire des parkings souterrains ?
- Evocation du passé, avec le Centre d'échanges de Perrache que l'on voudrait détruire aujourd'hui.
- Où passeront les automobilistes entre le Boulevard des Belges et l'Avenue Berthelot ? Réaménager la rue Garibaldi passe par la réalisation d'un tunnel routier, et un aménagement en surface tel que celui prévu dans le dossier. On concilie la circulation automobile et l'environnement.

A-3 Monsieur Josselin MOVETTE, rue Léon Jouhaux

En premier lieu, appréciations du projet qui va dans la bonne direction, la suppression de «l'autoroute urbaine», mais réserves importantes:

- Bien que compréhensible pour des raisons budgétaires, il aurait été appréciable d'enterrer une partie du trafic entre le Cours Lafayette et la rue du Docteur Bouchut.

Cela permet de maintenir le trafic, avec deux voies, et donnant plus d'espace en surface. (voir pôle d'échange Boulevard Vivier-Merle).

- Opposé totalement aux pistes cyclables en site propre. C'est coûteux et dangereux.

A-4 Monsieur Charles-Antoine LLAURY 5 rue Rachais 69003 LYON

Contribution de 4 pages, exprimant un avis négatif.

- Présentation : Domicilié et résidant dans le 3^{ème} arrondissement, il utilise les transports urbains et doux en ville, et la voiture à l'extérieur de Lyon.
- L'évolution urbaine et sociologique du quartier : Le tissu économique a beaucoup évolué, avec la disparition d'entreprises industrielles et artisanales, remplacé par des immeubles de bureaux et d'habitation. La densité de la population augmente, ainsi que son vieillissement. La demande de transports en communs n'est pas satisfaisante.
- Les transports en commun, la solution ? Bus, trams et métros sont généralement saturés aux heures de pointe. Paralyser le trafic la circulation des transports individuels, est-il le seul moyen de faire paraître les transports en commun performants ? Les transports individuels acheminent dix fois plus de personnes et ceci malgré une préemption exorbitante de l'espace public, voire privé au profit des transports en commun.
- Espace public, voirie et circulation : Le quartier situé entre la rue Garibaldi, la Part-Dieu et les voies de chemin de fer à l'Est est particulièrement enclavé. Liaisons nord-sud saturées plusieurs heures par jour. Liaisons est-ouest atrophiées par le franchissement des voies de chemin de fer et du tramway. Le plan de circulation est surréaliste, créant des complications et des ralentissements.
- L'impact sur les personnes, la vie publique et la santé: soit les heures perdues dans les transports au détriment de la vie professionnelle ou familiale – le stress ainsi créé avec effet négatif sur la santé – pollution occasionnée par le «piétinement» des véhicules – incidents et accrochages qui pèsent sur les comptes des assurances des assurés – risques causés par l'hétérogénéité des trafics et des véhicules - difficultés pour la circulation des véhicules d'intervention d'urgence.
- L'existant et le souhaitable : avec deux voies, et donnant plus d'espace en surface. L'existant : une partie en boulevard au Nord, une partie en trémie au Sud, avec pour avantages la fluidité du trafic – moindre pollution atmosphérique des véhicules – écran acoustique constitué par les parois des trémies et des tunnels – sécurité par la séparation des circulations de transit et locale – existence de contre-allée facilitant la circulation locale des véhicules lents et doux – existence de voies d'accès rapide aux

trémies pour drainer rapidement le flux – existences d'espaces verts et d'alignements d'arbres menacés par le bétonnage - avec la possibilité d'une surface supplémentaire au niveau de la rue par le recouvrement des voies en tunnel.

- Ce qui serait souhaitable : Etudier le passage de la partie Nord en trémie, notamment pour le franchissement de l'intersection avec le Cours Vitton dont le carrefour être partiellement souterrain. Plus chercher à drainer les flux plutôt qu'à les freiner. Calibrer les infrastructures sur le flux de pointe plutôt que sur les étiages.
- L'impact financier, la logique économique : Est-il vraiment utile de conduire le chantier de la rue Garibaldi pour aboutir à une situation dégradée par rapport à l'existant. On peut craindre que démolir plutôt d'améliorer l'existant en dissuadant l'activité et la circulation ne finisse pas par avoir des effets économiques récessifs.
- De la gouvernance : sous la pression de l'opinion, sensible à des arguments sensibles en faveur de l'écologie, on assiste depuis quelques années à une dégradation de l'espace urbain et de la qualité de vie. Les espaces verts sont réduits à des jardinières décoratives encerclés de béton. On réduit concrètement ou symboliquement la liberté de circulation.

Une partie des victimes de ces difficultés ne sont pas électeurs sur la commune. La ville de Lyon, le Grand Lyon ne peuvent pas refuser l'astreinte de circulation due aux communes périphériques et aux autres métropoles régionales, au motif que les électeurs veulent du vert.

A-5 Madame Marie Madeleine BRET, 61 rue Baraban 69003 LYON.

Le projet devrait aboutir à un paysage urbain agréable, selon les vœux des riverains, et pour des intérêts très locaux, et elle exprime les inquiétudes des utilisateurs des transports en commun qui vont se retrouver dans la circulation générale.

- L'étude fait état de la circulation Nord-Sud, jamais de celle Est-Ouest, sauf pour la modélisation des voitures, circulant et tournant dans et depuis la rue Garibaldi.
- On retrouve cette absence du souci des, lignes Ouest-Est dans le dossier, section EVI page 4 et pages 39-43.
- Que deviennent le C3, le T1 et les bus de l'avenue Félix Faure une fois les trémies supprimées. Autobus et ses progrès sont mis en cause.
- Pour les habitants du Grand Lyon, à l'Est de la voie ferrée, aucune réponse n'a été donné à la fois dans la concertation, ni dans l'étude d'impact. En conclusion, le projet, ne doit pas être qu'un projet de quartier, et le souhait est de garder des trémies quand des lignes structurantes de transports en commun de l'agglomération sont concernées.

A-6 : Monsieur Guy ORLANDI, par mail

Très favorable au projet, pour le développement des modes doux, le renforcement des transports en commun.

Nuances tout de même : le souhait de 4 voies de circulation et une demande pour des consignes strictes concernant le stationnement en double file, et le franchissement des feux rouges par les cyclistes.

A-7 : Madame caroline FETRO, 74 rue Jaboulay 69007 LYON, par mail

Approuve le réaménagement de la rue Garibaldi. La situation actuelle ne peut durer.

A-8 : Monsieur Loïc GRABER, 6 rue Alphonse Daudet 69007 LYON.

Approbation générale du projet.

Le requérant reprend, en les approuvant tous les aspects réputés positifs dans le dossier présenté à l'enquête.

Regret toutefois l'étalement dans le temps de la mise en œuvre du projet.

A-9 Union des Comités d'Intérêt Locaux du Grand Lyon UCIL -32 Rue Sainte Hélène 69002 LYON.

Le projet répond aux souhaits des habitants du secteur, rendre à la rue Garibaldi son rôle de belle et grande avenue, avec une circulation apaisée.

Approbation donc de l'aménagement prévu, avec des trottoirs élargis, des rangées d'arbres et des haies végétales, une piste cyclable protégée, à double sens (mais insuffisamment sécurisée cependant), un double couloir bus coté Est pouvant assurer un débit et une fréquence pour un service de qualité. **Cependant** des réserves formulées :

- Les transports en communs

Plusieurs lignes fortes sur plusieurs axes croisent la rue Garibaldi, avec le Cours Lafayette (ligne C3), la rue de Bonnel (ligne C9, C13) et la rue Servient (Tram T1+C9 et C13). La disparition de tous les souterrains risquent d'engendrer des encombrements suite à la mise en œuvre de lignes efficaces sur la rue Garibaldi. La situation de la circulation au croisement actuel entre le Cours Lafayette et l'Avenue du Maréchal de Saxe, n'augure pas d'un fonctionnement satisfaisant pour l'intersection Lafayette-Garibaldi.

- Le projet d'extension de la Part-Dieu

Difficile d'analyser le projet d'extension du quartier Part-Dieu, avec 6000 emplois prévus et 2500 habitants supplémentaires d'ici 2020. Il importera d'apporter des solutions pour limiter la circulation automobile associée à plusieurs lignes fortes sur plusieurs axes croisent la rue Garibaldi, avec le Cours Lafayette (ligne C3), la rue de Bonnel

- La maîtrise efficace de la circulation

↳ Les conséquences de la suppression des trémies et tunnels devraient être plus explicites, en revoyant le trafic encore plus à la baisse, pour éviter une saturation permanente (généralisant bruits et pollution).

↳ Il n'y aura pas d'axe alternatif Nord-Sud à courte distance (moins d'un kilomètre) et c'est bien sur l'ensemble du secteur qu'il faut attendre une réduction drastique de la circulation automobile avec un report sur les autres modes de transport dans les vingt prochaines années.

↳ Il est vain d'occulter ce qui devrait être la règle générale pour tous les habitants de l'Agglomération lyonnaise

A-10 Association «Demain Garibaldi» 251 rue Garibaldi 69003 LYON

Les propositions :

- 1- Contre un phasage long, pour une continuité des aménagements sur toute la rue

L'Association souhaite que les phases 2 et 3 des travaux se fassent en une seule fois (rappel du commissaire enquêteur, la phase 2 c'est la partie sud du projet mis à l'enquête, la phase 3 c'est la partie non encore soumise à une enquête publique et qui aboutit à l'Avenue Berthelot).

Il est demandé la prolongation des voies cyclables et les transports en commun vers le Parc de la tête d'Or et vers Berthelot au Sud.

- 2- Des couloirs de bus larges pour permettre la circulation des cyclistes sur la chaussée.

Il est demandé une voie de bus en site propre respectivement dans le sens Nord-Sud et dans le sens Sud-Nord. Il est proposé également que les couloirs de bus soient suffisamment larges pour être ouvert aux cyclistes «chevronnés»

A terme, la proposition est que la 3^{ème} voie de circulation automobile soit dédiée aux modes doux, afin de leur permettre une circulation rapide et efficace.

A-11 Claudette et Pierre BEDET 27 rue Garibaldi-69006 LYON

La suppression de toutes les trémies est indispensable, notamment la première pour permettre l'aménagement de la Place entre les Halles, l'Auditorium et la part-Dieu

A-12 Dominique MANCINI, 8 rue Tronchet 69006 LYON

L'axe actuel défigure notre ville et doit être réaménagé. On pourra rendre aux riverains et usagers des espaces publics de qualité, et mettre en valeur des équipements lyonnais emblématiques.

A-13 Madame Sylvie PENDARIAS, 18 rue Louise 69003 LYON.

Le projet d'aménagement apportera aux riverains une meilleure qualité de vie (pistes cyclables, sites propres de transports en commun).

Conserver trois voies de circulation est un minimum, comme il serait souhaitable de conserver la trémie Lafayette

Déplore la disparition de presque tous les stationnements en surface, ainsi que la démolition de l'amphithéâtre de l'Auditorium. Rien n'est dit sur le devenir des œuvres des artistes des années 60-70.

A-14 : Association «La ville à vélo», par mail.

Les piétons

Le projet va améliorer les choses, mais les traversées resteront longues (3 voies auto) et fractionnées (chaussée + site bus + piste cyclable) ce qui nécessitera une grande attention.

Les vélos

Le type d'aménagement cyclable choisi, est celui de la piste au niveau du trottoir, bien adaptée au «vélo-promenade» des néophytes. La Charte pour l'usage du Grand Lyon indique que «la bande cyclable sur chaussée est l'aménagement préféré des cyclistes». Toutefois, adjoindre 2 bandes cyclistes (dont l'une en double-sens) à la chaussée à 3 voies, constituerait une traversée très longue, pénalisantes pour les piétons. La solution, ramener la chaussée à deux voies (notre préférence) ou partager la voie des bus, comme sur le cours Albert Thomas ou l'avenue de Saxe.

3-2 Observations recueillies en Mairie du 3^{ème} arrondissement de Lyon

B-1 : Monsieur Jacques LAPALUS 99 rue de la Part-Dieu 69003 LYON.

- Le projet est une très bonne chose pour les piétons et les utilisateurs des modes doux.
- Les gains pour la collectivité sont limités, (la pollution restant égale).pour les améliorations acoustiques, la diminution de consommation d'énergie, le temps de parcours, alors que le coût ressort à 1, 13M€ / an.
- Cette étude concernant l'axe Garibaldi et ses utilisateurs, et rien n'est dit sur les incidences du projet sur les grands axes qui le coupent, Lafayette, Bonnel, Servient, Paul Bert. Les encombrements actuels pour les entrées / sorties bureaux du centre d'affaires Part-Dieu, ou pour les week-ends vont être augmentés.

Une étude complémentaire s'impose donc sur ce sujet.

B-2 : Madame BRUGNERA, 16 impasse Saint-Eusèbe 69003 LYON.

Favorable à ce projet. qui changera la configuration du 3^{ème} arrondissement, en reliant la partie Est à la partie Ouest de l'arrondissement, en apportant de la verdure et facilitera le cheminement des piétons et l'utilisation des autres modes doux.

B-3 : Monsieur Abdel ACHACHE, 82 rue Marietton 69009 LYON.

Très favorable au projet, qui permettra de rétablir une continuité entre l'Est et l'Ouest de l'arrondissement, d'avoir une part importante de plantations, et obtenir ainsi un équilibre entre les modes doux et la circulation automobile.

B-4 : Monsieur Laurent PEISER, 23, avenue Lacassagne 69003 LYON.

Le projet est excellent. Il mettra fin à la «saignée autoroutière», en augmentant la qualité de l'espace urbain, par la forte végétalisation des espaces publics et la place réservée aux modes doux de déplacement.

B-5 : Monsieur GIRARD rue Molière 69006 LYON.

Totalement favorable au projet qui améliorera la qualité de vie des usagers. L'agrément visuel avec des plantations nouvelles en créant un véritable corridor écologique. qui est excellent.

- Mais le schéma de principe de modification de l'esplanade Charles Gaulle (EVI-13 dans le dossier) est peu satisfaisant (absence presque totale de « scène » au pied des gradins). Quel va être le cheminement des personnes arrivant de l'esplanade et descendant vers la rue Garibaldi
- **Suggestion** : conserver la moitié inférieure des gradins sur tout le développé actuel, et supprimer le reste de la partie haute, de manière à ouvrir l'espace vers Garibaldi et vers Servient.
- **Autres suggestions** : créer des trottoirs traversants aux débouchés de certaines rues d'importance « tertiaire » - Exemple rue Robert (ouest), rue Louis Blanc (ouest), rue Dunois (ouest), rues Chaponnay, Verley-Hanus, Dollet (ouest). Maintenir piétonne la rue des Rancy (ouest et est) entre le Square des Martyrs de la Résistance et la piscine Garibaldi

Enfin soigner particulièrement le carrefour Garibaldi / Rancy pour faciliter la réinsertion des bus nord-sud quand ils ne bénéficieront plus de leur voie réservée.

B-6 : Madame PILLAIRE, 218 rue Garibaldi 69003 LYON.

Aux premières loges de ce projet, nous sommes très favorables à la place qui sera faite aux modes doux et à la végétalisation.

B-7 : Monsieur Thierry PHILIP, maire du 3^{ème} arrondissement de LYON.

Contribution de 9 pages, compilation de textes précédant la concertation, ou arguments en réponse à d'éventuelles interrogations des habitants (d'après notre entretien avec Monsieur Thierry PHILIP).

Cela explicite un peu les « invariants » avancés au moment de la concertation publique. (note du commissaire enquêteur)

- Il est indiqué le soutien au principe d'un axe à trois voies, vis-à-vis de quatre voies ou même de deux
- suppressions des trémies, c'est un signal fort pour le partage de l'espace avec les autres usagers.
- la concertation (rappel, mais c'est le temps de l'enquête maintenant°)

Les priorités

- 1) «Garibaldi à vivre», c'est la priorité n°1
- 2) Les piétons avec 3 mètres minimum de trottoirs et priorité aux feux.
- 3) La trame verte avec des arbres tout au long.
- 4) Redessiner les espaces publics autour de la future tour Incity, des Halles, de la Place des Martyrs de la Résistance, de la piscine Garibaldi.
- 5) Les modes doux avec pistes cyclables doubles.
- 6) Un site propre de bus, double, avec à terme une voie de trams.
- 7) Trois voies pour les voitures, deux servant au cabotage.
- 8) Articuler l'Est / Ouest avec les rues adjacentes

Au sujet des arbitrages

- 1) Pourquoi avoir choisi un aménagement à niveau lieu d'un tunnel

Les études préalables montraient qu'il aurait fallu maintenir 2 voies Nord/Sud en surface pour gérer les échanges inter-quartiers en Est/Ouest, les carrefours à préserver pour les accès Part-Dieu auraient été de véritables échangeurs, pouvant cumuler jusqu'à 7 voies. Les exigences de sécurité telles que les coûts d'exploitation et de maintenance étaient beaucoup trop élevés.

- 2) Pourquoi ne pas accepter un aménagement à 2 voies.

Les projections faites, en considération de 8000 emplois, 2500 habitants supplémentaires dans le secteur de la Part-Dieu à l'horizon, ne permettent pas d'envisager l'hypothèse des deux voies.

Les simulations sur lesquelles s'appuie le projet, prenaient en compte le fonctionnement des carrefours et la priorité donnée aux bus et tramways.

3) Construction ou non de stationnement et en particulier pour le projet Incity

L'offre de stationnement disponible sur le secteur de la Part-Dieu fait apparaître d'importantes capacités publiques et privées.

4) Utilisation des trémies pour développer l'offre de stationnement.

Le potentiel est faible et l'accès nécessiterait la réalisation de rampes.

En conclusion, le projet n'est pas un projet Sud / Nord, c'est aussi un projet Est / Ouest, pas limité à la rue Garibaldi, mais intégrant la réflexion Part-Dieu 2020, avec la question de la circulation depuis la gare de la Part-Dieu jusqu'aux Berges.

B-8 : Monsieur Guy CORRAZOL, Conseiller municipal du 3ème

Tout à fait favorable à ce projet ambitieux et structurant.

B-9 : Madame Elsa PEYSSON

Le projet est une chance pour le 3^{ème}, en cohérence avec le projet Part-Dieu 2020.

B-10 : Madame Laura SALQUE

Travaillant dans le 3^{ème}, j'apporte mon soutien au projet qui permet des déplacements en mode doux. La suppression des trémies quasi infranchissables à pied, les espaces de verdure, motivent mon adhésion.

B-11 : Madame Claudine RICHNER, Conseillère municipale du 3ème ;

Un projet ambitieux, une respiration pour notre arrondissement,. Je suis très favorable au projet.

B-12 : Madame Elisabeth OKOA MENDOULA /

J'aime mon quartier et je soutiens le projet.

B-13 : Monsieur Zénassi YASMINIVA

Totale confiance dans ce projet.

B-14 : Monsieur Yohan PHILIP

La mise à niveau de la rue par le remblaiement des trémies, permettant de rétablir les liaisons Est-Ouest, rendra la place aux piétons et aux cyclistes. C'est pourquoi j'approuve le projet.

B-15 : Madame Martine ELBAHAR

Je suis complètement favorable à ce projet, enjeu majeur pour le 3^{ème}

B-16 : Monsieur Yann BENHAYOUN membre du Conseil de Quartier Mutualité-Préfecture-Moncey

Complètement d'accord avec le projet.

B-17 : Monsieur Bachar DELLELA, membre du Conseil de quartier Voltaire-Part-Dieu

D'accord pour l'aménagement du 3^{ème}, permettant de meilleurs modes de circulation pour tous.

B-18 Madame Michèle JEANNIN:

Très bon projet, une ligne verte du Nord au Sud, des voitures «au pas».

B-19 : Illisible

Il souscrit entièrement au projet, permettant de rendre la ville à ses habitants, permettant le report modal à mieux vivre ensemble. Limiter le « tout voiture » par l'intégration des transports en commun et le vélo sur cette artère est primordial.

B-20 : Monsieur Georges BRUNAND, 28 rue Etienne Richerand 69003 LYON.

Le parti urbanistique d'aménagement du quartier de la Part-Dieu, c'était séparer la circulation automobile de celles des piétons (niveau supérieur). La création de trémies a généré l'augmentation de la vitesse des véhicules. Le nouveau projet privilégie, ainsi qu'une belle coulée verte.les abords

B-21 : Mami SALVIA

Favorable au projet. Le remblaiement des trémies, le rétablissement des carrefours vont favoriser les déplacements « en mode doux ».

L'artère bétonnée, austère, après transformation, participera à la redynamisation des commerces.

Le projet aura un impact sur les autres arrondissements concernés.

B-22 : Fabrice VIDAL:

Habitant à 200 mètres de cette rue, véritable autoroute urbaine, j'approuve ce projet permettant de casser cette barrière qui coupe le quartier en deux. Un espace plus apaisé, des conditions de vie et de circulation meilleures pour les automobilistes, et plus encore pour les piétons.

B-23 : Monsieur Jérôme MALESKI, 163 rue Vendôme 69003 LYON

Favorable au projet qui mettra fin à la rupture entre l'Est et l'Ouest du quartier. Il permettra également la réduction des nuisances phoniques. Cela va dans le bon sens ces aménagements de verdure.

B-24 : Monsieur Laurent AJDNIK 69003 LYON.

Ce projet de rénovation est une véritable aubaine, permettant plus de place aux piétons, aux vélos, aux autobus.

B-25 JMB (cycliste) rue Saint Maximin 69003 LYON

Défavorable au projet.

- Vu les embouteillages actuels, avec la présence des trémies, et de l'augmentation prévisible d'activité, de l'extension de la Gare, la suppression des trémies va générer un blocage total.

La pollution augmente avec le ralentissement de la circulation

- il est tout à fait possible de couvrir partiellement les trémies, vers l'Auditorium et vers l'Hôtel des Impôts, avec un accompagnement paysager.

- Il est aberrant de prévoir des pistes cyclables sur ce grand axe, il faut les mettre sur des rues adjacentes, telle la rue Philip qui a une piste à double sens. On pourrait aisément supprimer le stationnement longitudinal, pour le remplacer par un stationnement en talon de l'autre côté.

- Il faut partager l'espace.

- L'économie réalisée en gardant les trémies, permettrait de prolonger par exemple une ligne de tramway.

- la présentation idyllique de ce projet au droit de l'Auditorium, où la chaussée est la plus large, est trompeuse.

- Les autobus Sud Nord auront d'immenses difficultés au Nord du cours Lafayette.

- Ces dépenses somptuaires n'auront pas les résultats escomptés.

B-26 : Madame Amandine BARIOZ PLANCHE 69003 LYON

Très fortement favorable à l'aménagement de la Rue Garibaldi, permettant une circulation plus fluide et améliorant la vie des cyclistes. Il faut favoriser absolument les transports « doux » et réunir l'Est et l'Ouest du 3^{ème} arrondissement.

B-27 : Monsieur J. CHIARETTI, 177 Cours Vitton 69003 LYON

Le projet de suppression des trémies et de végétalisation est excellent.

Cependant :

- Il est souhaitable d'anticiper l'impact sur le foncier bâti, le quel devrait être requalifié.
- Nombre d'habitants à l'Est de Garibaldi et à l'Est de la voie ferrée traversent la zone de projet pour le centre ville. Les déplacements difficiles aujourd'hui, doivent être facilités.
- L'engorgement du carrefour Garibaldi-Cours Lafayette doit être traité avec une grande attention.
- Au regard des perspectives à l'horizon 2020, il faut prévoir des équipements nécessaires, donc d'espaces.
- Alors oui, en imaginant l'avenir, les déplacements Est-Ouest, et le bâti pour une vie agréable des futurs résidents proches de l'axe.

B-28 : Monsieur Pierre BARNALON

Globalement d'accord sur ce projet

Souhaite une meilleure convivialité et efficacité entre mes riverains (les vrais) et l'urbaniste.

B-29 : Madame Brigitte ROY 69003 LYON.

Excellent projet.

B-30 : Madame Maud ROY Co-présidente du Conseil de Quartier Sans Souci- Dauphiné

Soutien à ce projet urbain et surtout humain. Il faut garder la place à l'automobile, à égale importance avec celle donnée aux piétons et aux transports en commun.

B-31 Madame COUDERT rue Créqui 69003 LYON:

Partage la volonté de réaménager la rue Garibaldi

Des remarques :

- 1) Le projet sur la section Lafayette-Servient, évoque 2 pistes cyclables Est-Ouest venant s'accrocher à la rue Garibaldi. Ces projets connexes sont une très bonne idée. Une piste rue de Bonnel est même présentée comme existante (!) alors que celle Cours Lafayette serait en projet. Des précisions seraient bienvenues.
- 2) Le stationnement des cars de tourisme essentiellement reporté rue de Bonnel, ce qui va sensiblement en augmenter le volume, créer de l'insécurité vis-à-vis des enfants du

Groupe scolaire André Philip. Les moteurs tournent pendant une heure (temps de visite des Halles Paul Bocuse). Tout ceci ne favorise pas les liaisons Est-Ouest

- 3) La place devant l'Auditorium fait l'objet d'un projet de remise à plat et d'une ouverture sur la rue Servient. Il est souhaitable de bien conserver une rampe accessible aux Personnes à Mobilité réduite, l'ascenseur actuel étant en panne les ¾ du temps. Ce projet mérite une réflexion plus poussée.
- 4) La suppression du sens Sud / Nord pour les voitures va occasionner des reports de flux sur les rues adjacentes.
- 5) Approuve le double sens des bus et des cyclistes, et la qualité future de l'espace public créé Les Halles-Déruelle.

B-32 : Madame Maud KIRBY, 2 ter allée Pierre Wroblewski 69780 MIONS

Le projet a toute mon adhésion.

B-33 : Madame Mélanie LOPEZ

La rue Garibaldi un axe majeur. La suppression des trémies permettra la sécurisation des voies, et les déplacements en mode doux. La végétalisation de la rue sera appréciée.

B-34 : Madame PANASSIER, Mairie du troisième arrondissement de LYON:

Il ne faut pas voir le projet comme une suppression d'une autoroute, ou comme une simple requalification d'un axe Nord/Sud, mais aussi et surtout comme l'occasion de « recoudre » un tissu urbain déchiré, de relier l'Est à l'Ouest de l'arrondissement, de requalifier les espaces publics qui le bordent. Ce projet dit non « au tout voiture » et privilégie les espaces de rencontres pour un meilleur « vivre ensemble ».

B-35 : Madame Lucie BRIATTE, habitante du 3^{ème} arrondissement de LYON.

Soutien sans réserve au projet, pour le rééquilibrage des divers modes de transport. Cohabitation des voitures avec les modes doux, et les transports en commun. La disparition des trémies facilitera les choses. Le projet va bénéficier aux utilisateurs de la rue et aussi à tous ses riverains.

B-36 : Monsieur Jean-Marc LETELLIER

Enlever les trémies est à proscrire. Il faut surtout relier en tunnel les trémies 2 et 3.

B-37 : Dominique MANTEAU, 26 rue Julie 69003 LYON.

Très favorable au réaménagement. Les arrondissements du 6^{ème}, du 3^{ème} et du 7^{ème} ont besoin d'un axe apaisé. Il est attendu beaucoup sur les sujets de la sécurisation, de l'ouverture sur les

deux quartiers, et d'un accès plus agréable à l'Auditorium, à la Cité Administrative, à la Communauté Urbaine et aux aménagements paysagers prévus.

B-38 : Illisible

D'accord pour ce projet. Mais le talent des paysagistes pourrait aider à la conservation des trémies, pour les pompiers, les ambulances, les taxis.

B-39 : Monsieur David ZERATHE, conseil de quartier Voltaire-Par Dieu

Très favorable à ce projet qui concilie développement économique et intégration de l'environnement dans la ville. Il permettra l'amélioration de la sécurité des habitants passant du quartier Voltaire Part-Dieu, vers le Centre Commercial et la Gare.

B-40 Monsieur Sébastien PASSERON rue Verlet-Hanus 69003 LYON

Soutien à ce projet extrêmement important, qui supprimera la cassure entre l'Est et l'Ouest de l'arrondissement, donnera la place aux vélos et modes doux. Sans compter la perspective de liaison au Parc Sergent Blandan, la réalisation d'une « allée verte » jusqu'à Tête d'Or. La suppression des trémies diminuera sensiblement la vitesse automobile.

B-41 : Monsieur Alain LAPIERRE, 18 rue Constant 69003 LYON

Tout à fait favorable au projet, qui participera au développement du « mieux vivre ensemble ».

B-42 : Madame Marie-Noëlle MILLE 284 rue André Philip 69003 LYON

Un réaménagement de la rue Garibaldi, oui mais

- L'esplanade de l'Auditorium : C'est un havre de paix, utilisé par des usagers très divers. Le projet va détruire ce « patrimoine »n ce lieu « hors du temps »
- Comment le nouvel aménagement va absorber le trafic actuel, et celui engendré par le million de m² (SHON) prévu, et quelles seront les reports sur les voies bordées de divers logements ou équipements collectifs, avec la suppression de la contre-allée Sud / Nord de Garibaldi ?
- Une autre interrogation, les places de stationnement. Il y en a peu actuellement, et plus du tout. Qu'en sera-t-il pour les handicapés, les artisans, les livraisons...
- Une grande unanimité s'est faite pour le refus de transformation de l'esplanade de l'Auditorium, lors des ateliers organisés pour la concertation. De même pour les autres espaces publics le long de la rue Garibaldi, où on note un manque d'imagination.

B-43 : Madame Nathalie ROLLAND-VANNINI 132 cours Lafayette 69003 LYON

Restaurer une unité de vie et de circulation de part et d'autre de la rue Garibaldi, en lien avec le projet Part-Dieu 2020. Avec plus d'espaces verts pour la santé et l'agrément des riverains et des visiteurs.

B-44 : Monsieur Claude ROLLAND, 132 cours Lafayette 69006 LYON

Soutien sans réserve du projet.

Entre les trémies de l'autoroute Garibaldi qui barrent le chemin, et le centre commercial qui ne présente aucune ouverture vers l'Ouest, l'espace paraît infranchissable, sans compter l'esplanade de la Place Charles de Gaulle, devant l'Auditorium, refermée sur elle-même.

B-45 : Madame Agnès FAUCHON 5 avenue du Plateau 69009 LYON

Utilisatrice régulière de la rue Garibaldi elle indique qu'elle est favorable au projet qui supprimera la barrière autoroutière, en redonnant aux riverains et usagers de véritables espaces de vie. La prise en compte des modes doux et des transports en commun va contribuer à l'apaisement de cet axe de circulation.

B-46 : Madame Najat VALLAUD- BELKACEM

Approuve le projet de réaménagement de la rue Garibaldi, avec une circulation automobile pacifiée et le développement des modes doux. Une véritable aubaine pour le quartier, l'arrondissement et la ville.

B-47 : Madame Martine ROURE

Très favorable au projet. Demain la rue Garibaldi sera largement embellie et apaisée par la suppression des trémies, le développement des transports en commun et la végétalisation des espaces.

B-48 : Groupe des élus Ecologie les Verts du Grand Lyon et de la Ville de Lyon

D'accord avec les objectifs de transformer une voie aux caractéristiques autoroutières en une voie apaisée ; de relier l'Est (Part-Dieu) à l'Ouest (Berges du Rhône, centre ville) ; de reconquérir les espaces publics ; d'embellir la ville par un aménagement paysager.

Conserver trois voies de circulation, est discutable et peu ambitieux

- 1) 75% du trafic actuel est du cabotage. 30 à 50% pourrait changer de mode.
- 2) Les prévisions irréalistes pour 2015, avec une augmentation de 6000 emplois (+25%) et de 2500 habitants (+16%), pour une période si courte et en période de crise. Le report modal est jugé faible, la part des TC augmentant de 5 points. Aucune hypothèse faite sur le report modal des modes doux, dans un contexte favorable.
- 3) Les hypothèses du modèle de circulation montrent une saturation des carrefours avec deux voies, et un résultat correct avec trois voies, ce qui est discutable. La commande déterminant le modèle.

- 4) Dans le projet on indique qu'une voie sera utilisée pour des tournes à droite ou à gauche. Il aurait mieux valu réaliser deux voies de circulation avec de vrais tournes à droite ou à gauche aux carrefours.

Les objectifs du plan climat énergie du Grand Lyon ne pourront pas être atteints, avec trois voies pour les voitures.

Quelques observations complémentaires sur la question des déplacements

- Le souhait c'est que le double sens Transports en commun soit la priorité sur l'ensemble de l'axe (en site propre), et que ce n'est possible au niveau de la piscine que si l'on a deux voies de circulation automobile.
- La suppression de la trémie sous le cours Gambetta n'est pas encore tranchée d'après le dossier d'enquête publique, mais annoncée lors des dernières réunions de concertation. Le souhait est que la suppression soit actée
- Souhait que le site propre des TC soit accessible aux cyclistes dans les deux sens. et qu'un aménagement cyclable provisoire soit réalisé dès 2014 pour aller jusqu'au parc Blandan. En complément la partie au Nord de la rue Vauban devrait être aménagée dès 2014. Cela permettrait la liaison du parc de la Tête d'Or au parc Sergent Blandan.
- Il serait souhaitable que sur certains tronçons la vitesse soit limitée à 30 km/h. Dans ce cadre les carrefours seraient à aménager avec de larges plateaux traversant.
- Favorables à la proposition d'aucun stationnement automobile sur la rue Garibaldi, hormis aires de livraison
- Favorables à l'utilisation des trémies pour la gestion des eaux pluviales.
- Sur la question de pollution, le projet n'apporte aucune amélioration, fait lié à une faible diminution du trafic automobile. Rappel du contentieux avec l'Union européenne pour le dépassement des seuils de pollution.

B-49: Monsieur Jacques MARCOUT et Monsieur Michel PERER, Conseil Syndical de la Résidence de Presqu'île 2, 302 et 304 rue Garibaldi 69003 LYON.

- 1 Les habitants sont inquiets de voir un flot de voitures revenir en surface si la trémie sous l'Avenue Félix Faure et la rue Garibaldi est supprimée. Aux carrefours Garibaldi/Faure et Garibaldi/Gambetta il y a des risques d'embouteillages, entraînant nuisances sonores et pollution.

La préférence, c'est que la trémie soit recouverte dans sa partie située en face du 302/304 rue Garibaldi, et que des revêtements insonorisés soient installés à l'intérieur de cette trémie.

- 2 Favorables aux pistes cyclables et au projet d'ensemble de la rue.

- 3 Souhaite que le nom de la rue, devienne « Avenue Garibaldi ».
- 4 Ne pas couper les palmiers rue Garibaldi vers les Halles de Lyon, pour les mettre ailleurs.
- Favorable à 50km/h sur l'ensemble de la voirie.

B-50 : Monsieur Lo KEARKIRN, gérant de la SARL Soleil Levant, 204 rue Garibaldi 69003 LYON.

Avis favorable pour l'aménagement de la rue Garibaldi sur les arrondissements du 6^{ème}, du 3^{ème}.

B-51 : Pour la cité humaine – les droits du piéton

Nombreuses remarques

- Objectifs de l'opération

En référence au PDU, SCOT, loi sur le bruit des infrastructures terrestres, loi sur l'Air...) les objectifs du projet auraient dû être complétés comme suit :

- Réduire l'accidentologie ;
- Réduire de façon significative la pollution acoustique ;
- Réduire de façon significative la pollution atmosphérique.

Cela passe par une réduction de la place de la voiture.

- Les piétons

Les traversées resteront longues (3 voies auto) et fractionnées, demandant aux piétons une très grande attention.

L'aggravation de l'insécurité des usagers les plus vulnérables, telle qu'exposée dans l'étude d'impact est inadmissible.

Aussi convient-il de rechercher des modifications susceptibles de la réduire

Par une limitation à 30 km/h, en ne rétablissant que 2 voies au lieu de trois.

A défaut, la moindre des choses serait la création dans la surface des carrefours, de plateaux surélevés, formant ralentisseurs, comme validé par la concertation préalable.

- Les vélos

Le type d'aménagement cyclable choisi ici est celui de la piste au niveau du trottoir, bien adapté au «vélo-promenade».

Au contraire, la Charte pour l'usage du vélo du Grand Lyon indique que «la bande cyclable sur chaussée est l'aménagement préféré des cyclistes». Cet aménagement est plus sûr (en dépit des apparences) et plus rapide. Nous nous interrogeons sur les raisons qui poussent le Grand Lyon à contourner sa propre charte.

Toutefois, en adjoignant 2 bandes cyclables (dont l'une en contresens) à la chaussée à 3 voies, cela allongerait les traversées de piétons. Mieux vaut alors en rester à la piste séparée. Par contre si la chaussée était ramenée à 2 voies, selon notre préférence, les bandes cyclables y retrouveraient tout leur intérêt.

- Les transports collectifs

Le mérite de la concertation aura été d'introduire un site propre double sens pour bus, au moins sur toute la partie centrale (Vauban / Rancy).

Au-delà de la section centrale, seul le site propre Sud-Nord subsiste. Le choix a été fait au mépris du PDU, lequel recommande en cas de manque de place, d'arbitrer en faveur des transports collectifs, par rapport à la voiture. Il est donc demandé que l'on maintienne le double-sens en site propre au nord de la rue Vauban et au sud de la rue des Rancy, par réduction de la chaussée à deux voies au lieu de trois.

- La pollution acoustique

Le bilan est médiocre. En réduisant le nombre de voies à deux, au lieu de trois, le Grand Lyon obtiendrait une baisse certaine et durable améliorant la pollution acoustique.

- La pollution atmosphérique

Le bilan est aussi médiocre que celui de la pollution acoustique. Passer de trois voies à deux permettrait de vraiment réduire la pollution du quartier et satisfaire les riverains.

- Le paysage

C'est le point fort du projet. Ce serait dommage de gaspiller ce point, par l'excès de circulation.

- Le cas de l'Auditorium

Cet endroit est un havre de paix dans la ville. Le détruire est une provocation et on ferait une sérieuse économie en conservant le site en l'état

Cela pourrait être acceptable si l'on ne rétablissait que deux voies de circulation.

- La place de la voiture

Alors que la voiture est à l'origine des inconvénients de cette section de rue, nous sommes surpris que le projet ne réduise sa place que marginalement.

De ce fait le projet ne satisfait pas au PDU ni au SCOT

Il est désolant de voir dans l'étude d'impact que le Grand Lyon s'en remet, pour une amélioration des indicateurs dégradés, qu'à la poursuite de l'évolution de facteurs généraux et extérieurs, plus ou moins hypothétiques, comme l'évolution réglementaire de la production automobile ou le lent transfert modal, amorcé en centre ville.

Il faut que le Grand Lyon recherche des modifications susceptibles de réduire les accidents pour les usagers les plus vulnérables

Il ne suffit pas d'attendre le transfert modal, il faut prendre des mesures pour y inciter.

Tous ces indicateurs s'amélioreraient en optant pour seulement deux voies. La réduction de la place de la circulation serait ainsi relativement modérée et celle du trafic, encore plus faible.

B-52 :Mouvement Démocrate de LYON

Après avoir assisté aux diverses réunions organisées par le Grand Lyon et « dites » de concertation, ayant constaté le relatif consensus au Grand Lyon quant au choix d'aménagement préconisé, nous présentons notre vision du projet d'aménagement de la rue Garibaldi.

Nous sommes en capacité aujourd'hui d'offrir les alternatives efficaces et il ne faut pas s'en priver. Le contexte économique actuel ne saurait être étranger aux choix qui peuvent être faits lors d'un aménagement qui sollicite près d'une centaine de millions d'€ d'argent public. Les avantages doivent être significatifs, sinon il faut optimiser l'existant.

1) La cohérence insuffisante de l'aménagement, notamment vis-à-vis du devenir de la Part-Dieu

Nous proposons une approche «périphérique» avec un bus dédié qui emprunte le quadrilatère Lafayette-Garibaldi-Berthelot-Vivier-Merle. Cette proposition répond aux trajets nord-sud sur l'ensemble du quartier et garantit la présence d'un transport en commun permanent sur Garibaldi et Vivier-Merle. Dans le projet du Grand Lyon il est toujours prévu que plusieurs bus empruntent partiellement la rue Garibaldi (le 41, le 47) mais aucun n'assure de continuité sur cet axe. Que vaut le principe d'une voie dédiée sans cette continuité ?

2) Construire le modèle de demain des déplacements en centre urbain.

Nous choisissons l'option 2 voies.

Les études de trafic présentées par le Grand Lyon font apparaître une majorité de déplacements en voiture en mode «cabotage». En conséquence en offrant à nos concitoyens les moyens de trouver un bus à forte fréquence qui leur permet le même trajet, nous optons pour une solution visant à réduire la place de la voiture en ville.

Par ailleurs nous gardons à la rue Garibaldi sa vocation à permettre le transit et la traversée nord-sud de Lyon par une voie dédiée, organisée sur le modèle des «ondes vertes». Cette voie sera exclusivement réservée aux véhicules légers.

Avec la seconde voie, nous disposons d'un axe d'alimentation du quartier sur sa partie ouest. Pour la fluidité de la circulation centrale et par la voie de bus, nous proposons qu'il n'existe plus de «tourne à gauche». La contrainte pour les automobilistes semble assez modeste.

L'idée d'une piste cyclable protégée est bien sûr conservée. Toutefois nous lui ajoutons une voie spécifique pour le déplacement des marchandises par vélo, à partir et à destination de la Part-Dieu.

Les carrefours seront mis à niveau, ainsi que le préconise le projet du Grand Lyon.

3) L'identité économique d'un axe majeur de Lyon

Le développement économique n'apparaît qu'associé à des activités de consommation et de loisir. Il n'est pas pertinent d'imaginer seulement la rue Garibaldi comme le lieu où les nombreux actifs de la Part-Dieu viendront déjeuner en terrasse.

Nous proposons de mettre à profit cet aménagement pour initier un retour d'activités artisanales et de petite industrie dans le centre. Les pépinières d'entreprises seraient idéalement installées, à proximité du quartier d'affaires.

4) L'ambition environnementale ne se résume pas aux arbres et espaces verts.

Le projet du Grand Lyon n'apporte aucune amélioration à la pollution atmosphérique. Pire des simulations attestent qu'il augmente l'effet de serre.

Notre proposition centrale d'un aménagement autour de deux voies, un bus périphérique et des voies dédiées aux vélos est plus conforme aux objectifs de développement durable.

Nous proposons d'optimiser le projet en utilisant les trémies préexistantes de deux façons différentes :

- Elles peuvent servir de parkings réservés aux riverains, ce qui libère un peu d'espace en surface.
- Elles peuvent devenir des réservoirs d'eau de pluie, pour peu que l'on connecte les réseaux d'eaux pluviales.
- On peut prévoir l'utilisation de la pression des dizaines de milliers de véhicules qui passeront dessus pour produire de l'électricité et éclairer la rue avec.

5) L'accès aux institutions et services qui sont sur cet axe

Les orientations du Grand Lyon paraissent être une bonne chose. Cependant quel intérêt d'offrir un troisième accès pour les Halles de Lyon.

6) Optimiser pour réduire le coût de l'investissement

Nos propositions visant à amender le projet du Grand Lyon constituent des moyens d'améliorer considérablement l'aménagement sur ces deux aspects. En simplifiant le projet et en le rendant unitaire sur l'ensemble de la voie, quelque soit sa largeur, nous réduisons les travaux.

B-53 :Conseil de Quartier Voltaire Part Dieu

Considérant que la finalité du projet est une diminution des nuisances atmosphériques, acoustiques et sociétales (effet coupure entre les riverains de la rive gauche et droite de la rue Garibaldi, et que l'objectif est de faire de la rue, un axe vert et apaisé, plusieurs préconisations sont faites :

- 1) Pour cela plusieurs demandes précises :
 - Le revêtement doit être roulant

- Les traversées pour les piétons Est-Ouest doivent se faire sans détours (un croisement = un passage piéton d'un seul tenant)
- Le mobilier urbain doit être séparé des espaces piétons et doit favoriser les déplacements des personnes âgées avec présence régulière de bancs et d'assis-debout.
- Stationnement vélo, en dehors des circulations piétonnes

Il est demandé que l'ensemble de la rue Garibaldi soit traité avec une mise à niveau unique pour les circulations piétonnes. A savoir, des trottoirs traversant impliquant un léger dénivelé à franchir pour les automobilistes.

2) Aménagements cyclables:

Le réseau cyclable doit être sans dénivelé, sans bordure à franchir lors des changements d'espace (piste vers rue ou l'inverse). Les aménagements avec un plateau de 2 cm à franchir (de type entée zone 30) sont dangereux et désagréables pour les cyclistes.

La piste cyclable bidirectionnelle doit être large, et le stationnement vélo doit être présent partout, notamment devant tous les bâtiments publics et au service du public.

En partie étroite (entre rues Paul Bert et du Pensionnat) une séparation physique végétale doit continuer à s'établir entre les piétons et les cyclistes.

3) Une «Voie verte» Garibaldi pour une urgence sanitaire

Il y a un vrai besoin de diminution du nombre de voies et de simplification. Il est nécessaire de faciliter la «lecture» des espaces et des circulations.

4) Contre allée et voie bus en site propre:

Un double sens en site propre pour les bus doit être l'occasion de penser à une ligne de bus sur l'ensemble de l'axe Garibaldi, qui ne passe pas par la Gare de la Part-Dieu. La suppression de la contre allée Sud-Nord aux automobilistes doit conduire à un réaménagement des sens de circulation pour éviter des boucles de voitures dans les rues du quartier et faciliter l'accès des riverains à leurs domiciles.

5) Stationnement:

La demande est que le stationnement latéral soit réduit au minimum nécessaire : maintien des possibilités de livraison, d'arrêt minute pour les riverains (décharger les courses), places pour les personnes en situation de handicap. Ce stationnement doit aussi prévoir la présence de stations d'auto partage en surface, notamment à proximité des Halles de Lyon.

6) Espaces Piétons

Les espaces comme les trottoirs, terrasses doivent dépasser en tout endroit les 1,4 m règlementaires.

Concernant les cyclistes, il est demandé en plus de la piste bidirectionnelle, une bande cyclable sur la chaussée dans le sens Nord-Sud, et la possibilité de pouvoir utiliser le couloir de bus prévu à l'Est, dans le sens Sud-Nord.

7) Le Parvis de l'Auditorium

Si une partie du Conseil n'est pas opposée à l'ouverture complète, tout en demandant des plantations pour protéger le site du trafic, l'autre estime qu'il y aura une réelle perte d'usage pour cet espace calme et ombragé.

8) Piscine Garibaldi :

Un espace doit être réservé au stationnement des cars.

B-54 :CIL Voltaire-Part Dieu

1) La circulation automobile

Compte tenu de ce qui est écrit dans le dossier, y aura-t-il une baisse réelle de la circulation automobile ou seulement l'atténuation de son augmentation. La circulation aura-t-elle surtout aux heures de pointes, un niveau acceptable.

2) Silos à verre

Ils sont 16 répartis le long de la rue Garibaldi. Pourquoi ne pas passer au système de silos à verre enterrés ?

3) Stationnement des cars sur la rue Bonnel

La réglementation devrait prévoir que les cars stationnant à cet endroit aient leurs moteurs arrêtés.

4) Les conflits d'usages entre les divers modes de déplacements devront être évités par un aménagement et une bonne signalisation.

Une signalétique efficace est nécessaire pour guider toute personne étrangère au quartier
Une attention constante devra être accordée à la propreté des lieux.

La suppression des stationnements sur toute la longueur de la rue risque d'être à l'origine d'un report de stationnement sur les rues adjacentes, non configurées pour cela.

B-55 : Fédération Française de cyclotourisme –Comité départemental du Rhône

Quelques points particuliers.

1. Nécessité de mettre en place des « plateaux traversant », sur la plupart des carrefours stratégiques, disposition qui semblait avoir été actée durant la concertation.

Ce qui aurait pour avantage :

- Faire diminuer la vitesse des véhicules

- Alerter les véhicules tournant à droite qui pourraient ainsi mieux respecter les passages piétons mais également les cyclistes débouchant de la « fameuse » piste cyclable

Concernant la piste cyclable, la fédération et d'autres associations sont contre dans la mesure où elle entretient une cohabitation délicate et accidentogène avec les piétons. Le souhait c'est d'avoir de vraies bandes cyclables d'au moins deux mètres de large, permettant de se déplacer en étant bien visibles des automobilistes et totalement autonomes par rapport aux piétons.

2. Si l'on ne revient pas sur la création de la piste cyclable, les préconisations sont :

- Dans le sens nord/sud, ne pas rendre obligatoire la piste cyclable, mais lui donner une largeur de 4mètres, avec un revêtement roulant et de couleur différente, et faire un marquage continu des aménagements cyclables à travers les intersections pour une meilleure visibilité.
- Dans le sens sud/nord élargir la voie bus à contre sens de quelques dizaines de cm, pour leur permettre de l'emprunter et de remonter la rue sans entrave.

3-3 Observations recueillies en Mairie du 6^{ème} arrondissement de Lyon

C-1 : Monsieur et Madame GIRAUD, 79 rue Cuvier 69006 LYON.

L'embellissement de la Garibaldi, parait nécessaire, mais pas la destruction des trémies.

C-2 : Monsieur Bernard CŒUR, 85 rue Malesherbes 69006 LYON.

Opposé à la destruction des trémies. Quel en est le coût ?

C-3 : Monsieur Alain DOREL 69906 LYON.

Pour un cadre de vie parfait, demande des bancs, des fontaines, des WC.

C-4 : Madame Anne Claire PECHU 69006 LYON.

Contre la suppression des trémies qui fluidifient le trafic automobile. Cela va entraîner la congestion du trafic en amont (le 6^{ème}). Mieux vaut améliorer les transports en commun.

C-5 : Monsieur Jérôme COMBET 69006 LYON.

Projet ridicule. Actuellement tout va bien, et pourquoi détruire les trémies ?

C-6: Monsieur Alain DOREL 69906 LYON

Prévoir peut-être un grand ouvrage pour l'assainissement le long de la rue Garibaldi.

C-7 : Monsieur Georges KRACMAR 123 rue de Créqui 69006 LYON

Totalement opposé au projet :

- Suppression de la trémie Lafayette. Cela va créer des bouchons lors de l'entrée et de la sortie des bureaux.
- Supprimer l'amphithéâtre de l'Auditorium et l'harmonie naturelle est une élucubration totale.

C-8 : Monsieur Paul JUBIN, 21 rue Bossuet 69006 LYON

Opposé au projet :

- Onéreux.
- Inutile, car ne freinant pas le nombre des voitures, seule voie rapide Nord/Sud.
- Contraire à la lutte contre la pollution. Voir le problème du CO²

C-9 : Monsieur Bernard REYBET DEGAT 133 rue de Créqui 69006 LYON

Se base essentiellement sur la destruction des trémies, un équipement lourd existant. Destruction d'un coût exorbitant pour un objectif délibéré de ralentir la circulation automobile

Une nouvelle rue Garibaldi avec des feux à chaque carrefour, feux ne pouvant être synchronisés puisque les trolleybus C3, les bus C13, les trams T1, les bus C11, C23... auront la priorité. Cela va entraîner des blocages de véhicules avec pollution et bruit en augmentation.

La demande est de :

- Maintenir les trémies
- Maintenir les gradins au sud de l'Auditorium

En conclusion, nous sommes des centaines de personnes absolument opposées à ce projet fou.

Un aménagement réfléchi de cette artère doit être fait en maintenant absolument les trémies.

C-9bis : Suit une pétition, exigeant la conservation de « toutes les trémies »

Elle figure dans le registre des pages 12 à 34 (collée page par page). Elle contient 421 noms.

Singularité constatée, après examen nous constatons qu' il s'agit de la reproduction presque totale de la pétition faite à l'occasion de la concertation.

C-10 : Monsieur Marc LAUPIES 21 rue Barrier 69006 LYON, adjoint au Maire du 6^{ème}, délégué à la Voirie.

Rejet du projet tel qu'il est soumis à l'enquête publique.

Au sujet de la partie du projet impliquant le 6^{ème} arrondissement, il y a eu un passage en force avec le comblement de la trémie Lafayette, occasionnant un rejet quasi unanime à la concertation.

- Pourquoi combler une trémie alors que son maintien permettrait un aménagement de surface accueillant piétons, modes doux et transports en commun ?
- Il y aura un engorgement en surface au niveau de l'intersection Lafayette / Garibaldi, avec l'arrivée de la tour Incity, de ses 2000 salariés et la gestion des lignes fortes empruntant le cours Lafayette
- Aucune réponse n'est apportée sur l'intégration d'une future ligne de transport remontant la rue Garibaldi côté Est et se heurtant à la voirie existante au niveau de la rue Louis Blanc pour rejoindre rue Tête d'Or, après deux virages en épingle.
- Aucune continuité assurée côté Ouest avec les modes doux se heurtant au rétrécissement de la rue Garibaldi entre Sèze et Tronchet ?
- Enfin une ignorance totale du stationnement riverains, des aires de livraisons et des places des Personnes à mobilité réduite.

Où est donc l'axe Sergent Blandan / Parc de la Tête d'Or ?

C-11 : Monsieur Alain LOUVEZ 30 rue Waldeck-Rousseau 69006 LYON

Rejet catégorique du comblement de la trémie Garibaldi Lafayette, en raison de l'engorgement actuel aux heures de pointe.

Comme membre du CIL Saxe-Paul Bert je suis déçu par le manque de concertation.

C-12 : Monsieur Stéphane BICHELER 13 rue Pierre Corneille 69003 LYON Président de l'Association « Demain Garibaldi »

A rencontré le commissaire enquêteur. Déposera une contribution dans les prochains jours.

C-13 : Illisible

Désaccord total avec le projet

C-14 : Monsieur PETRICCA

Pas d'accord avec le projet, avec une rue Garibaldi déjà bloquée de 7h30 à 9h.

C-15 : Marie-Claude et André VIAL 3 rue Labaude 69006 LYON

Le comblement des trémies aura un effet néfaste sur la circulation et la régularité du bus C3.

Pour faire abandonner aux habitants, leurs voitures, il faut proposer une alternative fiable.

Nous sommes opposés au comblement de la trémie Garibaldi / Lafayette.

C-16 : Monsieur FISCHER 2 place Marcel Bertone 69004 LYON

Venu consulter le dossier d'enquête pour connaître le sort réservé à la trémie Paul Bert, il m'a fallu poser la question au commissaire enquêteur qui se trouvait être pourtant là ce matin.

Ne pourrions pas avoir une synthèse du/des projets proposés ?

C-17 : Monsieur Roland EHRET 14 rue Bossuet 69006 LYON

1) Présentations et critiques

«Exhaustivité inhabituelle pour un type de projet sur le plan de l'environnement» souligne l'Autorité environnementale le 25 août 2011. Cette même autorité clôt ainsi son texte « Le présent avis ne constitue pas une approbation »

Nous remarquons que dans sa réponse aux nombreux points relatifs à l'environnement, La Communauté Urbaine de Lyon se contente de puiser son argumentation dans la plupart des éléments déjà contenu dans son projet initial.

En outre la Communauté Urbaine s'appuie sur des hypothèses pas forcément solides, notamment la réduction de la circulation automobile, alors que le parc augmente. La métropole croît en superficie et en population.

La présentation de la réduction du nombre de couloirs de l'avenue Berthelot, est un contre exemple tant il est patent que cette voie est encombrée quotidiennement. De même pour la rue de Créqui, réduite à un couloir réduit à un couloir unique, générant des redémarrages, occasionnant pollutions sonores et de l'air.

2) Suggestions

Plutôt que de formuler des hypothèses peu convaincantes il eut été préférable d'initier fortement l'usage d'énergie électrique pour les véhicules publics et semis publics.

La pollution de certaines espèces d'arbres est à prendre en compte. Il est plus que souhaitable de prévoir le rejet à l'égout des dépôts végétaux qui s'accumulent dans les caniveaux.

Oui à l'harmonisation de l'éclairage public et à la préservation architecturale de l'Auditorium.

3) Conclusion

Une aventure en l'état hasardeuse et onéreuse. 38 millions qui seront à multiplier par ?, si on se souvient de l'Opéra, du Musée de Confluences, en cette période économique difficile.

C-18 : Madame Geneviève BRICHET Quai Sarrail 69006 LYON

Totalement favorable à ce projet

- Cette « autoroute urbaine » coupe notre ville en deux.
- Elle ne correspond pas à une utilisation Nord / Sud uniquement. Les études indiquent qu'elle sert à faire en grande partie à du « cabotage » entre quartiers.

- Les trémies provoquent un goulot d'étranglement à leurs sorties.
- Une longue concertation et une information constante depuis deux ans, ont permis d'ajuster ce beau projet, notamment en précisant le nombre de voies de circulation et les emprises des transports en commun.
- Des études et comptages de véhicules précises ont été faites afin de s'assurer que la suppression des trémies et notamment celle de Lafayette ne sera pas un obstacle à un trafic privilégiant les transports en commun, majoritairement utilisés par les habitants sur ce quartier.
- Apaiser notre ville en facilitant les liens inter-quartiers est une garantie de bien être.

C-19 : Monsieur Philippe MARILLAT Des MERCIERES 69006 LYON

Projet extrêmement intéressant. La nouvelle répartition de l'espace de circulation va ralentir les automobilistes, faciliter la circulation des vélos, des bus. Les trottoirs seront plus larges avec des espaces verts, des arbres.

C-20 : Monsieur Louis MINSSIEUX 16 rue Garibaldi 69006 LYON

Contre la suppression des trémies, qui rendent d'inestimables services. Favorable aux améliorations en vue, pour les piétons et les cyclistes.

C-21 : Monsieur JEZEQUEL 110 rue Garibaldi 69006 LYON

Contre le comblement au moins de la première trémie. Cela va créer un point de retenue de circulation sur le 6^{ème}. Les études montrent une fluidité au niveau des aménagements mais occultent les bouchons qui vont se créer au carrefour Lafayette Garibaldi.

C-22 : Monsieur .André BAYON de NOYER 21 cours Franklin Roosevelt 69006 LYON

Tout à fait opposé à la suppression des trémies, n'apportant aucun avantage.

C-23 : Docteur Yvonne COLIN 14 rue Bossuet 69006 LYON

Idem C-17 requête de Monsieur Roland EHRET et annexée comme pièce n° 1

C-24 : Monsieur Michel COCHET 21 Chemin de la Thomassière 69370 St DIDIER au MONT D'OR

Le projet rend compte d'un esprit de système et pas d'un esprit pragmatique :

- 1) Il n'améliore en rien sur le plan sonore
- 2) Les émissions de gaz à effet de serre, seront plutôt augmentées.

- 3) Une autre recherche pourrait être effectuée pour les aspects esthétiques.
- 4) La circulation étant actuellement fluide rue Garibaldi, une voie réservée aux transports en commun Nord / Sud est inutile.
- 5) Les améliorations de l'éclairage public sont à évaluer séparément.
- 6) Aucun chiffrage n'est fait pour la solution reliant les trémies Lafayette et Paul Bert, meilleure pour les riverains.

Dans ces conditions, je suis contre le projet et demande l'étude de la solution d'une trémie Lafayette-Paul Bert

Si c'est trop onéreux on peut :

- 1) Faire un peu de cosmétique sur la rue Garibaldi.
- 2) Augmenter les places dans les parkings relais en périphérie.

C-25 : Monsieur Rémi Richard LIBLIN 71 rue Ney 69006 LYON

Oui aux aménagements, comme le site propre pour les bus, les pistes cyclables. Mais contre la suppression des trémies.

C-26 : Madame Edith LAGNIER 68 rue Vendôme 69006 LYON

Pourquoi «casser» le seul axe de circulation satisfaisant de la ville ?

C-27 : D. VINCENT.

En période de récession économique, pourquoi détruire un axe prouvant chaque jour son efficacité. Le coût est excessif et la réalisation du projet va créer des embouteillages au carrefour Lafayette Garibaldi.

C-28 : Illisible

Contre le projet de suppression des trémies, qui générerait plus de bruit et de pollution en diminuant la fluidité du trafic.

C-29 : Monsieur Georges TISSOT 102 rue Garibaldi 69006 LYON

Président du CIL Saxe-Gambetta, il s'exprime à titre personnel.

Favorable à un aménagement de la rue Garibaldi, la suppression de la trémie Lafayette ne paraît pas judicieuse. Le frein concernant la priorité du bus C3 qui sera peut-être à terme un tramway, et en théorie à C13 par un passage à niveau.

Les hypothèses de réduction de la circulation semblent très optimistes, ou alors il faut avoir le courage politique de dire clairement que des mesures sévères de restrictions de la circulation seront prises, afin de limiter le trafic à la seule desserte locale.

Il n'est pas acceptable en 2011 d'admettre l'augmentation des nuisances sonores et polluantes à hauteur du croisement Lafayette Garibaldi.

Domage donc qu'un beau projet pêche par une non résolution d'une vraie priorité aux transports en commun.

C-30 : F.ADRIEN

Aménager la rue Garibaldi, pourquoi pas, mais sans supprimer les trémies.

C-31 : B. GUILLIER 73 rue Duquesne 69006 LYON

Il faut absolument conserver les trémies, tout en embellissant le quartier.

C-32 : Monsieur P. GUILLOT, 61 cours Vitton 69006 LYON

Opposé à la démolition des trémies de Garibaldi.

C-33 : Madame Mireille DUGELAY

La trémie Lafayette doit être conservée, sinon la circulation deviendra infernale. On peut aménager en surface pour les piétons, les cyclistes, etc.

C-34 : Madame Jocelyne DEAGENTINO

S'oppose au comblement de la trémie. L'axe Nord/Sud devrait être amélioré par la création d'espaces verts aérés, stations de vélos zone de changement des lignes TCL.

C-35 : Monsieur COSTE 119 Cours Lafayette 69006 LYON.

Le projet supprimera plusieurs centaines de places de parking et créera le déplacement des nouveaux vers le grand Est de Lyon. La démolition de la trémie Lafayette sera source de gros embouteillages.

C-36 : Monsieur Pierre BUDIMIR, 43 rue Ney 69006 LYON

Soutien entièrement le projet.

Au-delà de la réunification du quartier de la Part-Dieu, ce projet s'inscrit dans une vision d'ensemble de la requalification de ce quartier central de la rive gauche du Rhône. Les avantages sont nombreux, meilleur partage des espaces piétons / automobilistes, favorisant les modes doux de déplacement, aménagement paysager dans ce quartier très minéral, doter le quartier de nouveaux équipements et espaces publics de qualité.

C-37 : Madame Mahelle RICHARD 123 rue Vendôme 69006 LYON

Lyon Citoyen de novembre 2009 en page 8, parle d'axe apaisé. Il n'était pas question de suppression des trémies. Or la rue Garibaldi est le seul axe Nord-Sud traversant l'est lyonnais.

Objections à la suppression des passages souterrains

- Le comptage du nombre de voitures sur les voies considérées date de juin 2010. On doit y ajouter la tour Oxygène, prévoir la tour Incity, la tour déjà baptisée Eva, soit environ 9000 personnes. On doit ajouter des hôtels, des logements (1500 soit 6000 habitants). On

arrive à un minimum de 15 000 personnes, ainsi que les futurs usagers de la nouvelle gare agrandie.

- Il faut ajouter la ligne C3, avec les départs de bus toutes les 3 minutes, soit un passage de bus toutes les 90 secondes, et la ligne 13, avec un départ toutes les 7 minutes, soit un passage toutes les 3,5 minutes.
- Comment circuleront les véhicules d'urgences, les pompiers, la police ? Sans compter le ramassage des ordures ménagères, les livraisons aux nombreux magasins et ateliers ?
- Le cours Lafayette et la rue Garibaldi étant déjà saturés à certaines heures de pointe, il est impensable de supprimer la trémie. On créerait de nombreux bouchons. Ce qui bloquera les transports en commun (bus C3 et ligne 13).
- La conséquence des bouchons sera le dégagement inutile de CO2.
- Les modes doux ne conviennent pas à tous les âges, conditions physiques, livraisons, transports d'enfants et de personnes âgées.
- Les transports en commun, peuvent occasionner la transmission de microbes et de virus.
- Combien de places de stationnement vont disparaître ?
- La vitesse excessive pourrait être régulée par 2 ou 3 radars (pédagogiques ou pénalisants)
- Pour la pollution sonore, il existe des revêtements insonorisant pour le sol et les parois verticales. L'usage de véhicules électriques pour les véhicules tels que ceux du ramassage de poubelles, diminuerait la pollution sonore et de l'air.
- Pourquoi ne pas réunir les deux premières trémies nord, dégageant un vaste espace végétal, mettant en valeur le petit théâtre de plein air précédent l'entrée de l'auditorium ?

C-38 : Monsieur Eric LEVOIR 69006 LYON.

Très mauvais choix pour la suppression de la trémie Garibaldi/Lafayette

- Sécurité des piétons. Elle sera compromise pour la traversée de Garibaldi au niveau du Cours Lafayette. Le trajet est sûr mais après travaux, ils devront traverser les voies des voitures des bus et les pistes cyclables. Voir présence de l'école Jean Jaurès.
- Le coût n'est pas en phase avec la situation économique au détriment d'aménagements plus utiles.
- La suppression de la trémie entraînera des embouteillages. Penser à un vrai contrôle de la vitesse.

C-39 : J.S. Rue Tronchet 69006 LYON.

Un mauvais choix basé sur des hypothèses inexacts et anciennes.

Le projet est beaucoup trop onéreux, inutile car néfaste dans ses conséquences, comme la pollution. Et l'aggravation de la circulation des transports en commun. Un aménagement peut être réalisé sans détruire les trémies.

C-40 : Madame Marie Claude COHAS, 111 rue de Créqui 69003 LYON.

L'aménagement va entraîner de grosses difficultés dans la 6^{ème}. La voiture qu'on le veuille ou non, est indispensable à bon nombre de personnes.

C-41: Monsieur Daniel MAGNIN, allée de Bretagne 69005 LYON

Marque une forte opposition aux travaux envisagés. Alors que les véhicules circulent pour une bonne partie en mode souterrain, les nouvelles caractéristiques vont provoquer arrêt et démarrage, une pollution accrue et des nuisances sonores. Habitant le 5^{ème} arrondissement je constate que les transports en commun ne sont pas compétitifs par rapport à l'automobile. Ce sont des sommes énormes qui vont être engagées, sans utilité.

C-42 : Madame Michèle SAVIGNAT, 96 rue Ney 69006 LYON

Tout à fait favorable au projet.

C-43 : Madame Dominique NACHURY, 10 Cours Franklin Roosevelt 69006 LYON-élue municipale de Lyon, et 1^{ère} adjointe à la Mairie du 6^{ème}.

- Requalifier la rue Garibaldi est un projet intéressant et important pour les riverains. Cette requalification aurait dû être étudiée dans la problématique globale des déplacements.
- Mettre en place une concertation avec des préalables non négociables est au mieux un simulacre.
- Aucune étude sérieuse ne permet de dire que tout se passera bien au carrefour Garibaldi/Lafayette, après la suppression de la trémie Lafayette, et que la ligne C3 emprunte le Cours Lafayette (fort cadencement, et véhicule articulé).

C-44 : Monsieur Walter GRACI, 122 rue Tronchet 69006 LYON

Favorable au projet qui permet de rendre la ville à tous, modèle l'espace urbain en supprimant l'autoroute urbaine, redéfinit la circulation automobile, génératrice de pollution, et permet la circulation en site propre à double sens, pour les transports en commun.

C-45 : Illisible

Le projet paraît séduisant entre Vauban et Bonnel. Toutefois la circulation sera rendue plus difficile au croisement du Cours Lafayette. Reste l'étranglement de la rue Garibaldi entre la rue Tronchet et la rue de Sèze.

C-46 : Monsieur Roger CUSSET, 105 rue Sully 69006 LYON.

Contre la remise à niveau de la rue Garibaldi pour les raisons suivantes :

- La réalisation des trémies a coûté fort cher. C'est jeter de l'argent des contribuables, pour des raisons idéologiques.
- En cette période difficile pour l'économie, la dépense est inopportune.
- Toutes les grandes métropoles du monde créent des réseaux souterrains ou surélevés, facilitant l'écoulement du trafic, l'investissement est complètement illogique.
- Sur toute la longueur de Garibaldi (du Nord au Sud) il faut de 5 à 10 minutes à 50 km/h. Pour revenir dans le sens Sud/Nord, en empruntant le Bd des Tchécoslovaques, Vivier-merle, Bd des Brotteaux et Bd des Belges, il faut 20 minutes, et le plus souvent entre 30 et 45 minutes. La suppression des trémies entraînera une heure de plus pour chaque aller et retour. D'où la nécessité de faire des simulations plus réalistes avant de décider. En plus du temps perdu, l'attente créée aux carrefours augmentera la consommation de carburant ainsi qu'une plus grande pollution, et plus de bruits.
- Le carrefour Garibaldi/Lafayette est actuellement embouteillé, et nous ne croyons pas du tout aux simulations caricaturales présentées lors des réunions de concertation.
- Les différentes réunions « dites de concertation », n'ont été que des réunions de présentation, qui ne laissaient le choix que pour des aménagements mineurs.
- Quid de la circulation des lignes de transports en commun, du passage des piétons, des nombreux élèves, des clients de la Halle et du personnel dans la future tour Incity.
- Il est surprenant que l'on ait pas prévu l'obligation de 3 ou 4 niveaux de parking pour accueillir les véhicules du personnel et des clients. De même, de ne pas prévoir la construction d'un parking de 5 à 7 niveaux sous la Place de l'Europe

En conclusion, je souhaite que l'on revoie sérieusement toutes les simulations qui sont apparues irréalistes, avant de prendre une décision définitive.

C-47 : Monsieur Marc BOUFFANET, 35 rue Malesherbes 69006 LYON

Favorable à l'aspect végétalisation de la rue Garibaldi, mais pourquoi sacrifier toutes les trémies ? Ne peut-on pas trouver un compromis. Passer du tout voiture au sans voiture !

Le souhait est que l'on étudie toutes les simulations avant de prendre une décision qui engage pour des dizaines d'années.

C-48 : Monsieur Pierre André PAYRE, 11 rue Garibaldi 69006 LYON.

Absolument opposé à la réalisation de ce projet inutilement onéreux pour le contribuable et désastreux pour l'environnement. Que l'on conserve, si ce projet est réalisé, au moins la trémie du cours Lafayette.

C-49 : Monsieur Jacques CHARAVAY, 23 rue Garibaldi 69006 LYON

Il est stupide de supprimer les trémies de la rue Garibaldi. Pourquoi ne pas recouvrir la tranchée en face de l'Auditorium et l'aménager, en espace vert ?

On pourrait prolonger la trémie actuelle tout au long de la rue, et créer un espace vert.

Je me rends compte chaque jour de la pollution et du bruit induits par les feux tricolores au niveau de la rue Sully et de la rue Tronchet.

C-50 : Monsieur CHEVRIER, 49 rue Garibaldi 69006 LYON

Très favorable au projet d'aménagement de la rue Garibaldi.

C-51 : Monsieur P. PONTIUS-JOUISHOMME, 10 rue d'Austerlitz 69004 LYON.

Très favorable au projet pour ces trois motifs : sécurisation des piétons- suppression d'une véritable autoroute urbaine- qualité de l'air améliorée et reconquête des espaces publics avec un aménagement paysager.

C-52 : Madame Sandrine FRIH, 48 quai Pierre de Scize 69009 LYON.

Très favorable au projet, favorisant les modes doux de déplacement (piétons, vélos) et les transports en commun.

C-53 : Monsieur B. LEROY, 93 Boulevard des belges 69006 LYON

Très favorable à cet aménagement. La création de pistes pour les vélos et les piétons est une bonne idée. J'encourage à affronter les lobbies de l'automobile, pour transformer Lyon en une ville verte, avec moins de pollution.

C-54 : Madame Colette LAUPIES, 21 rue Barrier 69006 LYON.

Le comblement de la trémie Lafayette est une grave erreur. Cela va entraîner une asphyxie en surface, avec un Cours Lafayette où les transports en commun resteront prioritaires (C3). La rue Garibaldi axe essentiel de liaison Nord-Sud deviendra un axe bouché, entraînant bruit et pollution.

C-55 : Madame Sandra PLESSAC, 98 rue Tronchet 69006 LYON

Lyon, devient une cité incontournable de l'Europe. Dans son développement il faut en finir avec un axe qui scinde les espaces de vie. Place au développement durable pour apporter unité et verdure. Je suis favorable au projet.

C-56 : Madame A.M. SABLAYROLLES, 60 rue Duguesclin 69006 LYON

Pourquoi toutes ces modifications ? Essayons d'être économes avec les deniers des concitoyens

C-57 : Monsieur Bernard RASCLE 123 rue Garibaldi 69003 LYON.

D'accord avec le projet, sous la réserve que l'on ne verra pas vitesse limitée à 30 km/h, et que les feux seront synchronisés.

C-58 : Monsieur Vincent ROIRET, 19 rue Malesherbes 69006 LYON.

Je suis d'accord pour supprimer les trémies et pour le projet d'aménagement, à condition que la vitesse reste limitée à 50 km/h, voire 45 !

C-59 : Monsieur Quentin PICARD, 67 rue Garibaldi 69006 LYON.

Dans les années 60, on a voulu adapter la ville à l'automobile. Résultat nous avons une rue Garibaldi aux caractéristiques autoroutières. La trémie gêne la traversée des piétons et favorise la vitesse des véhicules. Il est nécessaire de la supprimer, notre arrondissement n'en sera que plus agréable. Ceux qui combattent le projet Garibaldi, s'opposaient aux berges du Rhône.

C-60 : P. GIRAUDAS

Oui pour ce réaménagement. Il faut privilégier tous les transports en commun, et arrêtons la politique du tout à la voiture.

C-61 : Bruno et Carole DUFOUR, 1 quai de Serbie 69006 LYON.

Nous sommes favorables au projet d'aménagement de la rue Garibaldi, et notamment à la suppression de la trémie à hauteur du Cours Lafayette.

C-62 : Bruno DUFOUR, 1 quai de Serbie 69006 LYON.

Oui au réaménagement de la rue Garibaldi et le regroupement des quartiers Est et Ouest de part et d'autre de cet axe

C-63 : Monsieur Richard BRUMM, 141 rue Vendôme 69006 LYON

Oui au projet, et par conséquent à la suppression de la trémie du cours Lafayette.

C-64 : Loïc et Virginie GAZIL, 92 rue Hénon 69004 LYON

Nous sommes favorables à l'aménagement de la rue Garibaldi et par conséquent à la suppression des trémies.

C-65 : Madame Dominique ESCOREL épouse BRUN 141 rue Vendôme 69006 LYON.

Oui à l'aménagement de la rue Garibaldi et par conséquent à la suppression des trémies.

C-66 : P. ANCIAN 101 rue Garibaldi 69006 LYON.

Sur profil en travers page EV-14, accès immeubles et parkings ?

C-67 : Monsieur Laurent JAUFFRET, 134 rue Sully 69006 LYON

Avis favorable au projet. Le projet est à la fois une difficulté et une ambition

- Une difficulté : la création des trémies a donné un caractère « permanent » à l'aménagement. Sans la suppression, le projet perd son sens ;
- Une ambition : Il ne s'agit pas uniquement d'une remise en cause de la place des voitures, pour aussi le fait de permettre aux piétons, cyclistes et transports en commun de retrouver l'usage de cette voie. L'aménagement paysager, la présence des arbres, la refonte des espaces publics adjacents en feront un cadre agréable pour tous les usagers du quartier.

C-68 : H. d'AUGUSTIN, 12 rue Lieutenant Colonel Prévost 69006 LYON

Aucun intérêt pour ce projet qui ne présente comme avantages, que le côté esthétique. La création de feux tricolores, en ralentissant la circulation va augmenter la pollution. Et aura une incidence sur la fréquence de passage du C3. Requalifier la rue Garibaldi est nécessaire, mais ne serait-il pas plus intéressant de mettre la rue Garibaldi en tranchée couverte, tout au moins en partie, prioritairement entre Lafayette et Mazenod. Par ailleurs les stationnements sont totalement éliminés.

C-69 : Monsieur Luc LAFOND, 2^{ème} Adjoint au Maire du 6^{ème} arrondissement

Désaccord sur le projet de réaménagement

- Le projet de réaménagement ne prévoit aucun stationnement ni zone de déchargement en surface (suppression de plus de 100 places). Le PLU ne prévoit pas de création de parking pour les immeubles de bureau situés à 400 mètres de zone forte de transport, ce qui est une erreur.
- La suppression des trémies va à l'encontre de l'environnement, de la sécurité, du développement de notre ville et du bien-être de nos citoyens.

- Le projet prévoit une hypothétique diminution des véhicules, au profit des modes doux, sans tenir compte du développement de la Gare, de l'augmentation des immeubles de bureaux, de la tour Oxygène et de la tour INCITY, et le développement international de notre ville.
- Aux dires et à l'avis de l'autorité environnementale, « la suppression des trémies entraînera une augmentation du nombre de voitures et bus, en surface et aux carrefours de circulation et ainsi une qualité de l'air dégradée et des nuisances acoustiques fortes et donc non-conformes par rapport aux normes en vigueur. Le dossier annonce une augmentation des consommations de carburant et donc des émissions de gaz à effet de serre (+ 8%).
- Pour le 6^{ème} la suppression de la trémie créera un danger important pour les piétons et les futurs 2000 salariés de la tour INCITY et les cyclistes sur le secteur de la place de l'Europe et du carrefour Lafayette/Garibaldi où existe l'Ecole Jean Jaurès

Compte tenu de ces inconvénients, le projet doit être revu, afin de maintenir les trémies et la seule voie de fluidité Nord-Sud.

C-70 : Monsieur Jacques LAVAUD, greffier honoraire 137 rue de Créqui 69006 LYON

Relève la contradiction entre la volonté inexplicable de supprimer la fluidité de circulation de la voie Garibaldi et la volonté de la Ville de poursuivre le développement du quartier Part-Dieu

- Supprimer la fluidité de circulation sur Garibaldi est une erreur pour l'avenir (sécurité d'accès aux handicapés, rapidité de transport vers les hôpitaux, commodité des usagers ayant besoin d'automobiles).
- Casser l'investissement à peine amorti, constitue une erreur économique, alors que l'on peut améliorer (revêtements silencieux, éclairage).
- Recréer des carrefours va générer des embouteillages, sans réels avantages pour les piétons.

C-71 : Monsieur Jacques BARDIN, 23 rue Molière 69006 LYON

En désaccord total avec la suppression des trémies.

Bravo pour es améliorations paysagères, mais en gardant les trémies qui fluidifient le trafic Nord-Sud, le seul de Lyon.

C-72 : Monsieur Jacques ROUSSY, 52 Boulevard des Belges 69006 LYON

Considère que cet aménagement est indispensable à la bonne lisibilité des axes N-S et E-O.

L'aménagement et la propreté doivent être totalement revus, permettant les améliorations paysagères et piétonnières. Avis favorable pour ce projet.

C-73 : Monsieur Michel THAUVIN

Très favorable au projet et notamment à la destruction des trémies. Il est nécessaire de rendre la ville aux piétons et que la rue Garibaldi ne soit pas qu'une zone de transit, avec une vitesse excessive des véhicules.

C-74 : H. PORZOT, 63 avenue Foch 69006 LYON.

Favorable au projet d'aménagement de la rue Garibaldi.

C-75 : C. RIBAUT, 21 rue Barrier 69006 LYON.

Favorable au réaménagement et aux dispositions prévues, donner une place importante aux espaces verts, faciliter le développement des transports en commun et des modes de déplacement « doux. » en assurant la sécurité des piétons et des cyclistes.

C-76 : Monsieur Jean GREGOIRE, 96 rue Boileau 69006 LYON.

Totalement opposé au projet :

- Aucun gain pour la circulation, nombreux bouchons à prévoir, source de pollution.
- En quoi les trémies sont dangereuses pour les piétons et les cyclistes ?
- Des travaux annoncés longs, source de pollution et de désordre.
- Pourquoi consacrer un tel montant qui serait mieux utiliser dans de l'investissement créateur d'emplois.

C-77 : Monsieur Jean-Claude ACCOMINOTTI, 83 cours Lafayette 69006 LYON

Tout à fait favorable à ce projet, qui supprime la fracture entre les secteurs Est et Ouest tout en réunifiant le quartier autour du pôle des Halles et de la future tour INCITY, sans compter l'amélioration de la qualité de vie.

C-78 : Madame Pascale PICARD, 67 rue Garibaldi 69006 LYON

Très beau projet qui va dynamiser le quartier.

C-79 : Madame Philomène MOSCANIELLO, 100 rue Bugeaud 69006 LYON

Il y a longtemps que les riverains attendent ce réaménagement, qui permettra de sécuriser et rendre agréable l'espace habituel des habitants. Il permettra de mettre en valeur l'Auditorium, les halles de Lyon, la Place de l'Europe et même l'arrivée piétonne au centre Commercial.

- Faire en sorte que l'aménagement du tunnel de la Croix Rousse fasse en sorte que le flux de voitures arrivant par la rue Duquesne diminue fortement.
- La suppression de la trémie permettra le réaménagement du cours Lafayette avec la création d'un site propre pour la ligne C3 qui a **aujourd'hui** de gros problèmes de régularité.

C-80 : Madame Pascale POUZET, 63 avenue Foch 69006 LYON.

Tout à fait favorable au projet.

C-81 : Madame Aline VOISEMBERT, 122 rue Tronchet 69006 LYON

La rue Garibaldi coupe la rive gauche et notre ville. La dangerosité tant en vélo, à pied et même en voiture, fait que nous soutenons le projet.

C-82 : Madame Michèle ACCOMINATTI, 83 cours Lafayette 69006 LYON

Favorable à la suppression de la trémie Garibaldi, qui empêche tout développement du quartier.

C-83 : Monsieur Etienne PICHAT, 4 boulevard Anatole France 69006 LYON

Le Conseil du Grand LYON, après avoir fixé ses objectifs (voir dossier) et après une piètre concertation préalable de 6 mois a confirmé dans sa séance du 10 janvier un aménagement lourd et coûteux

Un autre scénario aurait été de

- De laisser les trémies, et limiter sévèrement par des radars la vitesse des automobiles.
- Pendant une période test sans gros travaux, entre le Parc de la Tête d'Or et Vauban, supprimer le stationnement de la rue Garibaldi (aires de chargement – déchargements et aires de sécurité mises à part), créer une piste cyclable bidirectionnelle, arborer la surface dégagée, puis
- De déduire alors avec le soutien de nombreux lyonnais, entre Vauban et Berthelot une meilleure rue Garibaldi à vivre, **avec ou sans trémies.**

Contre le projet en l'état actuel.

C-84 : Madame Laurence CROIZIER, Maire Adjoint chargé de l'urbanisme, du cadre de vie et de l'écologie.

Observations préliminaires.

Vu de l'extérieur, la concertation a pu paraître très fouillée, elle a été de fait assez réduite pour les habitants, ou même les élus du 6^{ème}.

Notre découverte, c'est que la décision de fermeture de la trémie avait été prise bien avant le lancement de la concertation, et qu'elle ne souffrait aucune discussion.

Nos observations :

1) Carrefour Lafayette/Garibaldi

- 2 sites propres vont se croiser, sur Garibaldi et sur le cours Lafayette, dont la ligne C3, qui dysfonctionne régulièrement.

Comment va se faire la gestion des priorités

Ce point est d'ailleurs confirmé par le SYTRAL (le C3 restera prioritaire).

- Augmentation de la dangerosité de ce carrefour et de son accidentologie. Le rétablissement de 13 carrefours est prévu, dont celui de Lafayette/Garibaldi. Soit une hausse de l'accidentologie à chaque carrefour de 20 à 30 %.

Le carrefour évoqué sera extrêmement fréquenté

- particulièrement par les 2500 occupants d'Incity, (trottoirs étroits- traversée piétonne pas prise en compte.

- par les parents des élèves de l'école Jean Jaurès (invisible dans le dossier)

- Augmentation du bruit :

Le dossier indique ce fait, en façade au droit de la trémie et au niveau de l'Auditorium, et le Grand Lyon prévoit un traitement des façades concernées.

La diminution prévue vers 2030 est liée à la baisse estimée du trafic.

- Augmentation des polluants :

La réduction des émissions de polluants entre l'état actuel et 2030 avec ou sans projet sera nette, plus d'ailleurs sans le projet (de 9 à 25%).

2) Piste cyclable

- Une piste cyclable à l'ouest (la plupart des axes rencontrés sont des voies « tourne à gauche ». Cela implique par exemple, que les feux entre voitures et cyclistes soient désynchronisés, ce qui n'est pas envisagé par le Grand Lyon.

Ce choix crée un risque de plus.

- La double piste cyclable s'arrête brutalement à Vauban. La réponse du Grand Lyon, est que cela ne fait plus partie de l'emprise du projet.

La proposition de réaliser un réseau complémentaire cyclable sur André Philip est impossible à mailler avec le 6^{ème} !

3) Suppression de la contre allée actuelle remplacée par un site propre.

- Ce site propre s'arrête brutalement, mais cette fois à Louis Blanc
Le virage Garibaldi/Louis Blanc n'est pas adapté.
- Le bus « nord/:sud » devra traverser Garibaldi pour s'insérer dans la voie dédiée entre Vauban et Louis Blanc.
- Le passage en site propre « transports en commun » nécessite la suppression de la contre-allée et « l'adaptation du plan de circulation et le principe de report du stationnement dans les silos et les rues adjacentes »

Pas de schéma de circulation, ni de discussions avec la Mairie du 6^{ème}.

Rappel, 400 à 750 véhicules /h en heure de pointe à absorber avec la suppression de la contre allée.

La suppression de la contre allée (de 3000 à 5000 véhicules/jour) « permet » la diminution de 15% de pollution dans le bilan des émissions polluantes.

4) Suppression du stationnement

Le dossier indique un déficit de stationnement entre Vauban et Lafayette.

On apprend donc que 120 places de stationnement allaient être supprimées sur le tronçon de Garibaldi concerné par ce projet. Les parkings de la Part Dieu et des Halles ne sont pas une solution quotidienne pour les habitants.

5) Cas de l'Auditorium

La suppression d'une partie des gradins n'est pas opportune pour les services de la DRAC. Sur ce secteur paisible pour l'instant, le bruit sera en augmentation.

Le report des cars sur les voies adjacentes devra être analysé.

6) Cas des commerces :

Aucun emplacement « livraison » ne semble réservé pour les commerces. Comment vont-ils faire, par les rues adjacentes ?

7) Cas de la propreté

La collecte des ordures ménagères devrait se faire pour le côté Est, de nuit et par les rues adjacentes pour le côté Ouest. Cela est-il possible ? (contacts avec les immeubles ?).

Enfin le surcoût est-il connu ? (budget Grand Lyon)

8) Cas de l'entretien des espaces verts et pièces d'eau

Quel coût de fonctionnement a été chiffré.

Quel engagement de fonctionnement a-t-on entre les Espaces Verts de la Ville et la propreté du Grand Lyon ?

9) Cas de la place de l'Europe :

Dans la logique de la consistance de la grande majorité du dossier, hors 6^{ème}, on aurait pu imaginer une réflexion sur la place de l'Europe

Conclusion :

Pour quelle bonne raison la trémie Lafayette devrait-elle être détruite ?

Le dossier n'est convaincant ni sur le fonctionnement, ni sur le bruit ni sur la pollution engendrée. L'étude d'impact indique une hausse de l'accidentologie, de la consommation en carburant. Elle indique également à l'horizon 2030, 9 à 25% de pollution en plus, une augmentation du bruit en général et particulièrement au carrefour en question.

Le pari de report modal, volontariste est coûteux et à risque (bouchons, plus de bruit, plus de pollution).

Cette sorte de précipitation, n'est-elle pas liée uniquement à l'aménagement du parvis de la tour Incity ? Cela va à l'encontre des objectifs affichés auxquels nous adhérons.

C-85 : Monsieur Jacques DAVID, 70 rue Bossuet 69006 LYON. Maire du 6^{ème} arrondissement.

Monsieur le Maire s'exprime es-qualité, mais aussi en tant d'habitant et élu de longue date.

Il est aberrant de vouloir à tout prix supprimer la voiture, alors que les transports en commun n'apportent pas toutes les réponses aux déplacements des « travailleurs ». Beaucoup se sont exprimés et certains aspects de la qualité du projet sont appréciables, mais si des tronçons de l'axe Garibaldi méritent d'être revus et réaménagés, mais que l'on se penche sur l'intersection Garibaldi/Lafayette qui sera **ingérable**, provoquant de la **pollution**, des énervements. Que l'argent public ne soit pas gaspillé. Monsieur le Maire demande avant toutes décisions, la mise en place d'un aménagement provisoire qui supprimerait la trémie Garibaldi pendant 3 mois, et il s'étonne que les techniciens, politiques, économistes n'aient pas proposé une solution de ce genre.

Il reste persuadé que « certains décideurs » présentent sous une forme de **concertation démocratique** un projet d'ensemble dont les aspects (détails ou tronçons) ne sont pas négociables.

3-4 Observations recueillies en Mairie du 7^{ème} arrondissement de Lyon

D-1 : Monsieur Gilles HORBER, 260 rue de Créqui 69007 LYON.

Après consultation des documents de l'enquête, on comprend mieux le projet de requalification et il semble bien étudié et cohérent.

Sauf mauvaise lecture, il n'a pas semblé y avoir un budget prévisionnel

Observations : est-il indispensable de réaliser les travaux avant la réalisation des travaux en cours n comme ceux évoqués dans le paragraphe -8,, page EVI-24 du dossier de l'enquête. Il s'agit de la tour Incity, tunnel de la Croix-Rousse et le Pont Schumann entre autres. L'inévitable thrombose de la circulation occasionnée par un tel cumul devrait être dissuasive au regard du coût qu'elle occasionnera, de la fatigue nerveuse des conducteurs de voiture, de la pollution engendrée par les embouteillages. Il faudrait savoir « raison garder ».

D-2 : Madame Anne-Sophie CONDEMINE, Adjointe à l'Emploi et l'Insertion de la mairie du 7^{ème}.de LYON

Très favorable au projet qui sera végétal, harmonieux, au plus près de l'habitant. Sans doute une occasion de mettre dans l'ensemble des marchés des clauses d'insertion.

D-3 : Madame Corinne POIRIEUX-PELLETIER

Avis favorable.

D-4 : Madame Martine REYNAUD

Très favorable à ce dossier qui va permettre aux élèves des 3^{ème} et 7^{ème} de traverser la rue Garibaldi en sécurité.

D-5 : Madame Sandrine RUNEL

Très favorable au projet qui va permettre de changer complètement la physionomie de la rue et des environs. C'est une chance pour le 7^{ème} et le 3^{ème}.

D-6 : G. LLORACH

Favorable au projet, pour la circulation et l'arrondissement.

D-7 : J.C DIDELOT

Favorable. Le projet requalifie la rue et permet un usage plus serein par les riverains.

D-8 : Monsieur Mario DE FILIPPIS

Je suis favorable à ce projet qui me satisfait en tant que proche riverain.

D-9 : Madame Christiane KOTOV

Avis favorable

D-10 : Monsieur Eddy ACACIA

Favorable au projet.

D-11 : Mademoiselle D.ROJAS 69007 LYON

Favorable au projet, avec la disparition des trémies au profit des piétons, des cyclistes et des transports en commun.

D-12 : Monsieur Charles-Antoine LLAURY, 5 rue Rachais 69003 LYON

Contribution de 4 pages, exprimant un avis négatif, déposé également en l'Hôtel de la Communauté Urbaine et codifié **A-4 (voir la requête)**

D-13 : Conseil de Quartier de la Guillotière, 25 rue Béchevelin.

L'accès au parc Blandan a toujours été intégré dans la première phase du projet Garibaldi, confirmé lors de la réunion publique du 8 novembre 2010 et par la délibération du Conseil de Communauté du 10 janvier 2011.

Il est rappelé une contribution pour l'atelier du 24 février 2011, centrée sur le seul périmètre du projet Garibaldi :

Accès au parc Blandan :

- a) Le réaménagement du rond-point Bâtonnier Jacquet / rue du Repos / rue du Sauveur.*
- b) Le réaménagement du carrefour rue Chevreul / route de Vienne avec la rue Garibaldi. La rue Chevreul retenue comme axe majeur dans le Plan Modes Doux, ce carrefour représente un accès modes doux important au parc Blandan, via la rue Camille Roy, et nous pensons donc qu'il faut l'intégrer dans la 1^{ère} phase du projet Garibaldi.*

D-14 : Madame Sarah PEILLON

Favorable au projet, avec le regret que le 7^{ème} ne soit pas concerné par la 1^{ère} phase des travaux.

D-15 : Monsieur Loïc GRABER, 6 rue Alphonse Daudet 69007 LYON

Voir **A-8**, requête identique, globalement favorable au projet.

D-16 : Madame Elise TABET, 6 rue Alphonse Daudet 69007 LYON

Soutien au projet qui offre un bon compromis pour les piétons, voitures, transports en commun.

D-17 : Monsieur Xavier PAGE, habitant du 7^{ème}.

Le constat de l'état actuel est très négatif, voie dévitalisée, le bruit, la dangerosité, à moto ou si l'on veut traverser à pied, la pollution et les contre allées servant surtout au stationnement et l'étroitesse des trottoirs.

Les souhaits :

- Garder trois voies de circulation
- supprimer les contre allées.
- Supprimer les trémies, et pourquoi les transformer en parkings.
- Séparer nettement les pistes cyclables des voies piétonnes.
- Prévoir des espaces dédiés à des terrasses de bar et restaurants.
- Créer une liaison végétalisée entre le Centre Commercial de la Part-Dieu et Garibaldi.

D-18 : Madame Elise TABET, 6 rue Alphonse Daudet 69007 LYON

Doublon, avec D-16

D-19 : Monsieur Jonathan GUIMAS, 103 Avenue Debourg 69907 LYON.

Favorable au projet qui permettra une meilleure sécurité pour les cyclistes. L'inesthétique des trémies et le fait qu'elles favorisent la vitesse, on ne peut que se réjouir.

D-20 : Madame Lila MAHNANE, a rue Sébastien Gryphe 69007 LYON

Habitante du 7^{ème} arrondissement, constate que la rue Garibaldi est difficile à franchir actuellement et approuve donc le réaménagement prévu, qui permettra un franchissement sécurisé de la voie, un embellissement de cette dernière et de ses abords, ainsi que la création d'un lien entre les quartiers situés à l'Est et à l'Ouest.

Est favorable au réaménagement

D-21 : Monsieur Jean Marc DUCARD, Adjoint à l'aménagement, à l'Urbanisme et au patrimoine du 7^{ème} arrondissement de LYON.

Dans un premier temps, la requalification ne concerne que le 6^{ème} et le 3^{ème}. L'étude prend en compte une préfiguration de la partie du 7^{ème} arrondissement, et en particulier le raccord avec le futur Parc Blandan.

La cohérence de la nouvelle morphologie envisagée, avec des voies et des espaces partagés et équilibrés entre les véhicules particuliers, les transports en commun en site propre, les deux roues, les piétons

D-22 : Madame BUFFAT

Favorable à ce que rue Garibaldi, soit une « rue » et non pas une « autoroute ». Quelle ressemble à la rue de la Thibaudière.

D-23 : Monsieur Pierryk CHOBAUX, 2 route de Vienne 69007 LYON

Le projet de requalification de la rue Garibaldi est excellent, permettant de retrouver un cadre de vie plus agréable, un espace plus végétalisé et la certitude d'avoir la mise en place d'une ligne de transports en commun.

Pour le 7^{ème} arrondissement, l'aménagement à réaliser avec le carrefour de la rue du Repos permettra un accès aisé au futur Parc Blandan.

IV – Thèmes évoqués et réponses

Dans ce chapitre sont répertoriés en premier, les thèmes qui ont soulevé des remarques plus ou moins importantes, du §-4-1 au §-4-6-

Ensuite viennent du §-4-7 au § 4-11, des sujets plus consensuels ; parfois non évoqués dans les remarques, mais qui participent pleinement au Dossier d'enquête.

Dans le chapitre III précédant, nous avons pris en compte toutes les remarques des participants à l'enquête, exercice difficile sur des remarques, plus que développées, faisant parfois plus de 7 pages, en petits caractères.

Par contre, tout en faisant du mieux possible, **nous rappelons que le commissaire enquêteur n'est pas tenu de répondre à toutes les observations, ceci en vertu d'un arrêt du Conseil d'Etat du 27 juillet 2005 (Association Jeune Canoë-Kayak).**

Les autres requêtes, soit 104 observations sont le reflet d'une approbation totale du projet.

4-1- La destruction des trémies

Concerne les requêtes répertoriées dans les divers registres de l'enquête :A2, A3, A4, A5, A13, C2, C4, C5, C8, C9, C10, C13, C14, C15, C16, C20 C22, C25, C26, C27, C28, C30, C31, C32, C37, C39, C41, C47, C49, C54, C68, C69, C70, C71, C71, C76, C83, D12.

C'est bien la préoccupation d'une partie importante des personnes ayant donné leurs avis dans les registres de l'enquête publique. Le désaccord est exprimé avec des explications, parfois par un refus de principe. Une pétition avec 421 signatures de personnes ayant déjà signé

pour la plupart (photocopie de la première pétition) une pétition semblable lors de la concertation, s'opposant à la démolition de toutes les trémies de la rue Garibaldi. Il ne semble pas probable que les pétitionnaires aient pu prendre connaissance du dossier présenté à l'enquête. Tout en rappelant que dans le dossier une analyse a été effectuée sur les différentes solutions envisagées et cela au sujet des **déplacements** (trafic, accidentologie, transport en commun, confort des piétons), **de la qualité de l'air, l'acoustique, le milieu naturel, la gestion de l'eau, la climatologie.**

Sans même évoquer à nouveau, la solution qui a été choisie, le maintien de l'état actuel, avec conservation des trémies n'est pas une bonne solution (Voir le dossier aux pages EI-7 à EI-10).

Notons que les éléments précis sont détaillés dans le cadre du chapitre relatif aux impacts et aux mesures de la présente étude d'impact.

Nous demandons de bien prendre en compte le § **2-5-3- Comment s'est prise la décision de remettre à niveau la rue Garibaldi ?** Texte de plusieurs pages, qui répond du mieux possible à l'interrogation concernant la destruction des trémies.

4-2- le nombre de voies

Concerne les requêtes A3, A14, B48, B51, B52.

Ce nombre de voies a fait l'objet d'observations nombreuses, sur des sujets très divers, l'occupation de l'espace, la pollution, les nuisances sonores, les transports en commun, les vélos. A l'aide des éléments du dossier d'enquête, complétés des réponses à nos demandes auprès du Service de la Voirie du Grand Lyon, nous avons rédigé le l'historique, de la même manière que pour celui qui a précédé la décision de destructions des trémies.

Nous avons pris le parti de décrire trois hypothèses

❖ Pourquoi un aménagement plutôt à 3 voies ?

Le profil actuel de la voie varie entre 3 et 6 voies circulées selon les secteurs/tronçons entre le Nord et le Sud.

Le trafic est important : environ 15 000 véhicules/jour environ en moyenne pour la partie Nord (Nord Lafayette) et 30 000 véhicules/jour environ en moyenne pour le Sud (à partir de Bouchut) de l'axe.

Les résultats des études origine /destination réalisées sur cet axe montrent que la majorité des flux (plus de 50%) sont générés par des déplacements de courte distance, internes au centre.

Le profil actuel de la voie varie entre 3 et 6 voies circulées selon les

Ces déplacements de courte distance constituent un gisement important pour du report modal :

- sur les transports en commun,
- sur le vélo ou de la marche. Cet axe prévoit l'aménagement de liaisons cyclables N/S et de promenades qui le rendront plus attractif pour ces modes.

Néanmoins, la croissance des activités projetées sur le secteur de la Part Dieu à horizon 2014 (8 000 emplois et 2 500 habitants supplémentaires), va provoquer une croissance d'environ 27 % du nombre de déplacements à l'heure de pointe.

Cette croissance doit pouvoir être absorbée par le réseau.

Un profil à deux voies sous dimensionné par rapport au trafic attendu a été écarté (cette hypothèse a été néanmoins examinée dans les études déplacements.)

Un profil à 4 voies serait quant à lui trop peu volontariste vis-à-vis des enjeux d'apaisement et de qualité de vie recherchés sur le secteur et ne concorderait pas avec la réalité du trafic sur Garibaldi (même en tenant compte de l'augmentation de population et d'emplois).

C'est pourquoi le projet est basé sur un profil à 3 voies, les mouvements étant gérés dans ces 3 voies : tout droit, tourne à droite et tourne à gauche.

❖ Pourquoi pas 2 Voies ?

Les usages-origine et destination des véhicules - montrent que la rue a une fonction d'échange entre les quartiers. Ces échanges se font au niveau des nombreux carrefours qui ponctuent l'axe.

Ces contraintes se cumulent avec les contraintes de priorité à accorder aux lignes fortes de transport en commun (Tram et C3 notamment) et aux conditions de sécurité (exploitation) à respecter sous le tunnel Brotteaux-Servient.

Ainsi, un profil à 2 voies sur Garibaldi aurait une capacité moindre qu'un profil à deux voies « habituel » (pour fluidifier le trafic, notamment avec les tournes à gauche et les tournes à droite qui engendreraient des remontées de file importantes) du fait de la densité des carrefours.

Avec deux voies, les conditions de fonctionnement de l'axe seraient très difficiles et le trafic se « diffuserait » notamment sur les voies adjacentes.

Les reports de trafic à envisager sont importants, de l'ordre de 15 000 véhicules, entraînant des conséquences sur :

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

Nous avons pu juger de la difficulté de la circulation, avec deux voies avec une présentation avec un logiciel adapté dans les locaux de la Mission Part-Dieu 192 rue Garibaldi

❖ Pourquoi pas 2 Voies et des voies séparées pour les mouvements tourne à gauche ?

Pour qu'un profil à 2 voies et voie présélectionnée fonctionne en termes de lisibilité et de capacité il faut que la longueur des voies de présélection s'adapte au nombre de mouvements et au nombre de carrefours.

Dans le cas de la rue Garibaldi, les carrefours :

- sont nombreux et rapprochés (70m en moyenne),
- ont un rôle d'échange marqué (volume et fonction).

Les voies de présélection seront donc longues et du fait du rapprochement des carrefours l'espace gagné reste très faible et est inutilisable pour de l'espace public.

De plus, un tel profil conduirait à des problèmes de lisibilité pour les usagers générant des hésitations, pouvant être sources d'accidents.

4-3- Le carrefour Garibaldi - Lafayette

Concerne les requêtes A13, C7, C10, C11, C13, C14, C15, C20, C24, C27, C29, C33, C34, C35, C37, C38, C43, C45, C46, C48, C84, C85, D12,

Des inquiétudes son nombreuses pour diverses raisons suivantes tirées des observations.

- Deux sites propres vont se croiser, sur Garibaldi et sur le cours Lafayette, dont la ligne C3, qui dysfonctionne régulièrement.

Comment va se faire la gestion des priorités

Ce point est d'ailleurs confirmé par le SYTRAL (le C3 restera prioritaire

- Augmentation de la dangerosité de ce carrefour et de son accidentologie
Le carrefour évoqué sera extrêmement fréquenté
 - particulièrement par les 2500 occupants de la tour Incity, (trottoirs étroits- traversée piétonne pas prise en compte.
 - par les parents des élèves de l'école Jean Jaurès (invisible dans le dossier)
- Augmentation du bruit :

Réponse

Le carrefour Garibaldi Lafayette a été étudié comme les autres carrefours de l'axe et son fonctionnement est décrit dans l'enquête publique :

- page C17
- pages EVI - 4 et EVI -5
- page EVI - 9

Des précisions peuvent être apportées par les études détaillées qui ont été menées.

A horizon de la mise en service de la liaison C3 dans sa configuration « double site propre », les remontées de file moyenne seront de 40m (8 voitures environ soit 32 secondes « d'évacuation » pour un feu en moyenne) sur la rue Garibaldi et de 20m (4 voitures environ soit 8 sec pour un feu en moyenne) sur le cours Lafayette. Les situations dites maximales font état de remontées de file de 150m sur la rue Garibaldi et de 80m sur le cours Lafayette.

Comme pour l'ensemble des carrefours, des ajustements - durée des feux, priorités accordées aux transports en commun - vont être étudiées et mises au point afin de prendre compte les évolutions du projet (trajet du trolleybus C13) et sa géométrie définitive.

Nous avons sur le sujet des transports en commun rencontré des responsables du SYTRAL, qui ont pu relativiser les difficultés énoncées à l'enquête. Notamment en précisant que la ligne C3 n'a pas une super priorité comme celle d'un tramway, par exemple. Ainsi il peut y avoir une flexibilité et surtout une mise en place soigneuse et des essais nombreux avant de régler les feux, comme indiqué au paragraphe précédent.

4-4- la pollution acoustique et la pollution de l'air

Concerne les requêtes A4, B48, B51, C8, C24, C28, C29, C37, C39, C41, C69, C76, C84, C85.

Le sujet, nous pouvons le dire, n'est pas parfois simple à appréhender

Après l'analyse de ce dossier très copieux, nous nous sommes tournés vers les auteurs du projet, et avons ainsi rédigé ce qui va suivre

- ❖ Comment se fait il que la situation sans projet pollue plus que la situation avec projet ?

La situation de référence

Une situation de référence est indispensable pour comparer l'incidence d'un projet sur le bruit, la pollution, les aspects urbains et environnementaux...

Ces incidences évaluées une par une, sont ensuite à mettre en regard dans leur ensemble pour évaluer l'impact d'un projet.

Elles peuvent alors faire l'objet de mesures compensatoires pour certaines d'entre elles (isolation des façades pour le bruit par exemple).

Le choix de la situation de référence s'effectue classiquement entre :

- la situation « au fil de l'eau », qui envisage une solution 'sans projet' et sans aucune autre mesure.
- et des situations de référence considérées comme « probables » - sans le projet - mais faisant état d'autres mesures à mettre en œuvre sans que celles-ci soient forcément détaillées.

Dans le cas du projet de réaménagement de la rue Garibaldi, le choix de la situation de référence ne s'est pas porté sur une solution au fil de l'eau - conservation de la rue en l'état et absence de toute autre mesure sur les déplacements.

Dans un tel scénario, le trafic induit par le développement de l'agglomération et celui de la Part Dieu aurait été affecté au maximum de sa capacité sur la rue Garibaldi.

Ce scénario a été écarté :

- car il permet certes de mesurer les incidences liées à la baisse de trafic locale due à la suppression des trémies,
- mais il ne permet pas de mesurer les incidences liées à la suppression des trémies elles-mêmes (protection au bruit notamment qui peut avoir des conséquences sur la vie des riverains).

Dès lors et afin d'isoler l'incidence de la suppression des trémies, notamment pour le bruit, **le scénario de référence choisi** repose sur les hypothèses suivantes :

- trafic de la situation sans suppression des trémies identique à celui obtenu avec la suppression des trémies,
- affectation de ce trafic selon les répartitions connues aujourd'hui dans les trémies et sur les contre allées.

Ce scénario sous entend que des mesures annexes seront prises pour réduire la circulation sur la rue Garibaldi. De plus, les modèles affectent une vitesse à 50 km/h maximum y compris dans les trémies.

Enfin, ce scénario de référence avec conservation des trémies ne permettrait pas l'aménagement urbain tel qu'il est proposé : aménagement paysager, espaces de promenade, valorisation de la biodiversité, visibilité des équipements.

❖ Les incidences du projet Garibaldi

Le dossier d'enquête publique explicite les incidences du projet en termes de pollution et de bruit pages EI13 à EI 15, EVI 44 à EVI 47 (bruit) et EVI 48 et EVI 49 (qualité de l'air). La comparaison avec la situation actuelle et avec la situation de référence sont calculées et présentées dans ces pages.

Le projet de réaménagement de la rue Garibaldi, tel qu'il est défini dans le scénario de référence, **est globalement favorable par rapport à la situation actuelle, pour le bruit comme pour la pollution de l'air**. La baisse de trafic qui sera induite par les mesures annexes, **ne permettra pas** une diminution importante du bruit sur l'ensemble des 22 points d'évaluation.

- pour le bruit avec des baisses avec un écart de 1,6 dB au maximum
- pour la pollution de l'air avec des baisses estimées de 27 à 64% selon les polluants.

En revanche, concernant le bruit, le projet présente **plus d'améliorations que la situation de référence** - de manière notable pour certains secteurs - à l'exception de deux points d'évaluation :

- le premier au niveau du cours Lafayette,
- le second au niveau de l'auditorium.

Ainsi, dans l'hypothèse d'une réduction du trafic observée avec ou sans le projet et avec la suppression des trémies, le projet aura une incidence positive plus importante en terme de bruit, du fait :

- de la réduction du nombre de voies
- de l'éloignement des voies de circulation des façades d'habitations

Pour la qualité de l'air, la situation de référence conduit à de meilleurs résultats en termes d'émissions de polluants atmosphériques induites par la circulation (allant de 28 à 64% selon les polluants) du fait :

- d'un moins grand nombre de carrefours (moins de démarrage/redémarrage)
- d'une vitesse moyenne de circulation supérieure du fait des passages en trémies.

Le projet induira également une baisse importante des émissions de polluants atmosphériques (20 à 60% selon les polluants) par rapport à l'état actuel. Cependant, **cette diminution ne sera pas aussi élevée** qu'en l'absence de projet (entre 9 et 25% d'émissions en plus selon les polluants).

Il convient de rappeler que ce scénario suppose une réduction de trafic identique à celle obtenue par suppression des trémies et une vitesse n'excédant pas les 50 km/h y compris sous les trémies.

Si on regarde conjointement, les deux questions bruit et pollution, le projet **présente le meilleur compromis :**

- il est dans les deux cas toujours globalement plus favorable que la situation actuelle,
- la réduction des nuisances acoustiques est plus importante,
la réduction des émissions de polluants atmosphériques est forte (20 à 60% contre 28 à 64% pour la situation de référence

4.-5- le Parvis de l'Auditorium

Concerne les requêtes A13, B5, B31, B42, B51, B53, C7, C9, C84.

Le projet au Chapitre C-§ 4-2 Secteur 3 – de la rue de Bonnel à la rue Servient évoque l'auditorium : EVI-§1-4-3 Secteur 3

« L'actuelle rampe végétale qui masque l'auditorium sera ramenée au niveau du sol fertile et profond, tandis que le double alignement de platanes existants contraint l'installation d'arbustes. Une palette végétale adaptée et un apport en arrosage seront nécessaires.

L'auditorium est vu comme un écrin vert, jardin dans la ville qui s'étend le long des façades des grands équipements pour joindre la place des Martyrs, un lieu de rassemblement et de détente sur des aires engazonnées...»

Le même texte est reproduit au Chapitre EVI-§1-4-3, avec le dessin du profil en travers après les aménagements, ainsi que la vue en plan du secteur à proximité de la rue Garibaldi, entre la rue de Bonnel et la rue Servient. Projet intéressant qui montre l'environnement, après la démolition partielle du petit amphithéâtre et du mur de soutènement en limite de la rue Servient.

- ❖ Les informations diffèrent quant à la réelle fréquentation de ce lieu dans sa situation actuelle, mais les intervenants sont opposés complètement au projet
- ❖ Dans l'Avis de l'autorité environnementale du 25 août 2011, au sujet du projet, il est indiqué au point 3-3-compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernées :

Patrimoine bâti : Signalons 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.

Nous avons pris contact avec l'architecte des bâtiments de France

Il en ressort ce qui suit :

L'aménagement définitif qui sera réalisé au prochain mandat nécessite l'élaboration d'un programme partagé entre les acteurs (ABF, DRAC, directeur de l'auditorium, nouveau chef d'orchestre, Ville, etc.).

Une étude de programmation sera engagée début 2012 par la Mission Part-Dieu.

La phase de conception doit être travaillée de manière partenariale étant donné les enjeux du site.

Mais, les ABF et la DRAC sont contre tout aménagement transitoire ; ils préfèrent travailler sur un projet d'aménagement définitif dès que possible.

- ❖ **Nous demandons au Grand Lyon, service de la Voirie, de préciser cet état de chose, dans le document technique portant approbation de l'enquête.**

4.-6- La prise en compte de la tour Incity

Concerne les requêtes C69, C84.

La tour Incity, est un projet dont on parle depuis longtemps, qui semble de notre point de vue avoir pris un peu de retard. Pour l'observateur qui serait peu familier de ce qui se passe dans la construction des immeubles de grande hauteur, la tour UAP, est bien plus connue, même si elle n'a plus d'activité depuis longtemps.

Nous aurions souhaité dans le dossier une représentation plus lisible graphiquement de ce projet tout de même emblématique.

Cela étant, quelques critiques ont été formulées quant au manque de stationnement prévu à l'occasion de la réalisation future de la tour Incity.

Nous rappelons donc quelques lignes de la Modification n° 6 du PLU de la Ville de Lyon :

Par délibération n° 2010-1253 du Conseil de la Communauté Urbaine de Lyon, dans sa séance du 11/01/2010, transmise au contrôle de légalité le 13/01/2010, la modification n° 6 du PLU de la Ville de Lyon a été approuvée, après enquête publique du 04/06/2009 au 06/07/2009, et notamment pour le 3^{ème} arrondissement de Lyon : la suppression de toute aire de stationnement lors de la construction d'une construction à usage de bureaux (le minimum antérieur étant d'une place de stationnement pour 220 M² de bureaux).

Plus généralement, à l'aide des éléments du dossier d'enquête, complétés des réponses à nos demandes auprès du Service de la Voirie, nous avons rédigé le « mémoire » qui suit.

La Tour Incity a été prise en compte dans le réaménagement de la rue Garibaldi d'un point de vue urbain mais aussi pour les trafics induits (prise en compte des trafics générés par les employés de la Tour). Point traité en pages EII-7 et EII - 18 du dossier d'enquête publique.

Pour compléter, il peut être indiqué que des phasages ont été envisagés dès les études préparatoires pour la coexistence des deux futurs chantiers. **Ils sont adaptés au fur et à mesure des réalisations** pour prendre en compte l'ensemble des contraintes.

La réalisation du parvis de la tour Incity est prévue « **en dernier** » lorsque la tour sera achevée ; des ajustements ont lieu à toutes les étapes des deux projets afin de gérer les interfaces (livraisons, eau, matériaux etc.).

Par ailleurs, des approfondissements ont lieu à toutes les étapes des deux projets (circulation « chantiers perturbants », enquêtes piétons...).

4-7- les transports en commun

Concerne les requêtes A4, A5, A9, B31, B48, B52, B53, C24, C25, C37, C39, C46, D12

Les avis sont parfois controversés quant à l'utilité même du site propre. Malgré tout, les partisans du projet intègrent bien l'utilité de faire circuler les transports en commun sur l'axe Garibaldi.

Cependant la lecture du dossier de mai 2011, nous laisse un peu sur notre faim, surtout après avoir vu le manque d'enthousiasme de certains participants à l'enquête.

Le projet un peu détaillé :

Le projet prévoit un site propre à double sens depuis la rue Vauban à la rue des Rancy. Entre la rue des Rancy et la rue d'Arménie, du fait d'une emprise réduite, le site propre est uniquement dans le sens opposé à celui de la circulation générale sur la rue Garibaldi.

Dès l'ouverture de la première de travaux, ce site permettra ainsi

- A la nouvelle ligne de Trolley bus 13 de rejoindre le cours Lafayette depuis la rue Servient en empruntant la rue Garibaldi dans le sens Sud-Nord. Il s'agira d'un axe structurant du nouveau réseau de transports en commun. La fréquence de bus, durant les heures de pointe du soir, sera de 8 à 10 minutes soit environ 6 à 8 bus par heure et par sens.
- A la ligne de bus 41 d'emprunter la rue Garibaldi entre la rue Louis Blanc et la rue de Bonnel, avec une fréquence de passage de 12 à 15 minutes, soit 4 à 5 bus par heure et par sens aux heures de pointe du soir.
- A la ligne de bus 47 d'emprunter la rue Garibaldi entre les rues du Pensionnat/d'Arménie et la rue Servient. On notera qu'il s'agit d'un axe structurant du nouveau réseau. La fréquence de cette ligne, aux heures de pointe du soir, est de 10 minutes, soit 6 bus par heure et par sens.

Le fonctionnement des carrefours tient compte des itinéraires des transports en commun prévues à l'horizon 2015, avec notamment, sur la partie Nord, l'intersection de la ligne du trolley bus 13, et sur la partie Sud la sortie du site propre de la ligne de bus 47 au carrefour Rancy-Garibaldi.

Les cinq arrêts le long du site propre sont disposés de manière à desservir les habitants dans un rayon de 300 mètres environ. Ils ont en vis-à-vis, à l'exception de l'arrêt Bouchut/Mazenod.

Nous avons pris contact avec le SYTRAL jeudi 24 novembre 2011, avec Madame Roseline LEGRAND et Monsieur Philippe BOSSUET Service Développement, tous deux du SYTRAL.

Il apparaît que le projet. Les études sont avancées, et nous avons pu voir des documents d'études le long de l'axe Garibaldi avec le tracé du trajet de la ligne 38, au nord du cours Lafayette et celui de la ligne C7 (ex 47) au sud du cours Lafayette. Par comparaison au tracé de l'existant, les nouveaux circuits sont très épurés, par disparition de l'itinéraire empruntant la rue André Philip. Le 38 évitera donc le cours Lafayette, puis le boulevard Jules Favre, et ensuite la rue Vauban.

Le projet à court, puis à moyen terme va considérablement améliorer la lisibilité des transports en commun dans ce secteur.

Il serait sans doute intéressant que le Grand Lyon, communique à ce sujet.

4-8- Les déplacements à vélo

Concerne les requêtes A10, A14, B31, B48, B51, B52, B53, B55, C20, C25, C84.

Les observations relativement nombreuses, ne sont pas toutes de la même veine. Certaines observations répondent positivement à la création de deux voies de circulation pour une piste cyclable bidirectionnelle (largeur de 3 mètres). Il est évoqué la possibilité pour les cyclistes d'utiliser l'emprise en site propre de l'emplacement réservé aux transports en commun dans le sens Nord-Sud. Certaines critiques sur le supposé non respect de « la charte du développement de l'usage du vélo », dans le Grand Lyon. Il est demandé par d'autres une largeur plus grande pour la piste bidirectionnelle (4m).

Notre point de vue, dans la mesure, où la circulation des cyclistes ne peut être interdite sur la chaussée dans le sens Nord-Sud, il y a tout intérêt de voir si techniquement, et si cela présente un intérêt d'examiner s'il est possible de prévoir une largeur plus grande pour la piste bidirectionnelle. Le tout est de ne pas trop disperser les cyclistes sur l'emprise de la rue Garibaldi. Sans doute un examen conjoint du Grand Lyon, avec les associations représentatives serait d'une grande utilité. En liaison avec cela, il existe, c'est un exemple une nouvelle bande cyclable rue André Philip (Dossier page EIV-83)

Le projet qui à plus long terme permet une liaison entre le boulevard des Belges et l'avenue Berthelot, doit avoir un commencement d'exécution, même en provisoire. Il est bon qu'une communication soit faite à ce sujet.

4-9- Les aménagements paysagers

Le « programme » est décliné aux pages C-19 et C-20., en s'intéressant au sous-sol, au sol, et à la canopée.

Dans les secteurs contraints, les largeurs des fosses de plantation s'épaissiront sous la piste cyclable, notamment pour permettre le développement racinaire.

Sept secteurs distincts ont été identifiés qui se déclineront d'un secteur à l'autre.

- secteur 1-de la rue Vauban au cours Lafayette
- secteur 2-du cours Lafayette à la rue de Bonnel
- secteur 3-de la de Bonnel à la rue Servient.
- secteur 4- de la rue Servient à la rue du Docteur Bouchut.
- secteur 5-de la rue du Docteur Bouchut à la rue Paul Bert.
- secteur 6-de la rue Paul Bert à la rue des Rancy.
- secteur 7-de la rue des Rancy à la rue du Pensionnat / rue d'Arménie.

Le projet essaie autant que faire se peut de maintenir les arbres existants et de les intégrer dans les aménagements paysagers.

Les arbres existants sont au nombre de 113, il sera porté à 376, soit 263 arbres plantés.

4-10- Eclairage

Le projet d'éclairage envisagé dans ce projet de réaménagement de la rue Garibaldi s'inscrit dans le cadre du nouveau plan lumière et répond au cahier des charges de la Ville de Lyon.

Les modes d'éclairage fonctionnel, d'ambiance et d'accentuation adaptés aux espaces piétons et urbains ont été privilégiés. A chaque type et qualité d'espace correspondra un traitement lumineux et particulier :

- Lumière principale fonctionnelle :
- Lumière secondaire d'ambiance
- Lumières tertiaires d'accentuation

On distinguera

- o De la tombée de la nuit jusqu'à minuit : le quartier au quotidien nocturne, fonctionnel et animé. Il s'agira du plein feu de l'éclairage permanent normal et de l'éclairage partiel d'illumination.
- o De minuit à 5h du matin : le quartier est au repos, en l'état de veille et de sécurité, en mode d'économie d'énergie. Ce sera uniquement l'éclairage permanent normal fonctionnement sous tension réduite.
- o De 5h du matin au levé du jour : le quartier s'éveille, la transition des activités nocturnes aux activités diurnes. Ce sera l'éclairage permanent normal fonctionnant sous tension nominale à 100%

4-11- Assainissement

La gestion du cycle de l'eau retenue en concertation avec la Direction de l'eau du Grand Lyon, dans le cadre du projet privilégie la réalimentation de la nappe phréatique par infiltration des eaux pluviales non polluées, afin de soulager le réseau d'assainissement (unitaire) d'une partie

des eaux pluviales. Par ailleurs, la réutilisation des trémies pour le stockage des eaux pluviales permettra :

- L'écêtement des pointes de crues,
- La réutilisation d'une partie des eaux stockées pour l'entretien de la chaussée ou des milieux naturels,
- La reconfiguration du réseau d'assainissement en supprimant les discontinuités rencontrées au droit des trémies.

La gestion des eaux pluviales adoptera plusieurs typologies, selon que l'on soit à l'Est ou bien à l'Ouest de la rue Garibaldi :

- L'infiltration des eaux pluviales considérées comme propres dans la nappe phréatique. Cela concerne les eaux de ruissellement des trottoirs, piste cyclable et TCSP. Les eaux seront dirigées vers une bande drainante de 6 mètres d'épaisseur, dont seulement 45% de la surface envisagée sera effective à l'Ouest, et vers des jardins d'eau de 12,6 mètres d'épaisseurs, dont 47% de la surface envisagée sera effective à l'Est (hors cas particulier des dalles où seulement 1m50 de la surface est disponible pour l'infiltration des eaux). La totalité des eaux pluviales sera infiltrée dans le sol.
- L'infiltration des eaux pluviales, dont le surplus sera dirigé vers une des deux trémies réutilisées (Lafayette-Servient et Paul Bert) suivra le même principe que précédemment. En revanche, le surplus traversera des caniveaux décanteurs situés aux extrémités de l'ouvrage qui permettront de filtrer les débris les plus importants.
- L'absence d'infiltration. Les eaux pluviales seront directement récupérées et acheminées, soit vers une trémie (Lafayette-Servient ou Paul Bert) soit vers le réseau unitaire de l'agglomération lyonnaise.

De la rue Vauban à la rue des Rancy, section de la rue Garibaldi pour laquelle s'appliquent les différentes typologies énoncées ci-dessus, des bassins versants ont été délimités afin de déterminer la gestion des eaux pluviales à appliquer.

La trémie située sous le cours Lafayette et la trémie Paul Bert seront réutilisées dans le cadre de la gestion des eaux pluviales.

Quatre réseaux seront mis en place dans la trémie /

- Le premier concernera l'utilisation par la propreté, via une borne de lavage. Le réseau pompe l'eau du fond de la trémie.
- Le deuxième concernera l'évacuation vers le réseau d'assainissement, en débit limité du bassin d'eau libre afin que ce volume soit de nouveau disponible pour la pluie suivante.

- Le troisième concernera l'évacuation du trop plein d'eau du bassin d'eau libre vers le réseau d'assainissement.
- Le quatrième, enfin, concernera la vidange complète de la trémie pour l'entretien et la vérification des installations techniques.

Comme cela a été évoqué précédemment, le projet prévoit une réutilisation des trémies Lafayette-Servient et Paul Bert pour le stockage d'une partie des eaux pluviales issues des surfaces imperméabilisées du parvis ou des trop-pleins des noues d'infiltration Est ou Ouest. Ainsi la trémie reconfigurée accueillera des bassins de récupérations des eaux qui seront divisées en trois « étages ».

Afin d'assurer le fonctionnement de ces différents bassins de stockages, plusieurs systèmes de pompes seront mis en place de manière à répondre aux usages mais également aux questions d'entretiens et de vidanges.

4-12- Entretien et gestion

L'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun à l'est, ainsi que la piste cyclable à l'ouest amènent des difficultés par rapport au fonctionnement « habituel ». Tout est prévu, comme par exemple l'élagage des arbres qui sera possible depuis le trottoir, piste cyclable ou TCSP, ou l'espacement entre les alignements d'arbres qui sera suffisant pour permettre le passage d'un véhicule.

V – Le Projet vis-à-vis des documents d'urbanismes

- La DTA

Une partie du site d'étude, le quartier de la Part-Dieu est identifiée dans la DTA comme un espace économique d'intérêt métropolitain.

- Le SCOT

Le dossier est en conformité avec le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise (SCOT), particulièrement avec le principe de mise en réseau des parcs ou liaison verte en territoire urbain entre les deux parcs d'agglomérations (parc de la Tête d'Or et futur parc Sergent Blandan).

- Le Plan Local d'Urbanisme

Le PLU est bien pris en compte, le PADD ayant mis en avant d'une part, la requalification de la dalle du centre commercial à l'auditorium et surtout le réaménagement de la rue Garibaldi, caractérisée en véritable coupure autoroutière, en boulevard urbain.

- Le SDUC

Le Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial (SDUC), et l'identification des enjeux en particulier le maintien d'une présence commerciale diversifiée des linéaires sur Gambetta-Garibaldi et la poursuite de la dynamisation des Halles de Lyon en lien avec la Part-Dieu ;

VI – Le Plan des Déplacements Urbains (PDU)

Le projet répond tout à fait aux orientations du Plan des Déplacements urbains (PDU), par la prise en compte de la sécurité des piétons et des cyclistes, la diminution de la pollution de l'air et du bruit (même si c'est délicat dans ce projet urbain), proposer de réels choix de modes de déplacement en rendant attractifs la marche à pied, le vélo et les transports collectifs ;

Conclusion

Après avoir...

- étudié la compatibilité du projet de requalification de la rue Garibaldi avec la DTA, le SCOT, et le PLU ;
- Etudié ce projet vis-à-vis du Plan des Déplacements Urbains (PDU) ainsi que du Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial (SDUC) ;
- étudié notamment, le bilan de la concertation, et l'avis de la DREAL, appréciant la pertinence de la hiérarchisation des enjeux concernant la prise en compte de l'environnement, l'état initial apparaît nettement au dessus de la moyenne ;
- reconnu in situ l'ensemble du site ;
- rencontré les responsables administratifs, de la Communauté Urbaine de Lyon ;
- rencontré au cours de six permanences les personnes venues s'informer et déposer leurs remarques ;
- analysé les 177 requêtes figurant sur les différents registres ;
- interrogé les responsables du Projet sur un certain nombre de points relatifs aux observations reçues pendant l'enquête, ainsi que sur ses propres interrogations ;

...le commissaire enquêteur...

- considère que l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et le respect des textes en vigueur et sa conclusion, au vu de ce qui est décrit plus haut, c'est que le projet de requalification de la rue Garibaldi par la Communauté Urbaine de Lyon, sur le territoire de la commune de Lyon, est un projet réaliste et équilibré.

Le 7 janvier 2012

Le commissaire enquêteur,

Serge ARVEUF

~~~~~

**L'avis du commissaire enquêteur figure dans un document séparé**