

## **Présidence de M. Gérard COLLOMB, Maire**

### **I - COMMISSION GENERALE**

#### **Réaménagement de la rue Garibaldi**

M. LE MAIRE : Mesdames et Messieurs, nous allons commencer cette Commission générale. Comme nous avons à délibérer, bien que ce ne soit pas de notre compétence, sur le réaménagement de la rue Garibaldi, j'ai pensé qu'il était bien que le Président Abadie et nos équipes, Mme Philippon-Béranger, M. Marguerit, puissent venir vous présenter ce projet de manière à répondre aux questions que vous pourriez vous poser, et évidemment l'ensemble des Groupes politiques pourra s'exprimer dans cette Commission générale. Nous avons demandé à ce que les journalistes soient présents - ils étaient assez nombreux tout à l'heure - je ne sais pas si Garibaldi est le centre de leur attraction, mais en tout cas ils peuvent être présents pour cette Commission générale.

Je donne donc la parole à M. Pierre Abadie.

M. ABADIE Pierre : Merci Monsieur le Maire. Mesdames et Messieurs bonjour. Je me présente, je suis Pierre Abadie, Vice-président du Grand Lyon chargé de la voirie et de l'accessibilité. C'est un grand plaisir d'être parmi vous car c'est la première fois que je me trouve dans cette enceinte de la Ville de Lyon, qui est magnifique.

Aujourd'hui, en effet comme vient de vous le dire M. le Maire, nous allons vous présenter en Commission générale le projet de l'aménagement de la rue Garibaldi qui est un projet, comme vous le savez, très fort pour l'ensemble de l'agglomération puisqu'il va au-delà de la Ville de Lyon.

Je vous propose d'entrer tout de suite dans le vif du sujet et c'est M. Marguerit, architecte, qui va vous présenter l'ensemble des éléments et ensuite nous ouvrirons le débat sur les problématiques et les questionnements que vous pourriez avoir.

Mme BAREILLE Marine : Je suis Marine Bareille, chef de projet de Garibaldi à la Direction de la voirie au Grand Lyon.

La présentation que nous allons vous faire est d'environ une demi heure, pour laquelle je vais commencer par rappeler quels sont les fondamentaux de ce projet avant de passer la parole à M. Marguerit qui vous détaillera les grands principes d'aménagement.

Les constats sont les suivants : la rue Garibaldi est une des rues qui traverse les 6<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> arrondissements. Les constats qui ont conduit à ce projet sont ceux d'une rue très routière avec beaucoup de coupures urbaines entre l'Est et l'Ouest, avec ses trois trémies et une passerelle. Le périmètre du

projet va de la rue Vauban jusqu'à l'avenue Berthelot pour laquelle la réflexion s'est conduite tout du long en prenant les espaces adjacents.

Au niveau de l'avancement du projet, pour mémoire, le 1<sup>er</sup> juin la consultation réglementaire a été ouverte, fin juin la maîtrise d'œuvre a été notifiée, le mandataire est M. Marguerit que j'ai déjà présenté et actuellement nous sommes dans la fin de l'avant-projet sur la section Vauban-Bouchut-Arménie. L'enquête publique devrait avoir lieu en septembre-octobre pour un démarrage des travaux mi 2012 sur la section Vauban-Bouchut avec un achèvement fin 2013 avant, à nouveau, une phase de travaux sur la section de la rue Bouchut à la rue d'Arménie.

Sur ce schéma, nous voyons les trois phases du projet que je viens de vous décrire. La première qui va de Vauban à Bouchut sera en travaux dès ce mandat, la seconde allant de Bouchut à Arménie sera en travaux dès le mandat suivant et la phase Arménie à Berthelot a été réfléchi dans la continuité et les travaux se poursuivront ultérieurement.

Les principes d'aménagement qui vont vous être présentés vont de la rue Vauban à la rue d'Arménie. Les principes qui avaient été validés à l'issue de la concertation préalable et de la phase de diagnostic, étaient de ramener une circulation en surface par suppression des trémies, suppression de la passerelle et de la station-service des Halles, avec un profil de trois voies de circulation Nord-Sud, un site propre de transports en commun côté Part-Dieu, une piste cyclable double sens à l'Ouest, côté Rhône, des trottoirs confortables, une promenade piétonne, des espaces publics reconquis et un aménagement paysager qui suit, comme un fil, tout au long de l'axe.

Je vais passer la parole à M. Marguerit pour lui permettre de détailler ces aménagements.

M. MARGUERIT Alain : Mesdames et Messieurs bonjour. Cet axe de 3 km de long très important traverse l'ensemble de la Ville mais sur toutes ses formes urbaines, c'est ce qui est pour nous aujourd'hui, une chose importante. On part du parc de la Tête d'Or, la trame Morand, on côtoie le quartier de la Part-Dieu et on finit, avant le quartier de Gerland, sur un quartier dont les formes urbaines sont beaucoup moins maîtrisées qu'à la Part-Dieu d'une part, côté contemporain et d'autre part, sur la trame Morand.

Cette voie de 3 km de long, a aujourd'hui deux profils : un à l'endroit de la Part-Dieu qui fait entre 50 et 60 m de large, donc relativement ample pour prendre l'ensemble des contraintes qui vont être exposées, et dans sa partie la plus importante, malheureusement, nous n'avons que 26 m de large, mais il nous a semblé important d'intégrer l'ensemble des contraintes.

Ce qui change, si l'on fait rapidement la décomposition que l'on va voir tout à l'heure, c'est que l'on a en partie centrale, dans les deux cas, la circulation automobile et il nous apparaît important que cette circulation automobile soit améliorée, pour faire ce qui est aujourd'hui son rôle principal, soit d'aller de quartier à quartier. Ce n'est pas un axe structurant qui permet la

traversée de Lyon contrairement à ce que l'on peut penser, c'est-à-dire que l'on a dans les comptages 95 % de ce que l'on appelle dans notre jargon, du « cabotage » qui permet d'aller d'un quartier à l'autre. Ce qui est très important, et on va le voir, c'est de faire que l'ensemble des carrefours puisse permettre tous les mouvements, à droite, à gauche ou tout droit. C'est la partie centrale qui est la circulation principale.

Vous voyez ce que l'on appelle le corridor écologique. Ce sont deux bandes plantées de 3 m de large en moyenne qui doivent suivre l'ensemble du réseau. C'est un peu le pari de ce projet d'aller d'un bout à l'autre de la ville par ces deux bandes structurantes végétales, aussi bien en volume qu'en sous-sol. Ensuite, on trouve la piste cyclable située sur le côté presque île et non sur le quartier Part-Dieu. C'est le côté sur lequel il y a le plus d'échanges et le plus d'habitants. On permet, ainsi, tous les mouvements, nous allons le voir tout à l'heure également. Ensuite, nous avons les transports en commun situés dans la partie large du côté Part-Dieu, c'est le côté gare vers lequel on recherche les échanges. Cet axe structurant peut permettre les échanges intermodaux, c'est-à-dire entre les différents modes de transports, de venir pallier aux difficultés que nous rencontrons aujourd'hui sur la place Marius Vivier Merle où l'on voit se croiser beaucoup de modes de transport en commun sur le même lieu. Donc, l'idée c'est qu'à terme, la Part-Dieu rentre dans ce système.

Quand on se trouve dans le profil beaucoup plus réduit, on a le sens montant qui va du Sud vers le Nord en site propre et le sens descendant, du Nord vers le Sud, qui s'insère dans la circulation en pensant que si un jour il y a un tram, on le fera passer de l'autre côté, on a un quai central, on sait gérer l'évolution du mode de transport en commun sur la partie qui a pris contrainte. Ensuite, nous avons de chaque côté, des trottoirs plus ou moins larges sur lesquels nous nous sommes donnés deux orientations de projets : bien sûr mettre à l'aise le piéton dans la circulation, à savoir que plus on a de transports en commun fonctionnels, ce qui est le cas de plus en plus dans le Grand Lyon, plus il faut permettre aux personnes qui empruntent ces transports en commun, de pouvoir aller à pieds vers leurs lieux de départ d'origine, donc d'avoir des espaces publics les mieux aménagés possibles.

Dans les endroits où l'on a du sol possible, on essaie de végétaliser et de faire que ces espaces publics gagnés, soient des espaces de vie de tous les jours, particulièrement autour de la Part-Dieu qui est un quartier en évolution et l'un des éléments de son évolution peut être d'avoir des espaces publics de tous les jours qui soient accueillants et qui permettent d'y passer 1, 2 heures, voire une journée notamment le dimanche pour les personnes qui ne partent pas. Quand on regarde l'axe Garibaldi qui nous concerne, on a un lieu linéaire avec de part et d'autre autour de l'opération Part-Dieu -Louis Delfante dans son travail rappelle bien comment elle s'est constituée avec des aléas, des évolutions- qui a produit beaucoup d'espaces publics qui sont à côté, qui ne sont pas bien sûr dans notre maîtrise d'œuvre avec le budget que vous nous avez alloué mais qui rentre dans notre réflexion.

Ce qui est important, c'est que ce que l'on fait sur Garibaldi puisse un jour être en synergie ou amène des réflexions sur les espaces périphériques.

Ce sont la place du Lac, la place de l'Auditorium, la place des Halles qui sont des places qui se situent pour le coup, dans notre marché. Le square Sainte-Marie, la place des Martyrs de la Résistance, la place Bir-Hakeim, l'ensemble de ces espaces qui aujourd'hui sont côtoyés par la voiture et impactés par des trémies, qui pourront devenir des vrais lieux de vie au quotidien pour l'ensemble des habitants.

Vous avez à côté le parallèle avec les places que vous connaissez en ville, on pourra y revenir si vous voulez.

L'aboutissement est bien sûr le Parc Sergent Blandan dont nous avons aujourd'hui une entrée ici sur la rue du Repos et la rue Roy aussi. Nous proposons également (nous sommes d'accord avec l'équipe de maîtrise d'œuvre qui a été désignée) que l'entrée côté Est soit aussi intégrée via les rues Sardou, Bir-Hakeim, afin d'avoir un circuit parallèle à Garibaldi. C'est un peu la même chose (on le verra pour les cycles) pour la rue André Philip qui est ici.

D'une certaine manière, ce qu'on vous propose en termes de stratégie de projets, en travaillant sur Garibaldi, c'est d'avoir une réflexion sur tous les espaces publics côté Part-Dieu et sur la rue André Philip en intégrant l'ensemble des voies qui arrivent sur Garibaldi.

Je le répète, ce ne sont pas des travaux que nous allons faire mais on peut y réfléchir.

Ce que l'on cherche dans ce projet :

1- Les continuités piétonnes (j'en ai parlé un peu tout à l'heure) : il s'agit de faire en sorte que l'ensemble des piétons puisse traverser car aujourd'hui ce n'est pas traversable en tous points du boulevard Garibaldi.

2- Les continuités écologiques en essayant de végétaliser l'ensemble des espaces qui côtoient Garibaldi, mais d'aller chercher aussi les rues parallèles. La notion de continuité du Nord au Sud, on le verra tout à l'heure dans l'approche de la végétalisation, c'est vraiment la continuité et ne pas venir poser les arbres les uns à côté des autres, mais essayer de les mettre en relation.

3- Les continuités cycles : on ne va réaliser qu'une première partie comme vous l'a dit Marine Bareille, du cours Lafayette jusqu'à Bouchut. L'idée, c'est de mettre en place sur la rue Philip, c'est pour ça qu'on regarde un peu à côté, des bandes cyclables dans la voirie qui existe et certains travaux ont déjà commencé, pour avoir un circuit cycle qui se fasse le plus tôt possible en Nord-Sud et Sud-Nord, en parallèle à Garibaldi qui sera aménagé en plusieurs phases. Donc déjà, au plus tôt on peut le faire... C'est ce que vous avez ici, on a des comportements de cycles qui se font dans la continuité parallèle à Garibaldi.

4- Les continuités de circulation : on passe à une autre échelle qui est celle des trois arrondissements, sinon celle de la ville. Le point essentiel

pour nous, c'est d'assurer bien sûr la continuité Nord-Sud mais surtout, tous les échanges possibles entre les différents quartiers. Ca veut dire qu'on va s'attacher à travailler tout le carrefour pour que ces carrefours soient très ouverts, très visibles et qu'un véhicule qui arrive puisse aller à droite, à gauche à tout moment, sans gêner la circulation des piétons et des cycles.

La base de la réflexion en continuités, en terme d'approches d'urbanisme, c'est qu'on nous pose une question Nord-Sud et comme on cherche toujours un peu la contradiction, on est allé voir si la réponse n'était pas en Est-Ouest. Elle est effectivement en Est-Ouest et même le projet de Garibaldi à son époque, c'était la volonté de mettre en relation le pôle de la Part-Dieu et surtout sa gare avec la Presqu'île.

On attache une importance à faire que Servient et Bouchut qui relie la place de la gare qui va être ouverte par le projet Part-Dieu et la place Guichard, soient un lieu principal de mise en relation en Est-Ouest. Quand on est place Guichard, il faut pouvoir aller à la Part-Dieu. Or quand on doit passer sous Servient ce n'est pas très agréable mais le long de la rue Bouchut, c'est très, très court comme distance.

Ensuite, vous connaissez Lafayette et Paul Bert qui sont les deux axes structurants. Pourquoi sont-ils structurants ? Parce qu'ils passent sous la voie de chemin de fer. Il est donc important de débloquer la coupure de la voie ferrée alors que sur la place de la gare, ce ne sont que les piétons en traversant par la gare qui passent sous la voie ferrée.

Le deuxième élément important en dehors de l'Est-Ouest, c'est de remettre dans le projet l'axe historique Moncey. L'axe Moncey précédait la constitution de la ville sur la rive Gauche. Il existait, c'était l'arrivée des gens qui venaient travailler depuis la montagne jusqu'à Lyon avec un pont d'échange à Guillotière. Il nous semble intéressant, par le projet Garibaldi, en travaillant sur la place de la Halle, la place de l'Auditorium (qu'il faut encore négocier avec le projet Part-Dieu), que cet ensemble-là soit réellement accroché à l'axe Moncey qui peut-être, petit à petit, pourra être réhabilité. Nous en tout cas, on propose cette accroche et cette orientation.

Ensuite, c'est le réseau des parcs et des jardins autour du M+M et de l'Hôtel de Communauté qui peut permettre de créer un pôle très, très végétalisé de part et d'autre de Garibaldi.

On va dérouler l'ensemble du projet. Sur l'état existant, je vais passer vite. Le diagnostic :

- les continuités Nord-Sud, c'est évident, c'est la circulation, c'est l'axe fort ;
- les orientations Ouest-Est et Est-Ouest, c'est-à-dire comment on arrive à faire que l'ensemble de la trame Morand, qui est cette épaisseur, ce que vous voyez sur la maquette que nous avons faite pour la concertation, permette de traverser Garibaldi dans toute son emprise. Ce qu'on appelle le gabarit des espaces publics de la trame Morand, c'est à peu près entre 20 et 22 mètres de

large d'espaces publics entre bâtiments et entre 60 et 80 mètres de bâtiments construits. La première chose, c'est de faire passer ces relations Est-Ouest qu'on a appelé « la dentelle », que l'on complète par le gabarit libre d'obstacles, ce qui est indispensable pour pouvoir vivre dans ces quartiers, dans ces bâtiments. Il faut pouvoir accéder à chaque hall d'entrée pour la sécurité, les déménagements, etc... Cela nous donne ce tracé que vous voyez ici. Cet ensemble-là crée une trame qui est une trame libérée d'obstacles dans laquelle nous proposons qu'aucun obstacle ne s'installe.

A l'intérieur de cette trame, vous voyez des îlots qui se dégagent qui sont hors des contraintes que l'on peut aménager et végétaliser, on les voit ici en maquettes.

Comment travaille-t-on sur l'aménagement de ces îlots qui sont les lieux que l'on va gagner en dehors de tout ce qui est fonctionnel sur la rue Garibaldi. On vous propose de travailler à trois niveaux :

- le sous-sol, là où se développe le système racinaire, ce qui nous porte, ce qui est indispensable à la vie de toute végétation. C'est le domaine du sol, du substrat, des micro-organismes, des vers de terre, etc... ;

- le domaine de l'homme qui est le domaine du sol sur lequel on circule, sur lequel on a des activités. C'est le domaine essentiel qu'il faut savoir libérer et ouvrir ;

- le domaine qu'on appelle par un terme emprunté à Francis Hallé, grand botaniste, qui est la canopée. On va dire qu'on est passé du ver de terre à l'homme papillon pour arriver à faire que cet ensemble-là rééquilibre en matières écologiques, de rapports à l'élément naturel ; on plante, ce sont des actions pour installer la végétation, c'est toute cette épaisseur qu'il nous faut installer sur la rue Garibaldi sur nos fameux îlots à végétaliser.

Par exemple, comment en termes de sous-sol ici, on va venir sous les pistes cycles créer du sol que les racines vont pouvoir aller chercher. C'est un travail technique sur la libération des réseaux, etc... On voit sur ce schéma qui est la première tranche, ce que vous avez en rouge (le Grand Lyon, le M+M, la tour du Crédit Lyonnais et de l'Auditorium) les espaces qui sont artificialisés, c'est-à-dire que dessous, on a des parkings.

C'est vrai que dessous on a des parkings, donc là il y aura des interventions un peu particulières. Ici, autour, là où se trouvait l'ancienne station service, on a un site pollué puisqu'il y avait une station service, donc on ne va pas planter de la même manière. Vous voyez l'ensemble des autres espaces végétalisés, tous les carrés en verts ici, ce sont des rectangles dans lesquels on va pouvoir aller chercher le vrai sol, donc réellement garantir à une végétation de s'installer. Le sol, ici sur les parties en jaune, tout ce qui peut servir aux activités, qui le sert déjà le long de la Halle, par exemple ici le long des restaurants et tout ce qui se trouve devant les bâtiments créés par l'opération Part-Dieu, on a des espaces de parkings, des espaces qui sont aujourd'hui minéraux, c'est là qu'on propose ce qu'on a appelé un grand fil

d'eau, c'est-à-dire des espaces de 10 m de large par à peu près 800 m de long, pour avoir un espace plutôt à dominante aquatique qui permette d'agrémenter d'une part, l'espace, mais aussi de rééquilibrer ce lieu qui est sous ce qu'on appelle nos îlots de chaleur, où l'on est très exposé plein Ouest, pour l'on puisse mieux vivre.

On me demande d'être bref, c'est vrai que c'est un projet long à expliquer. Voilà la canopée dont j'ai parlée tout à l'heure. Le plus important c'est par rapport à l'implantation des arbres, la végétation basse ne doit pas dépasser 1,40 m, c'est à peu près cette hauteur, la hauteur de l'œil, et ensuite qu'on soit libéré sur 4 m de haut. C'est-à dire que si on gagne de l'espace public il faut gagner la vision de cet espace public, il faut voir d'un bout à l'autre de Garibaldi et que tout ce qui sera implanté ne soit pas quelque chose qui empêche de voir ce qui se passe de l'autre côté.

De ces secteurs de projets on va passer rapidement par des vues, donc l'état existant, on a une proposition en sous-sol de végétalisation dont j'ai parlé un peu tout à l'heure, vous avez la canopée, plantation de trois rangées d'arbres systématique, vous avez la coupe avec les piétons, les cycles, les voitures, vous voyez ici la trémie et les transports en commun, le projet de mise en lumière, l'état existant avec la trémie, le sol qu'on libère en supprimant la trémie et l'aménagement qui vient par-dessus avec le trottoir large, les transports en commun, les deux continuités écologiques, les voitures qui sont là, la piste cycles et les trottoirs de l'autre côté.

Donc, entre Lafayette et rue de Bonnel c'est un des espaces stratégiques puisque c'est le pied de la Halle, mais aussi l'arrivée de l'axe Moncey dont je parlais tout à l'heure et sur lequel on a une plantation d'arbres qui sera ponctuelle puisqu'on est dans un site pollué. On peut avoir des activités qui se développent dans cet espace libéré. Vous avez ici la vue avec la station service, l'espace libéré, et l'axe Moncey dont vous voyez la trace en blanc, les activités possibles que l'on pense être des activités mobiles et non des activités fixes sur ce site. Seuls les arbres sont mobiles et vont redonner une nouvelle dimension à l'espace et une réflexion sur l'occupation du rez-de-chaussée de ce qui est la station service actuelle, afin que peut-être elle soit en continuité ou en complémentarité avec ce qui se passe dans la Halle. Tout cela reste encore à négocier avec les intéressés.

Donc entre la rue de Bonnel et la rue Servient, c'est le parvis de l'Auditorium sur lequel on a aujourd'hui, vous le connaissez, un amphithéâtre donc qui est tenu par des murs côté des rues que l'on propose d'ouvrir, de dégager. Aujourd'hui nous en sommes à ce type de proposition où on passe la voie de transports en commun une bande végétale et on a encore une négociation avec la Mission Part-Dieu pour le travail au pied de l'Auditorium.

Entre la rue Servient et la rue Bouchut c'est un espace impacté aujourd'hui par des parkings en sous-sol dans toute cette partie, donc c'est là qu'on aura des implantations de végétation plutôt aquatique sur la dalle, avec la canopée là on arrive jusqu'à 5 rangées d'arbres, on voit ici en coupe -j'essaye d'aller plus rapide - on voit les trémies et la façon dont les jardins d'eau peuvent

s'installer. Voilà la partie côté Ouest, côté terrasse occupée, l'espace qui est libéré par les trémies et comment on peut avoir des trottoirs le long des bâtiments qui sont ouverts, ici c'est l'espace piétons, les terrasses qui sont entre les deux, la piste cycles entre deux bandes végétales, les voitures, les transports en commun, et de l'autre côté les jardins aquatiques. Donc, quand on est de l'autre côté, là on est dans l'un des milieux les plus difficiles puisqu'on est sur une dalle de parking. Donc c'est là qu'on propose de libérer encore une fois l'espace et d'installer dans une faible épaisseur. C'est par l'eau qu'on amènera la végétalisation parce qu'on n'a pas de substrats, de terre profonde pour amener de l'eau, on est dans un milieu artificiel. C'est un peu le pari du projet, mais avec l'ensemble des services on est arrivé à se mettre d'accord sur la façon de le construire.

Voilà des images de référence, par exemple ici sur ces photos-là, vous êtes à Vaulx-en-Velin dans le jardin des pays liberté, jardin qui a été créé il y a trois ans maintenant et qui vit très bien, géré par la Ville de Vaulx-en-Velin, d'autres espaces que nous avons réalisés dans d'autres sites : la rue Bouchut, la rue Paul Bert, donc sur cet espace on est dans le même cas côté Communauté urbaine ici, et le M + M, donc on a l'ouverture de l'espace. Vous remarquez que dans ces croquis, on voit qu'étant en partie minérale ici sous parking on ne peut pas s'approcher des bâtiments pour avoir les ombres portées des arbres, c'est ce qui justifie encore plus d'avoir les jardins d'eau ici avec moins d'épaisseur puisqu'on est sur dalle, les pistes cycles -j'essaye d'aller plus rapide -. Donc là, on a réussi à planter une autre rangée d'arbres avant les parkings qui sont ici, à côté vous reconnaissez le M + M, l'espace libéré et la végétalisation avec la voie de transports en commun qui se trouve entre les deux bandes écologiques. On voit qu'on peut arriver à obtenir des espaces d'accueil alors qu'aujourd'hui, sauf si on est au rare café du coin, on n'a pas beaucoup d'endroits pour s'installer près de ce lieu qui est quand même très pratiqué entre midi et deux et le soir.

Concernant la place des Martyrs de la Résistance, il y a une idée importante, celle d'avoir une entrée complémentaire à la piscine qui est proche ici et qui se fasse sur la place, avec un passage possible pour les bus amenant les enfants à la piscine ou autres, ou le secours, donc qui permette de végétaliser en plus et d'avoir une partie de la place qui se transforme en square, et d'avoir la continuité de notre bande végétale.

De la rue des Rancy et jusqu'à la rue du Pensionnat, on est dans le circuit le plus restreint, ce que je vous expliquais tout à l'heure, où le TCSP, - le transports en commun montant - qui est ici, sur la voie de droite et sur la voie de gauche, s'insère dans la voie de circulation, et on a toujours la piste cycles.

Concernant les carrefours, ce que j'expliquais tout à l'heure sur la gestion des carrefours qui permette tous les échanges, ce qui est important, vous le voyez ici, c'est la trame Morand qui nous donne une largeur de 20 m que l'on mène jusqu'au bout et dans lequel un piéton et un cycle arrivant sur le carrefour voient tous les véhicules qui peuvent arriver, bien sûr, de l'axe de droite ou de gauche quand on est dans l'autre sens. L'idée c'est d'alterner les

jardins que vous avez vus tout à l'heure avec ses placettes de 20 m de large qui permettent de circuler librement en voyant tout le monde.

Les coûts - choix, techniques et coûts, les choix techniques ce sont les trémies qu'on utilise pour faire à la fois en tant que réservoir d'eau pour la crue trentennale, c'est-à-dire que cela nous permet de recueillir les eaux pour éviter les inondations et d'avoir 400m<sup>3</sup> cube en permanence que vous voyez ici, qu'on vont utiliser les engins de nettoyage pour l'arrosage des massifs que vous avez vus tout à l'heure.

Ce projet est concerté avec l'ensemble des services, ce qui fait qu'en terme de collecte des déchets, des eaux pluviales et dans des surfaces qui sont assez importantes, on a réfléchi à des relations interservices, pour avoir une gestion qui soit coordonnée, pour avoir le meilleur des coûts possibles dans la gestion de ces espaces à venir, qui est pour nous une préoccupation très très importante. Il ne suffit pas de dessiner un projet, il faut savoir le gérer.

Donc, là vous avez la répartition des coûts, je les passe vite, je suis un peu long, mais on rentre dans le budget qui était prévu.

Voilà l'image pour finir. Je m'arrête là. Merci de votre attention.

M. LE MAIRE : Merci bien. Peut-être peut-on ouvrir la discussion ? Si les Groupes veulent intervenir maintenant en Commission générale, je leur donne la parole. Madame Bouzerda ? Cela permettra que l'on puisse répondre de manière précise aux questions que vous vous posez éventuellement.

Mme BOUZERDA Fouziya : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, grâce à la Commission générale, nous avons pu en savoir un peu plus sur les enjeux du réaménagement de cette rue Garibaldi.

En ce qui concerne la délibération que nous voterons plus tard, nous approuvons, bien sûr, la délégation de maîtrise d'ouvrage que vous nous proposez, et la mise en œuvre par le Grand Lyon des ouvrages relevant de la compétence de la ville.

Nous souhaitons que, lors de l'application de cette convention de maîtrise d'ouvrage unique, les élus lyonnais et particulièrement ceux des arrondissements concernés, puissent être régulièrement tenus informés des grandes étapes du projet et de sa mise en œuvre.

Le projet proprement dit n'appelle pas d'observation de notre part, si ce n'est une adhésion à ses objectifs généraux, tels qu'ils résultent des conclusions, notamment de la concertation préalable, qui s'est déroulée pendant l'année 2010. Civiliser la cohabitation des usages sur des espaces mixtes bien traités, va fort heureusement à l'encontre des principes fonctionnalistes qui avaient conduit à l'urbanisme sur dalle et à la séparation des espaces pour piétons, voitures et autres livraisons, principes qui avaient trouvé un début d'application sur l'îlot central de la Part-Dieu.

Il est bien déplorable que ces constructions passées et cette vision de la ville nous conduisent aujourd'hui, effectivement, à démolir et à déimbriquer ce qui avait été très onéreux à réaliser, et qui engendre, effectivement, un coût de démolition important.

Nous exprimerons toutefois un regret et quelques inquiétudes sur le projet tel qu'il nous est présenté :

Regret de voir cette opération se dérouler sur deux, et peut-être trois mandats successifs, ce qui va engendrer des nuisances de travaux à répétition sur cet axe de transports privés et publics pendant de très longues années. C'est le résultat de vos arbitrages, mais effectivement nous avons déjà contesté ces choix, lorsque vous nous aviez présenté votre Plan de Mandat.

Pour le détail de l'aménagement proposé, nous espérons une solution utile et économiquement viable au traitement des espaces souterrains des actuelles trémies, qui nous ont été présentés, effectivement, à l'occasion de cette Commission générale.

Le comblement pur et simple nous paraissait également à exclure. S'agissant de la rentabilisation des espaces, nous avons effectivement un certain nombre de questions sur le stationnement résidentiel qui avait été envisagé. Et sur la solution hydraulique qui avait également été évoquée par votre Adjoint à l'Urbanisme, s'agissant d'une rentabilité écologique, permettant par exemple le lavage des voiries à bon compte. Sur un certain nombre d'éléments sur lesquels les arbitrages ne sont peut-être pas encore complètement faits et dont la viabilité économique, si ce n'est écologique, n'avait pas encore été complètement validée, nous semble-t-il. Donc c'est plus particulièrement là-dessus que nous aurions effectivement des questions.

Quant au fonctionnement du transport à double sens et en site propre, il semble compromis du coup pendant de longues années, tant que l'axe entier lui-même qui va de Tête d'or à Berthelot ne sera pas réalisé : un argument supplémentaire pour une continuité des études et des travaux pour ce qui nous semblait devoir être sur l'ensemble du parcours.

Je vous remercie.

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement : Monsieur le Maire, je vais commencer, puis je laisserai la parole à Nicole Chevassus Masia.

Depuis le temps que l'on en entend parler, il est temps que la requalification de la rue Garibaldi entre dans une phase opérationnelle. Je vous rappelle que ce projet figurait déjà dans votre programme électoral de 2001 et que dix ans plus tard, on attend toujours les premiers coups de pioche !

Alors, aujourd'hui, les grandes lignes du projet de requalification sont connues. Elles viennent d'être présentées et rappelées : le passage en trois voies automobiles, la mise en valeur des équipements et espaces publics adjacents, et puis la création d'une piste cyclable en double.

Alors, nous partageons ces objectifs généraux, mais certains points nous interrogent et nous laissent dubitatifs. Vous prévoyez d'abord un phasage s'étalant sur douze ans : c'est à notre avis bien trop long et ce pour trois raisons :

- D'abord à cause de la situation actuelle de la rue. Cette rue a hérité d'un urbanisme désuet des années 60, en faveur des autoroutes urbaines et aujourd'hui on en voit le résultat. Les riverains subissent les nuisances liées à cette autoroute, avec ses 30.000 véhicules par jour. Tout ceci fait que cet axe est saturé. Mais cette rue est névralgique en termes de déplacements et en terme économique : réduire un nombre de voies de circulation à deux eut été une aberration et pourtant vous l'aviez envisagé à une époque.

- Ensuite la cohérence avec l'ambition du projet : le projet prévoit un mode doux, une voie mode doux et une voie pour les transports en commun, qui permettront d'améliorer la desserte de certains équipements importants. Tout cela perd un peu d'intérêt avec un tel phasage. Les habitants du 7<sup>e</sup> arrondissement, par exemple, ne verront la rue apaisée que vous nous promettez, qu'aux calandres grecques.

- Et enfin, le développement du quartier de la Part-Dieu, l'avenir de la Part-Dieu. Garibaldi est intimement lié au centre commercial et au centre d'affaires. Sa requalification devrait permettre de réconcilier le centre ville avec le quartier d'affaires. Elle doit aussi s'articuler avec les nouveaux projets sur la Part-Dieu.

Mais je vais laisser Nicole Chevassus Masia vous parler du premier tronçon, dont une partie concerne le 6<sup>e</sup> arrondissement.

Mme CHEVASSUS MASIA Nicole : Merci Monsieur le Maire. Je voulais préciser que, bien entendu, je suis déjà intervenue à la Communauté urbaine sur ce dossier et je voudrais préciser pour mes collègues qui ne sont pas à la Communauté urbaine, qu'à l'origine du projet, bien évidemment, la petite partie du 6<sup>e</sup> n'était pas concernée, d'où la raison pour laquelle l'enquête publique a été, à mon sens, bâclée !

Je m'attacherai donc dans mon propos, plus particulièrement au 6<sup>e</sup> arrondissement et aux quelques 300 mètres correspondants. Juste 300 mètres, Monsieur le Maire, mais 300 mètres particulièrement structurants pour notre arrondissement et sur lesquels nous essayons vainement de convaincre qu'il y a des problèmes techniques non résolus.

Premier écueil : la suppression de la trémie qui a été une décision de principe a priori et non une conclusion d'études, après l'examen de l'ensemble des hypothèses. Nous l'avons dit et redit, la gestion de ce carrefour paraît inextricable. Deux sites propres qui vont se croiser, dont la ligne C3, qui est l'une des plus structurantes de la ville et qui dysfonctionne régulièrement, à laquelle s'ajoute d'ailleurs la future ligne 13 du projet Atobus et une piste

cyclable à l'Ouest, alors que la plupart des axes perpendiculaires sont des voies « tourne à gauche ».

Il va donc falloir en plus désynchroniser les feux entre voitures et cyclistes pour que, par exemple, les cyclistes de la rue Garibaldi prennent le cours Lafayette - nouvelle difficulté pour ce carrefour, sans compter que c'est une source de dangerosité supplémentaire pour les vélos.

2.500 personnes le matin, vont arriver à la Tour Incity à pied, puisqu'il n'y a pas de parking, arrêt et attente aux feux au carrefour Lafayette-Garibaldi, où se situe en plus une école et où le trottoir fait trois mètres de large. 2.500 personnes qui vont arriver tous les matins et repartir bien évidemment le soir.

La pollution va-t-elle diminuer avec les nombreux démarrages, arrêts et attentes aux feux ou augmenter pour diminuer ? Les émissions de polluants : il y a impérativement besoin de fluidité. Le bruit va-t-il diminuer à ce carrefour ? L'Auditorium par ailleurs, sera-t-il plus paisible avec deux rangées de voitures et de bus ?

Les services nous montrent de belles simulations : c'est vrai ! Sur quelles séquences de feux ont-elles été réalisées ? Le SYTRAL s'engage-t-il par écrit sur le bon fonctionnement de ce croisement de sites propres aux fréquences de feux que vous avez choisies ?

Deuxième écueil : aucune réflexion sur le fond n'a été dégagée sur le 6<sup>e</sup> arrondissement. Le passage en site propre des transports en commun conduit à la suppression de la contre-allée à l'Est et nécessite l'adaptation du plan de circulation, bien évidemment, et le principe du report de stationnement dans les silos, Monsieur l'a dit tout à l'heure, et les rues adjacentes. Aucune esquisse de solutions pour imaginer ce que cela donnera sur le 6<sup>e</sup> arrondissement.

Comment va-t-on du Grand Lyon à Masséna, par exemple, avec la suppression de cette voie ? Comment absorbe-t-on les 400 à 700 véhicules/heure de pointe ? Aucun plan de circulation de report sur l'ensemble de ces véhicules. En plus, la double piste cyclable s'arrête quant à elle à la rue Vauban. Aucune réflexion non plus supplémentaire. Tout comme la piste cyclable, le site propre s'arrête brutalement, mais cette fois rue Louis Blanc. Le bus Nord-Sud qui lui devra traverser la rue Garibaldi pour rejoindre son site propre à l'Est de la rue Louis Blanc, ne va certainement pas fluidifier le trafic. Et que penser de la souplesse du futur bus allant lui Sud-Nord, qui sera censé tourner à droite rue Louis Blanc ? Les gens qui connaissent la rue Louis Blanc, je peux vous dire qu'elle est toute petite : je ne sais pas comment cela va se passer !

Je ne reviens pas non plus sur le simulacre, je l'ai dit tout à l'heure, de concertation qui consiste à mettre en place une concertation avec des préalables dits non négligeables, non négociables et servant de postulats.

De grands mots nous ont été détaillés lors de ces ateliers : épaisseur du trait, accroche avec les quartiers. Alors, je me permets de les utiliser en conclusion pour que nous parlions bien de la même chose.

L'épaisseur du trait qui intègre la moindre placette dans la partie la plus avant, mais on l'a vu effectivement sur les photos du projet, et qui n'hésite pas à aller jusqu'à la Part Dieu, aurait pu conduire au minimum, plus tôt, une réflexion et arrêter l'emprise du projet. On aurait pu même imaginer une réflexion sur la place de l'Europe, par exemple. L'accroche du quartier aurait aussi évité cette impression de travail bâclé sur le 6<sup>e</sup>. Les habitants, eux, ne s'y sont pas trompés. Deux cahiers de concertation ont été ouverts. Près de 420 personnes ont indiqué être défavorables au projet et une cinquantaine ont laissé un avis très détaillé.

D'ailleurs, le CIL Saxe-Brotteaux s'est prononcé bien évidemment contre la suppression de la trémie ainsi que la majorité des Conseils de quartiers. Seuls, trois avis sont favorables.

Bref, Monsieur le Maire, la rue Garibaldi a le mauvais goût de commencer dans le 6<sup>e</sup> bien évidemment, puisque c'est là qu'elle commence. Sur ce projet, pour lequel je le répète nous n'avons aucune opposition, une comparaison objective des différentes hypothèses aurait pu être faite. Nous ne sommes pas contre, je le répète, ce n'est pas mon style, vous me connaissez Monsieur le Maire, mais à la suite de mon intervention sur le Grand Lyon, une intervention très détaillée, il aurait été rassurant qu'avec l'élu qui porte ce projet, avec ses services techniques, on se soit mis autour d'une table et on aurait pu avoir une vraie concertation sur place.

Je vous remercie.

Mme NACHURY Dominique : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, il est bien que le projet de requalification de la rue Garibaldi soit évoqué devant le Conseil municipal. Cette commission générale a permis d'exposer ce réaménagement dont nous affirmons le bien-fondé. Ce réaménagement a débuté il y a presque 20 ans et sa reprise doit permettre l'amélioration du cadre de vie des riverains de cette très longue voirie qui traverse trois arrondissements.

Cependant, il reste beaucoup d'interrogations qui ne sont pas seulement celles de notre Groupe. L'union des comités d'intérêts locaux du Grand Lyon a listé ses inquiétudes. Les nombreux cahiers d'enquête en sont riches.

Quelle articulation avec Part-Dieu 2020 où 220 000 déplacements quotidiens supplémentaires au cœur de la Part-Dieu sont annoncés à l'horizon 2025 ? En avril 2010, en Conseil du Grand Lyon, le vice-président à la voirie et à l'accessibilité dont je salue la présence dans cette enceinte, indiquait que nous aurions une augmentation de trafic inévitable. En plus des tours Oxygène, Incity et Eva, il y aura sûrement d'autres constructions aux alentours de la rue Garibaldi.

Quel impact sur la politique des déplacements et des transports ? M. Touraine s'enthousiasme sur la baisse du nombre de voitures, mais pourtant les déplacements sont de plus en plus difficiles et Lyon arrive en tête des classements des agglomérations les plus embouteillées de France. Nous ne sommes pas du tout persuadés que ce projet va fluidifier la circulation.

Avec un aspect sécurité aussi, puisque le cours Lafayette est déjà la voie qui connaît l'accidentologie la plus élevée sur la période 2005-2009 avec 101 accidents corporels que ce soit dans le 3<sup>e</sup> ou le 6<sup>e</sup> arrondissement et il occupe même la triste première place en ce qui concerne le nombre d'accidents corporels au kilomètre.

Comment envisager la suppression de la trémie Lafayette sans réponse satisfaisante sur l'aménagement en surface du cours Lafayette et sur le fonctionnement des lignes fortes C3 et 13 ?

Pour le 6<sup>e</sup> arrondissement, je voudrais attirer l'attention sur les flous du projet soulignés par l'adjoint à la voirie lors du dernier conseil d'arrondissement :

- la future ligne de transport en commun remontant la rue Garibaldi côté Est se heurte à la voirie existante au niveau de la rue Louis Blanc pour rejoindre la rue Tête d'Or après deux virages en épingle ;

- pour les modes doux côté Ouest, arrêt à la rue Bugeaud devant le magnifique platane centenaire épargné par les derniers aménagements, où est donc l'axe Sergent-Blandan/Tête d'Or qui avait été promis ?

- la partie Sèze/Tronchet ne permettra jamais d'accueillir plus que les trois voies de circulation actuelle.

Je me souviens qu'en décembre 2000, avait été présentée au Grand Lyon une délibération de lancement de concertation où trois solutions étaient proposées :

- une solution tunnel entrant cours Lafayette et sortant cours Gambetta voire après la rue Domer,

- une solution de remise à niveau complète de la rue, comme les autres avenues de la ville,

- et une famille de solutions intermédiaires visant à ne conserver qu'un ou deux tronçons en souterrain, à partir des trémies existantes, adaptées ou prolongées.

Pourquoi avoir voulu faire table rase du passé et ne pas repartir sur une concertation comprenant ces trois possibilités ?

Enfin, comme j'ai eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises et compte tenu des différents points qui posent problème plutôt du côté du 6<sup>e</sup>, il aurait été préférable de commencer par la section Arménie-Berthelot comme l'a suggéré le Maire du 7<sup>e</sup> arrondissement lors de son Conseil d'arrondissement !

Enfin, une dernière idée un peu folle pourquoi ne pas faire une étude grandeur nature en fermant pendant un certain temps la trémie Lafayette et en utilisant les deux voiries Est et Ouest de surface ? Je vous remercie de votre attention.

-----

### **Accueil de M. Coste Téodor, Maire de Tinca (Roumanie)**

M. LE MAIRE : Chers Collègues avant de poursuivre notre Commission générale, je voudrais saluer M. le Maire de Tinca qui est dans les tribunes, avec qui nous avons un projet. Monsieur le Maire, bienvenue à vous et à votre délégation. Peut-être M. Hubert Julien-Laferrière pourriez-vous dire quelques mots sur ce projet ?

M. JULIEN-LAFERRIERE Hubert, Conseiller municipal délégué : Monsieur le Maire, chers Collègues, je suis heureux de saluer mon ami le Maire de Tinca. J'étais avec une délégation de la Ville de Lyon et du Grand Lyon et l'Association « Villes en transition » il y a un peu plus d'un mois en Roumanie. C'est dans la ville de Tinca, et plus largement dans le département de Bihor, que vivent beaucoup de Roms en situation précaire et c'est de ce département et plus particulièrement dans notre ville que viennent séjourner de nombreux Roms.

Nous avons envisagé avec la ville de Tinca et le département de Bihor qui correspond en fait à un Conseil général, une coopération pour favoriser la vie des Roms, en particulier dans la commune de Tinca qui compte plus de 2.000 Roms recensés. Concrètement, avec la Communauté urbaine et le concours de l'Association « Villes en transition » et avec la recherche de partenariats, en particulier au niveau du Ministère des Affaires Etrangères et de l'Union Européenne, nous voulons nous engager dans plusieurs coopérations en commençant par le plus urgent, ce qui a été identifié à la fois par les services du Grand Lyon, au niveau de l'assainissement et de la propreté et l'Association « Villes en transition » avec un financement d'investissement particulier, pour permettre des conditions sanitaires meilleures pour les Roms de Tinca. La réalisation de bains douches leur permettra d'avoir l'eau courante et d'accéder à ces besoins sanitaires de première nécessité ainsi que l'importance de pouvoir accéder au réseau électrique.

Pour ces deux investissements prioritaires, nous sommes en train de voir comment nous allons pouvoir les financer à la fois par le budget du Grand Lyon et par des cofinancements Union Européenne et le Ministère des Affaires Etrangères. Je voudrais insister sur le fait qu'après avoir discuté avec beaucoup de Roms vivant dans la commune de Tinca et qui séjournent de temps en temps à Lyon, ils ont le mal du pays. Il y a bien là, nécessité avec la

coopération de M. le Maire de Tinca, très volontaire, de faire en sorte que leurs conditions de vie soient meilleures chez eux, car ils préfèrent vivre en Roumanie plutôt que de venir à Lyon.

M. LE MAIRE : Monsieur le Maire, bienvenue à Lyon et nous allons travailler ensemble.

(Applaudissements.)

-----

Mme PERRAUD Mychèle : Monsieur le Maire, chers Collègues, après l'excellente présentation de ce projet inclus dans le Plan d'équipement pluriannuel, le Groupe GAEC se félicite de sa finalisation. Les habitants du secteur dénoncent depuis longtemps le caractère d'autoroute urbaine de cette voie et ses aménagements notamment les trémies néfastes qui créent une coupure entre les quartiers. L'objectif est d'en faire une voie apaisée avec la création d'un itinéraire mode doux, des aménagements permettant une meilleure desserte et circulation des transports en commun. Il convenait également de reconquérir des espaces publics pour favoriser l'animation et les échanges et puis d'embellir et de structurer la ville par un aménagement paysager continu reliant le parc de la Tête d'Or au Nord, et le parc Sergent Blandan au Sud.

Le rapport qui nous est soumis ce soir prévoit de confier la maîtrise d'œuvre pour la première tranche opérationnelle du projet à la Communauté urbaine en ce qui concerne les compétences de la Ville de Lyon, notamment les espaces publics, l'éclairage public et certains équipements, cela est d'une grande cohérence et permettra certainement une plus grande efficacité en matière de réalisation des travaux.

Certains auraient préféré réduire à une seule voie cette artère, l'une des plus longues de notre ville, le Groupe GAEC pense, au contraire, que ce projet est un bon projet et qu'il n'est pas figé dans sa réalisation et qu'il faut bien prendre en compte la croissance des activités projetées sur le secteur Part-Dieu qui verra 8.000 emplois et 2.500 habitants supplémentaires. Néanmoins nous devons être attentifs aux résultats de la première étape et réajuster si cela s'avérait nécessaire.

Pour conclure, je ferai deux remarques :

- la première et cela a été demandé lors de la concertation avec les habitants, il convient dans ce projet urbain comme dans d'autres de ne pas oublier l'accessibilité, non seulement pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi pour les non et mal voyants ;

- ma seconde remarque portera sur l'exemplarité de la concertation sur ce dossier et là je ne suis pas d'accord avec Mme Chevassus. Notre Groupe est très attaché à la démocratie de proximité, on a pu constater, avec les multiples ateliers, 7 au total, et 2 réunions publiques, que les habitants et les

associations ont été associés de façon très étroite au projet et je sais qu'une attention particulière, en matière de communication avec le grand public sur l'avancement de ce projet sera poursuivie, il convenait de le souligner. C'est pourquoi nous voterons favorablement ce dossier.

Mme GAY Nicole, Adjointe : Monsieur le Maire, chers Collègues, transformer une voie aux fortes caractéristiques routières en voie apaisée, redistribuer l'espace au profit des transports en commun, des modes doux tout en maintenant la fonction de circulation, lutter contre la coupure physique entre les quartiers en reliant l'Est et l'Ouest, la Part-Dieu, les Berges du Rhône et le centre ville ; faciliter l'accès aux équipements publics et privés tout en prenant en compte les personnes en situation de handicap, embellir notre ville par un aménagement paysager continu... autant d'objectifs en conformité avec notre volonté de mieux partager l'espace public, de faire en sorte que toutes nos routes, voire nos autoroutes urbaines, deviennent de véritables rues animées et paysagées.

Nous sommes donc favorables à ce que notre ville participe financièrement à cette opération de réaménagement de la rue Garibaldi, qui sera réalisé dans le cadre du projet Part-Dieu afin :

- d'améliorer les cheminements vers la gare et le centre commercial ;

- de favoriser le partage de l'espace pour toutes les circulations : piétons, vélos, automobiles avec une séparation nette sur l'ensemble de la voie avec des trottoirs confortables et des carrefours aménagés pour les piétons ;

- d'assurer les échanges Nord-Sud et Est-Ouest sur réseau dont l'axe central est Garibaldi avec des mouvements tourne à gauche, tourne à droite gérés sur trois voies de circulation, des carrefours à niveau sécurisés et desserte des équipements ;

- de créer une continuité écologique en s'appuyant sur des poches existantes végétalisées avec un aménagement paysager tout au long de l'axe.

Mais ce que nous retenons aussi de ce projet dont nous débattons aujourd'hui, est le résultat d'un travail de concertation par des réunions publiques, comme l'a dit ma Collègue Mychèle Perraud, et des ateliers, au nombre de 7 je crois, conduits par notre Collègue Gérard Claisse, travail qui a mobilisé très largement les associations, les conseils de quartiers et les comités d'intérêts locaux.

M. MALESKI Jérôme : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, les orateurs précédents ont montré tout l'intérêt de ce projet qui, comme tous les grands projets, suscite controverse et discussion. Certains pensent qu'on en fait trop et d'autres que nous n'en faisons pas assez.

Je voudrais, en ce qui me concerne et au nom du Maire du 3<sup>e</sup> arrondissement, redire que ce projet est emblématique de notre plan de mandat

et qu'il faut le remettre dans la réflexion globale du grand projet « Lyon Part-Dieu », si on veut en concevoir toute la perspective globale.

Nous avons souhaité ce projet, Monsieur le Maire. Ce projet du « vivre ensemble » qui dit non « au tout voiture » et non aussi à « pas de voiture ». Il souhaite recoudre le tissu urbain Est-Ouest, lui assurer le cabotage pour en faire une rue apaisée.

Ce n'est pas, comme certains le disent, un projet qui va durer des dizaines d'années, mais un projet global qui va de la rue Vauban dans le 6<sup>e</sup> arrondissement jusqu'au parc Sergent Blandan dans le 7<sup>e</sup> arrondissement et si la partie concernée dans ce mandat, pour des raisons budgétaires, va de la rue Vauban à la rue Bouchut, la partie Bouchut-Gambetta est prévue pour 2015-2016, ce qui veut dire que la partie qui concerne le 3<sup>e</sup> arrondissement sera terminée au plus tard en 2017 et que, dans le prochain mandat, le projet qui amène au Parc Sergent Blandan sera terminé.

Nous entendons ce que disent certains, et ils ont raison, il faudra envisager, soit dans le mandat suivant, soit effectivement plus raisonnablement après, la fin de « l'anneau vert », c'est-à-dire la réunion du parc Sergent Blandan aux Berges au Sud et la réunion de la rue Vauban au Parc de la Tête d'Or au Nord, mais chaque chose en son temps.

Aujourd'hui, les priorités sont claires :

1°/ Les riverains habitant ou de passage et les commerçants, c'est « Garibaldi à vivre ».

2°/ Avec 3 mètres minimum de trottoirs confortables, une véritable promenade piétonne avec la priorité aux feux et la priorité pour les personnes à mobilité réduite.

3°/ La trame verte avec des arbres tout le long : une continuité écologique mettant en relation les espaces verts et introduisant l'élément aquatique.

4°/ Le réaménagement des espaces publics autour de la tour UAP, future « tour Incity » autour des Halles, de l'ancienne station-service, de la place Charles de Gaulle, de la place des Martyrs de la Résistance, de la piscine Garibaldi. Ces espaces publics représentent quasiment 50 % du projet.

5°/ Les modes doux avec une piste cyclable double sens sur Garibaldi, mais aussi, en parallèle, sur la rue André Philip.

6°/ Un site propre de bus double sens, partout où cela est possible, et notamment au Nord.

7°/ Trois voies de circulation pour les voitures, mais deux servant au « cabotage » pour tourner à droite, pour tourner à gauche. Donc, en réalité il y aura une voie qui va circuler réellement en Sud-Nord.

8°/ L'articulation Est-Ouest avec les rues adjacentes et la concertation à montrer qu'il ne fallait pas du tout sous estimer l'impact de ce qui se passerait dans les rues adjacentes.

Monsieur le Maire, nous sommes favorables et même très favorables à ce projet qui changera, demain, la physionomie de cette partie de la ville.

Il faut en finir avec « l'étage piétons » et « l'étage voitures » tel qu'initialement imaginé à la Part-Dieu et parvenir à une rue apaisée où chacun trouvera sa place.

Alors, il y a les questions qui ont été abordées techniquement et politiquement tout au long de la définition du programme et qui continuent à les occuper parce certains n'acceptent pas, qu'à un moment donné, il y ait un arbitrage et que cet arbitrage soit respecté. Je vais reprendre rapidement les principales questions, si vous le voulez bien.

1°/ *Pourquoi avoir choisi un aménagement à haut niveau et ne pas avoir transformé les trémies en tunnel ?* La couverture des trémies aurait certes permis de faciliter les mouvements de transit Nord-Sud. Pour autant un tel projet, nous l'avons vu tout au long des études préalables, aurait nécessité de maintenir deux voies Nord-Sud en surface pour gérer les échanges inter-quartier en Est-Ouest. De plus, les carrefours ou points d'échange à préserver pour les accès à la Part-Dieu auraient alors été de véritables échangeurs pouvant cumuler, comme aujourd'hui, jusqu'à sept voies pour répondre à tous les besoins de mouvements entrants et sortants, ce qui est exactement le cas de la rue Bouchut aujourd'hui.

Par ailleurs, et nous l'avons dit et redit, les tunnels d'aujourd'hui répondent à de telles exigences de sécurité que les coûts d'exploitation et de maintenance qui ont été calculés étaient beaucoup trop élevés.

Enfin, le choix politique de rechercher une cohabitation des différents modes de transport sur un même niveau pour la Part-Dieu de demain imposait le choix de ne pas maintenir les trémies.

2°/ *Pourquoi n'avons-nous pas accepté un aménagement à deux voies ?* La réponse c'est que le trafic est de 13 000 véhicules par jour au Nord et 30 000 véhicules par jour au Sud. La réponse est aussi que plus de 50 % des flux sont générés par des déplacements de courte distance, de cabotage qui constituent des gisements importants pour le report modal.

Nous entendons l'argument en faveur des deux voies, mais la croissance des activités projetées sur le secteur de la Part-Dieu à l'horizon 2014 (8 000 emplois, 2 500 habitants supplémentaires) provoquent une croissance au minimum de 30 % du nombre de déplacements à l'heure de pointe. Les projections qui ont été faites ne permettent pas d'envisager l'hypothèse des

deux voies de façon raisonnable et après avoir étudié toutes les hypothèses, Monsieur le Maire, vous avez tranché pour trois voies, ce que nous approuvons.

J'ajoute que les simulations sur lesquelles vous vous êtes appuyés prenaient en compte le fonctionnement des carrefours et la priorité donnée aux bus et tramways. Ces hypothèses ont été largement discutées lors des ateliers de concertation.

La troisième question est relative à *la construction ou non de stationnement et en particulier pour le projet Incity* : nous avons dit et redit, montré et remontré, que l'offre de stationnement disponible sur le secteur de la Part-Dieu fait apparaître d'importantes capacités publiques et privées, qu'il y avait là, la possibilité d'absorber le flux prévisionnel à l'échéance 2020.

J'en termine, Monsieur le Maire, chers Collègues, ce projet est un laboratoire de la ville de demain, de notre capacité à la réformer, à la transformer, de notre faculté à faire adhérer nos concitoyens et même à les faire participer à ce changement.

Ce projet n'est pas un projet Sud-Nord, c'est aussi un projet Est-Ouest et il n'est pas limité à la rue Garibaldi. C'est un projet intégré dans la réflexion globale sur la Part-Dieu pour en concevoir la perspective globale qui, en réalité, pose la question de la circulation de la gare de la Part-Dieu jusqu'aux berges et bien entendu, de ses conséquences sur l'ensemble de l'agglomération.

Je vous remercie.

Mme ROY Mireille, Adjointe : Monsieur le Maire, chers Collègues, cette intervention vient dans la suite logique de celle de nos amis du Grand Lyon ainsi que du Conseil du 3<sup>e</sup> arrondissement.

Nous souhaitons insister sur les objectifs généraux du projet que nous partageons.

Il s'agit de transformer une voie quasi autoroutière à cinq voies, avec des trémies sonores et dangereuses à cause de la vitesse excessive, en une voie apaisée. Il s'agit de relier l'Est (Part-Dieu) à l'Ouest (berges du Rhône, centre ville). Il s'agit de reconquérir les espaces publics. Il s'agit d'embellir la ville par un aménagement paysager.

Si nous saluons la requalification des espaces publics et la place donnée aux modes doux, nous regrettons que l'option trois voies de circulation pour la voiture ait été retenue. Pourquoi ce choix ?

Parce qu'on fait le pari que le développement du quartier Part-Dieu va entraîner une augmentation de 25 % des déplacements automobiles. Or, nous aimerions que soit fait le pari inverse : actuellement, les  $\frac{3}{4}$  des déplacements sur Garibaldi constituent ce qu'on appelle du cabotage (entre 1 et

3 km) la plupart d'entre eux pourraient donc être réalisés à pieds, à vélo ou en transport en commun.

Nous faisons le pari que précisément, dans ce quartier de la Part-Dieu, il nous faut développer encore plus les transports en commun. Aussi, nous regrettons que sur les portions où la rue Garibaldi n'est pas assez large, le site propre pour les transports en commun n'existe que dans le sens Sud-Nord, les bus réintégrant alors le flot de circulation automobile, les utilisateurs de transports en commun apprécieront !

Pour être incitatifs, les transports en commun doivent être compétitifs au niveau du temps de trajet : le site propre était une bonne réponse et la rupture une mauvaise.

Nous regrettons que l'option trois voies soit maintenue car la rue Garibaldi est aujourd'hui l'une des plus sonores, des plus polluées, des plus repoussoirs pour les piétons.

Une diminution drastique de la voirie automobile aurait été un signe fort pour la voie verte qui nous a été vantée depuis longtemps, pour lutter efficacement contre la pollution, pour répondre aux objectifs fixés dans le cadre du Plan Climat du Grand Lyon, de diminuer d'ici 2020, 20 % des émissions de gaz à effet de serre et de 20 % de la consommation d'énergie.

Monsieur le Maire, mes chers Collègues, certains disent que nous sortons de la crise. En ce qui concerne celle de l'énergie, nous sommes encore en plein dedans, avec le prix du pétrole à la pompe qui ne cesse d'augmenter et ne cessera pas d'augmenter de si tôt.

Accompagner le citoyen vers une ère post-carbone n'est pas ce qui est le plus coûteux même s'il faut pour cela vaincre quelques résistances comportementales. Réduire la « facture sociale » du pétrole, c'est aussi arrêter de faire croire au prestige du « vroum vroum ».

Nous regrettons qu'il n'y ait pas eu de test d'un scénario à deux voies (deux voies avec des tourne à droite ou à gauche si nécessaire) comme cela avait été demandé en Conseil communautaire. Deux voies et demi, c'est le profil actuel de l'avenue Berthelot. Au niveau de la sécurité routière, c'est bien plus satisfaisant.

Enfin, nous insistons pour que cette requalification soit terminée sur l'ensemble de l'axe dans le mandat prochain. Cela veut dire que les études pour la phase 2 (Bouchut – Arménie) soient réalisées d'ici 2014 avec une réalisation démarrant dès 2014 et que la phase 3 (Arménie – Berthelot) soit terminée en fin de mandat prochain.

Ce projet était déjà dans les tuyaux sous le précédent mandat. On ne peut imaginer encore de consacrer 18 ans à la requalification de cet axe.

En conclusion, ce projet phare, nous l'aurions souhaité plus lumineux, plus conforme à ce que nous attendons de la ville de demain, une ville apaisée et durable.

Je vous remercie.

M. ABADIE Pierre : Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs, nous avons entendu vos interventions. Pour certaines, on avait déjà donné des réponses lors des différentes réunions.

Je voudrais revenir sur certains points et notamment la participation dans le 6<sup>e</sup> qui s'était plaint qu'elle n'était pas assez forte. Je rappelle que de nombreux ateliers ont eu lieu, on l'a rappelé, sept ateliers ont eu lieu. Des balades urbaines, y compris avec les personnes handicapées ont été organisées pour montrer le projet. Il y a eu plusieurs rencontres avec les élus dans le 6<sup>e</sup>. Je pense qu'il y a donc eu de nombreuses rencontres et celles-ci ne sont pas terminées puisque, bien sûr, bientôt l'enquête publique et autres réunions permettront de continuer le projet.

Concernant les problématiques des délais, pourquoi nous ne le faisons pas sur un mandat mais sur deux mandats ? Il y a deux points particuliers :

- Le premier, c'est le fait du coût puisque je rappelle que ce projet a un coût important (67 M€ au total) donc vous vous rendez compte que c'est quand même un coût élevé et que le Grand Lyon n'a pas les capacités financières à assumer ce projet sur un seul mandat.

- Le deuxième point, c'est qu'il n'y a pas que ce chantier sur le grand Lyon, d'autres sont en cours. Je rappelle celui du tunnel de la Croix-Rousse qui est en cours de réalisation (deuxième tube) et que d'autres travaux importants ont lieu sur l'ensemble de l'agglomération. Nous risquons d'arriver en 2012 à avoir des problématiques d'asphyxie sur l'ensemble de l'agglomération. Il était donc logique de vouloir le répartir sur deux mandats.

Le troisième point : pourquoi n'avons-nous pas démarré de l'autre côté ? C'est un choix qui a été fait. Je crois qu'on avait donné des explications lors de la première réunion car la question avait été posée par M. Flaconnèche, Maire du 7<sup>e</sup>.

Mme BAREILLE Marine : Une des raisons qui avait conduit au choix de commencer par le Nord, c'était qu'on était dans le sens logique de la circulation et si on passait en bas, c'était plus compliqué à gérer.

M. ABADIE Pierre : Ensuite, sur les autres questions, M. Maleski a presque répondu à l'ensemble des interrogations, je vous en remercie, notamment sur la problématique des déplacements et du croisement du cours Lafayette.

Mme PHILIPON BERANGER Valérie : Sur la prise en compte des hypothèses de déplacements, on a bien dans ce projet pris en compte une augmentation des hypothèses de déplacements de 23 %. C'est 23 % de plus de déplacements liés au projet Part-Dieu à moyen terme. Mais par contre, avec un très fort report modal, c'est-à-dire en faveur des transports en commun et donc une place pour la voiture particulière qui passerait de 43 à 38 % d'un flux de 20 000 déplacements/jour, contre 57 % aujourd'hui et 62 % pour les transports en commun, c'est-à-dire + 5 % en faveur des transports en commun dans le scénario cible. Donc on a bien une baisse du nombre de voitures.

Mme BAREILLE Marine : Sur les questions particulières relatives au carrefour Lafayette, on a fait une diapositive particulière qui est bien sûr issue des études qu'on a déjà faites et déjà montrées, avec des simulations dynamiques.

M. LE MAIRE : Vous l'avez ? Faites-nous la passer pour montrer que tout cela ne se fait pas au « doigt mouillé ».

Mme BAREILLE Marine : Cette simulation qu'on a déjà montrée est basée sur les hypothèses qu'a rappelées Mme Philippon, c'est-à-dire une augmentation à moyen terme de 25 % environ des déplacements sur la Part-Dieu qui correspondent à l'avancée du projet Part-Dieu.

Elle est basée sur trois voies de circulation Nord- Sud, comme on le trouve ici et un double site propre de transports en commun qu'on retrouve là, au bout de mon pointeur. Ici, on est au niveau de la rue Paul Bert et cet espace vert c'est la place des Martyrs de la Résistance, et on se trouve au niveau de l'hôtel de Communauté. Les barres rouges correspondent aux feux tricolores, donc quand c'est rouge, c'est rouge et quand elles sont vertes, c'est vert.

Donc jusque là tout va bien. On remarque que le trafic s'écoule au niveau du carrefour Paul Bert, lequel n'est pas un carrefour posant de grands problèmes. Ici on voit les voitures s'écouler. Ici en jaune on voit un des bus qui arrive et s'arrête pour laisser passer une voiture sortant d'un parking. Le grand trait vert, c'est le tramway, on vient d'en voir passer un et là, la coquille, c'est l'Auditorium. Donc là, c'est le carrefour qui, d'un point de vue technique, est le plus complexe à gérer puisqu'on a une priorité de tram absolue et on doit éviter toute remontée de file vers le tunnel Brotteaux-Servient qui se trouve là derrière la tour « Crayon » que l'on devine ici.

Sur ce carrefour, cela passe relativement bien. Ici on arrive au carrefour Lafayette que vous voyez là, c'est le dessus du parking des Halles et ici toujours l'arrière de l'Auditorium, donc on se retrouve avec le carrefour Lafayette. Les hypothèses qui ont été prises pour le cours Lafayette sont celles qui étaient connues à l'époque et qui continuent d'être celles-ci : un double site propre C 3, c'est-à-dire les plus contraignantes avec une voie d'arrivée sur le cours Lafayette et deux voies au niveau des carrefours. Dans ces hypothèses, la coexistence du C 3 et du double site propre sur Garibaldi est prise en compte.

Ici on retrouve un des bus C 3 qui arrive, qui passe, le feu vert lui est donné et on voit ici les remontées de files qui sont sur le 6<sup>e</sup> arrondissement, donc au niveau de l'angle Lafayette-Garibaldi avec un carrefour à plat ; ici on va retrouver la rue Louis Blanc dont il était question tout à l'heure et ici la rue Vauban. Là, on a le bus qui vient de rentrer dans son site propre et qui va pouvoir passer.

M. LE MAIRE : C'est là où on s'aperçoit qu'à deux voies, ce qui fonctionne à trois, ne fonctionne plus. Donc, comme on essaye de tenir un équilibre pour faire en sorte à la fois qu'on aille vers un modèle plus écologique mais qu'en même temps, évidemment, on ne soit pas dans un modèle qui ne fonctionne pas, on a essayé et on a opté pour ce choix qui était effectivement le choix à la fois de la volonté, mais en même temps de la raison. Vous avez vu, on fait simple, quand c'est vert, c'est vert ! Quand c'est rouge, c'est rouge ! C'est comme au Conseil !

M. MARGUERIT Alain : Je ne vais rien rajouter au niveau technique parce qu'on vous a proposé d'ailleurs de venir vous voir en mairie du 6<sup>e</sup>. Vous avez pris un rendez-vous qui a été décalé, mais on est à votre disposition pour expliquer ce projet et rentrer dans le détail. La place de l'Europe évidemment peut être un projet qu'on aménage, mais je pense que c'est un projet... On est dans un contrat qui est sur un secteur particulier dans lequel on a l'Auditorium et la Halle qui sont concernés, mais la place de l'Europe représente des enjeux très importants sur lesquels il faudrait une réflexion programmatique que l'on n'a pas dans notre approche. Cela ne nous empêche pas de regarder comment l'ensemble de ce secteur, de part et d'autre de Garibaldi, fonctionne. Après, je voudrais plutôt réagir sur la philosophie de notre approche et comment, tout en répondant à des actions urgentes qui, si j'ai bien compris, datent de dix ans - donc comme d'habitude mais ça c'est normal- les projets se préparent et à un moment donné quand ils deviennent urgents il faut les réaliser. On permet de préparer l'avenir qui est en évolution et en dessein avec le projet de Part-Dieu 2020. En ce moment, on travaille sur l'évolution de trois quartiers de gares en Belgique à Malines, à Gand et à Bruxelles Midi.

Les évolutions sont sur 50 ans, comment la vie va fonctionner à 50 ans et comment on agit tout de suite au vu de l'encombrement de l'ensemble des réseaux. Les réponses que nous apportons sont sur « l'évolutivité », même si le terme un peu barbare des espaces publics que l'on va faire, et là on répond à deux choses, aux questions qui ont été posées tout à l'heure sur l'accessibilité, c'est-à-dire ce qui est vécu par certains comme une contrainte, les personnes à mobilité réduite, les aveugles, les personnes qui sont en difficulté. Pour nous, c'est une base du projet, c'est d'abord l'espace public qui est pour eux, il est pour les gens qui sont plutôt en situation difficile, comme on met d'abord les piétons en premier, les cycles en second, les transports en commun, les voitures après.

Donc, cette notion est importante mais elle nous amène aussi à traiter l'espace public de manière très plane. C'est ce que nous avons fait d'ailleurs il y a douze ans, maintenant sur l'avenue Henri Barbusse à Villeurbanne, vous connaissez l'avenue des gratte-ciels, il a fallu 8 ans pour voir

l'évolution des parkings qui étaient prévus et qui sont investis, que les parkings soient supprimés et qu'ils soient investis par les terrasses des commerçants, qui étaient les plus réticents.

Donc, en ayant traité à plat l'espace public, on permet son évolutibilité et là, sur l'ensemble du profil de la rue Garibaldi, sur 50 m de large, il n'y aura jamais une différence de niveau plus haute de 4 cm, et quand il y a 4 cm il y aura un biais pour qu'on puisse le franchir même avec un fauteuil . Cette notion de plateau qu'on va préparer est aussi une possibilité pour cet espace d'évoluer dans ses usages. Il y a un débat entre trois voies-deux voies qui est un débat réel, c'est-à-dire qu'il ne faut pas quand on emménage et qu'on met de l'argent dans l'espace public, exclure un quelconque mode de déplacement.

Dans dix ans on parlera du cours du pétrole mais aussi des façons dont on va fonctionner et je crois plus à cela. Donc on va vouloir vivre dans des villes telles que celle de Lyon.

Il faut que l'espace qu'on prépare aujourd'hui puisse absorber les usages de demain c'est-à-dire comment sur ces trois voies peut-être demain on aura aussi un autre mode de transport, on aura aussi des vélos je n'en sais rien. Dans tous les cas on aura préparé le lieu pour ces évolutions. La seule chose qu'on ancrera dans le sol ce sont nos deux rangées d'arbres sur 3 m de large qui vont faire les 3 km de long. Cà, on demande de ne pas le sacrifier parce que cela prendra vingt/ trente ans pour devenir un vrai espace, un vrai lieu. Vous l'avez vu, au milieu de l'espace, ces deux bandes de 3 m de large avec ces grands arbres qui vont tenir la structure verte du milieu, assez à distance des bâtiments pour ne pas porter trop d'ombre aux bâtiments et bien c'est cette base-là, c'est cette structure qui restera. C'est-à-dire que si on plante bien, dans cinquante ans les arbres seront toujours là, et la façon dont on circule, dont les terrasses occuperont leur place, on peut imaginer, par exemple -vous avez ici des bandes vertes du côté des terrasses-, on est ici du côté rue André Philip- on peut imaginer que si le restaurant marche très bien on vous demande un jour d'utiliser cet espace de jardin comme espace de vie, comme espace de travail pour les restaurateurs. C'est possible puisque tout sera à niveau et vous aurez un débat sur ce sujet : enlève-t-on de la végétation pour mettre du commerce ? Cà, c'est à venir et je vous laisse ce débat d'ailleurs, mais nous, on prépare l'espace pour que ce débat soit possible.

M. LE MAIRE : Merci M. Abadie, merci Mesdames, je crois que cela éclaire utilement le Conseil municipal.

## **II – SEANCE PUBLIQUE**

Le lundi 16 mai 2011 à 16 h, Mmes et MM. les Membres du Conseil municipal dûment convoqués le 10 mai 2011 en séance publique par M. le Maire, se sont réunis à l'Hôtel de Ville dans la salle ordinaire de leurs délibérations.

-----

## Désignation d'un Secrétaire de séance

M. LE MAIRE : Conformément à l'article L 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales je vous propose de nommer Mme Vallaud-Belkacem secrétaire de séance par vote à main levée.

S'il n'y a pas d'opposition, je l'invite à procéder à l'appel nominal.

---

### Appel nominal

Présents : M. Collomb, M. Touraine, M. Buna, Mme Guillaume, M. Lévêque, Mme Vallaud Belkacem, M. Brumm, Mme Condemine, M. Braillard, Mme Fondev, M. Fournel, M. Képénékian, Mme Gay, M. Daclin, Mme Rabatel, M. Claisse, Mme Roy, M. Hémon, Mme Haguénauer, M. Tête, Mme Roure, M. Maleski, Mme Brugnera, Mme Psaltopoulos, M. Coulon, Mme Deharo, M. Sanhadji, Mme Bonniel-Chalier, M. Flaconnèche, Mme Frih, Mme Chevassus Masia, Mme Nachury, Mme Bertrix Veza, Mme Balas, M. Nardone, Mme Pesson, Mme Perraud, Mme Legay, M. Sécheresse, Mme Faurie Gauthier, M. Rudigoz, M. Huguet, Mme Bouzerda, M. Arrue, Mme Chichereau-Dinguirard, M. Giordano, M. Julien-Laferrière, Mme Dognin-Sauze, Mme Hajri, M. Bolliet, M. Vesco, M. Lebuhotel, Mme Gleize, Mme Perrin-Gilbert, M. Havard, Mme d'Anglejan, Mme de Lavernée, M. Royer, M. Broliquier M. Hamelin, Mme Berra, M. Geourjon, Mme Gelas, Mme Reynaud, Mme Brichet, M. Corazzol, M. Kimelfeld.

Absents excusés : M. Philip, Mme Rivoire, M. Héral, M. David, M. Turcas, M. Delacroix.

**Dépôts de pouvoirs** : M. Maleski, M. Giordano, Mme Gay, M. Havard, Mme Reynaud ont déposé un pouvoir pour voter au nom de M. Philip, Mme Rivoire, M. Héral, M. Turcas, M. Delacroix.

**Dépôts de pouvoirs pour absences momentanées** : Mme Balas, M. Braillard, Mme Brichet, M. Brumm, Mme Brugnera, M. Corazzol, Mme Condemine, Mme d'Anglejan, Mme Deharo, Mme Frih, Mme Gleize, Mme Haguénauer, Mme Hajri, M. Huguet, M. Képénékian, Mme Legay, M. Sanhadji, M. Sécheresse ont déposé un pouvoir pour voter au nom de Mme Berra, Mme Frih, Mme Vallaud-Belkacem, M. Arrue, M. Képénékian, M. Kimelfeld, M. Brumm, Mme Nachury, Mme Dognin Sauze, Mme Condemine, Mme Perrin-Gilbert, M. Flaconnèche, M. Julien-Laferrière, M. Hamelin, M. Lebuhotel, M. Claisse, M. Bolliet, Mme Pesson.

---

M. LE MAIRE : L'appel nominal étant terminé, je vous propose de prendre acte qu'à l'ouverture de la séance, le quorum est atteint.

---

## **Adoption du procès-verbal de la séance du 11 avril 2011**

M. LE MAIRE : Mesdames et Messieurs, vous avez tous pris connaissance du procès-verbal de la séance du 11 avril 2011 paru au Bulletin Municipal Officiel du 9 mai 2011. Si personne n'a d'observation à présenter sur sa rédaction, je le mets aux voix.

(Adopté.)

-----

## **Compte rendu des décisions prises par M. le Maire en vertu de la délégation qui lui a été confiée les 31 mars 2008 et 26 mars 2009**

M. LE MAIRE : Conformément à l'article L 2122-22 du Code Général des Collectivités Territoriales, j'ai l'honneur de vous rendre compte des décisions prises en application de la délégation que vous m'avez accordée par délibération de principe des 31 mars 2008 et 26 mars 2009.

Il s'agit principalement d'actions d'ester en justice, de baux, d'avenants et de conventions.

La liste de ces décisions est parue dans le Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Lyon du 9 mai 2011.

Vous avez tous pu en prendre connaissance.

Je vous prie de bien vouloir me donner acte de cette communication.

(Acte est donné.)

-----

### **Questions écrites du 2<sup>e</sup> arrondissement relatives à :**

#### **a)- l'extension du stationnement payant à Confluence**

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement : La première question Monsieur le Maire concerne l'extension du stationnement payant à la Confluence. L'extension du stationnement vient d'être décidée sur la quasi-totalité de la Confluence et c'est une demande que nous formulons depuis 2009. Nous nous réjouissons donc de cette décision, mais pourquoi cette mesure n'a-t-elle pas été prise dès la mise en place du plan de stationnement déployé il y a un an à peine ? Comme nous l'avions demandé à la Mairie du 2<sup>e</sup> arrondissement par ailleurs, toute l'efficacité de cette mesure réside dans l'information des riverains d'abord, mais surtout dans la qualité du contrôle. Or, on sait que le personnel actuel ne suffit pas à contrôler assidûment les 10 000 places payantes supplémentaires mises en place l'an dernier en 2010. Nous souhaitons donc connaître les moyens qui seront mis en œuvre pour garantir

une véritable amélioration des conditions de stationnement sur ce nouveau quartier.

M. TOURAINE Jean-Louis, Premier Adjoint : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, vous vous souvenez qu'en 2009, avec M. le Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement, nous étions convenus de la nécessité de mettre en place le stationnement payant sur la Confluence et de le faire au fur et à mesure de l'avancée des travaux, puisqu'il semblait peu raisonnable de déployer celui-ci dans des lieux qui n'étaient pas encore l'objet d'un urbanisme achevé. La première étape a été, comme le montre ce graphique, la mise en place de 1 700 places de stationnement payant au Nord du cours Bayard, en 2010, ce qui permet d'assurer la rotation nécessaire des véhicules, tout en offrant aux résidents la possibilité d'avoir des places pour eux-mêmes, dans les conditions définies. Je rappelle que ces mesures sont destinées à éviter les voitures-ventouses, et à limiter les difficultés antérieures de stationnement.

Pour autant, au Sud de ce cours Bayard, les travaux étaient encore en cours et donc, ce n'est que récemment qu'a été décidé, en concertation avec vos adjoints, Monsieur le Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement, la mise en place d'une deuxième zone qui se situe entre la place Nautique et le cours Bayard et qui comporte 450 places de stationnement payant, auxquelles nous avons ajouté 170 places au niveau des Docks. C'est au total 620 places supplémentaires qui sont ajoutées, répondant à votre demande de l'époque et mises en place au fur et à mesure de l'avancée des travaux et de l'occupation des immeubles ou des commerces, restaurants et autres lieux de proximité.

Tout ceci obéit à la logique que nous avons à l'époque définie. Je crois que la concertation a été faite, y compris avec les habitants des quartiers concernés. D'ailleurs, pour qu'il n'y ait pas de surprise, après les premières semaines suivant la mise en place des horodateurs, il y a des explications données à tous les automobilistes, sans qu'ils soient verbalisés pendant un premier temps, simplement pour attirer leur attention sur cette mise en place du stationnement payant. Ce n'est qu'après quelques semaines que le stationnement payant se met en place tout à fait complètement.

Je crois que cette progressivité est de l'intérêt de tout le monde.

Pour votre deuxième question : comment assurons-nous la surveillance de ces zones de stationnement payant ? Et bien justement pour cela, il ne faut pas développer des quartiers immenses, d'un seul tenant et à une seule et unique période. En effet, il faut que les agents qui contrôlent le stationnement se familiarisent d'abord avec un quartier à taille humaine ; et puis, une fois que leur travail est optimal, c'est-à-dire suffisamment rapide pour être effectué dans de bonnes conditions, ils peuvent étendre, éventuellement, leur zone de contrôle. D'ailleurs, pour répondre à votre demande, nous avons créé une équipe mobile qui est véhiculée, qui permet de renforcer en tant que de besoin, le contrôle dans tel ou tel secteur.

Maintenant, si vous nous dites que le contrôle n'est pas suffisant, moi j'entends d'autres personnes se plaindre, au contraire, qu'il y a un risque

d'être verbalisé deux fois dans la journée. Donc, il y a ceux qui trouvent que c'est trop et d'autres qui trouvent que ce n'est pas assez ! Les uns parlent de contrôle insuffisant, les autres de harcèlement ! Je crois que nous sommes dans un juste milieu ; plus verbaliser serait mal perçu par les habitants ou les visiteurs. Moins verbaliser serait inefficace parce que cela ne serait pas respecté.

Donc, j'entends, Monsieur le Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement, que vous, vous souhaiteriez qu'il y ait une verbalisation intensive de tout automobiliste, dès qu'il stationne sans s'être acquitté de son titre de stationnement. Je pense que ce n'est pas dans la tradition lyonnaise de conduire un tel harcèlement ! Restons dans cette mesure, peut-être incomplète, mais qui, en tout cas, permet d'avoir un contrôle opportun et d'éviter le phénomène le plus important, qu'on appelle « les voitures ventouses », celles des pendulaires qui viennent une journée entière stationner sur une place de stationnement payant, sans pour autant y être autorisés. Ceux-là empêchent le fonctionnement de la ville. Pour le reste, si quelquefois, certaines personnes restent un quart d'heure de plus que leur temps payé de stationnement, cela n'entrave pas, de façon comparable le fonctionnement de la ville. D'ailleurs, je vous rappelle que nous avons introduit, depuis plusieurs années, le dispositif d'un quart d'heure gratuit, avec ticket de stationnement approprié.

M. LE MAIRE : Moi j'entends bien ce que me dit M. le Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement. Je vais aller dans votre sens et je vais demander à la Police municipale, dès qu'on verbalisera dans le 2<sup>e</sup> arrondissement, de dire que c'est à la demande expresse du Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement. Comme cela, ça m'évitera des problèmes, parce qu'en général, c'est moi qui porte cela. On va dire ainsi, comme cela vous aurez satisfaction par rapport à votre demande devant ce Conseil.

#### **b)- l'aménagement d'une salle associative municipale pour le Nord de l'arrondissement sur le site scolaire-petite enfance Savoie-Lamartine**

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement : Monsieur le Maire, votre réponse concernant ma première question ne me rassure absolument pas. Vous éditez une règle et vous nous dites publiquement aujourd'hui que cette règle, vous allez la faire appliquer un petit peu, mais de manière lâche, alors que je ne vous ai jamais parlé de harcèlement.

A la mairie du 2<sup>e</sup> arrondissement, on a une application stricte de la règle. Lorsqu'on édite une règle, c'est pour qu'elle soit appliquée, ce n'est pas pour commencer à dire, avant même...

M. LE MAIRE : Vous avez totalement raison !

M. BROLIQUIER Denis : Très bien !

Un mot pour vous dire que lorsqu'on nous a parlé de concertation avec la Mairie d'arrondissement, nous avons appris une fois de plus, cette décision, votre décision, dans Le Progrès, journal bien renseigné !

M. LE MAIRE : Quelquefois, même moi j'apprends des décisions que je prends !

M. TOURAINE Jean-Louis : Cela a été décidé en 2009, Monsieur Broliquier, puis rappelé plus récemment à votre adjointe.

M. BROLIQUIER Denis : La deuxième question posée par le Conseil du 2<sup>e</sup> arrondissement concerne les travaux d'aménagement de l'école Lamartine et du futur équipement petite enfance sur le même site, qui sont en cours à proximité de la place des Jacobins.

Les nouveaux plans laissent clairement apparaître qu'une salle au rez-de-chaussée d'environ 150 m<sup>2</sup> restera vacante. Depuis des mois, nous vous demandons d'aménager cette salle en simple espace de réunion, au profit des associations locales et au profit également du Conseil de quartier.

Il ne s'agit pas de travaux lourds et je pense même que l'investissement sera relativement léger. Allez-vous, oui ou non, saisir cette occasion unique d'offrir au quartier Nord du 2<sup>e</sup> arrondissement cette salle associative, qui répondrait à un réel besoin ? Je vous rappelle, en effet, qu'aucune salle municipale n'est ouverte aux associations, entre l'Hôtel de Ville et la rue Sainte-Hélène, alors que, paradoxalement, la vie associative est riche dans ce secteur du centre ville.

Mme GAY Nicole, Adjointe : Monsieur le Maire, chers Collègues, les travaux d'aménagement du groupe scolaire Lamartine et de l'équipement de petite enfance sont actuellement en cours et devraient s'achever en juillet 2011.

Ce chantier de 6 M€ permettra la mise à disposition d'une crèche de 48 berceaux et le réaménagement du restaurant et d'autres locaux scolaires, pour la plus grande satisfaction des habitants de ce quartier du centre ville.

Je sais, Monsieur le Maire, que vous avez eu l'occasion plusieurs fois peut-être, mais en tout cas dernièrement, de visiter l'ensemble de ces monumentaux travaux. Ce sont des travaux importants et difficiles dans un bâtiment difficile.

Donc, effectivement, une salle de 151 m<sup>2</sup> est vacante au rez-de-chaussée du bâtiment RTE qui est l'ancien bâtiment de Réseaux de Transport d'Electricité. Elle a été conçue pour constituer un ERP indépendant, distinct des deux autres, école et crèche, qui disposent d'un premier accès par le porche d'accueil commun et d'un second par la servitude de passage.

Alors, une fois aménagée, ce qui va supposer l'inscription d'un budget et la mise en œuvre des travaux correspondants, cette salle pourra tout à fait devenir un local associatif ouvert, non seulement aux associations du 2<sup>e</sup>

arrondissement, mais également aux Conseils de quartier et à l'ensemble des associations de la Ville de Lyon, au même titre que d'autres salles, mises à la disposition des associations par les services de l'Hôtel de Ville, dans le cadre de la Délégation que je conduis.

Voilà pour la réponse à votre question, Monsieur le Maire.

M. LE MAIRE : Merci bien, vous voyez Monsieur le Maire, que vous êtes comblé ce soir !

**c)- l'affectation des bâtiments de l'entrée de l'ancien marché-gare dans le cadre de Confluence ZAC 2**

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement : Une réponse de principe positive qui me convient bien. J'attends le délai maintenant !

Alors ma troisième question, elle concerne l'affectation des bâtiments de l'entrée de l'ancien marché-gare dans le cadre de Confluence ZAC 2, rue Casimir Périer.

Les bâtiments de l'entrée de l'ancien marché-gare seront conservés : les choses sont arrêtées, je crois, de ce côté-là.

Lors d'interventions ici même et dans la contribution à la conception de la ZAC 2, que les élus du 2<sup>e</sup> vous ont adressé l'an dernier déjà, nous vous avons fait des propositions concernant ces locaux, notamment une maison des associations et une mairie annexe, si le besoin est avéré. Tout comme d'ailleurs l'ont fait le Comité d'intérêt local Sud Presqu'île et le Conseil de quartier de Perrache-Confluence.

A ce jour, la mairie du 2<sup>e</sup> arrondissement n'a pas reçu de réponse à ces propositions. Or, depuis quelques semaines, des bruits circulent annonçant l'installation sur ce site d'une grande association culturelle de l'agglomération ou encore de bureaux pour Véolia. Qu'en est-il de ces informations et surtout quand allez-vous ouvrir une véritable concertation sur cette question cruciale pour l'avenir de ce quartier, sur ce sujet comme pour l'ensemble des futurs équipements de la Confluence ? Nous ne voulons pas être mis devant le fait accompli, lors de la présentation du plan des équipements publics de la ZAC 2, qui devrait être publié en fin d'année.

Et nous souhaitons être concerté sur l'ensemble de ces équipements publics.

M. BUNA Gilles, Adjoint : On va déjà vous rassurer. Il y a peut-être des rumeurs, mais il faut y couper court. Il n'est pas question de l'implantation d'une grande société que s'occupe de l'eau, entre autre, ou bien d'une grande association culturelle dans ces bâtiments. Je le démens formellement, c'est le premier élément.

Le deuxième élément, vous l'avez souligné, c'est que ces bâtiments nous appartiennent. Plus précisément, ils appartiennent à la Communauté urbaine. Dans l'étape actuelle, il n'y a pas de destination fixée pour chacun de ces locaux pour une raison très simple, c'est que la destination va être fixée par le PEP de la ZAC 2 qui avance. Nous, on y réfléchit. Vous avez fait des suggestions, la ville aussi doit y réfléchir pour voir si les idées qui se manifestent sont conformes avec la possibilité de programmation.

Dans les idées qui ont été évoquées, il y a évidemment la conservation de la salle Macé, cela va de soi avec des extensions et là on se dit qu'il serait bien effectivement, d'avoir des locaux pour les associations, une maison de quartier, et peut-être d'autres idées.

Simplement, je rappelle que le financement de toutes ces réalisations, on va les trouver dans le cadre de la ZAC 2 comme c'était le cas pour la ZAC n° 1.

Alors, je ne sais pas quel est le degré de concertation. Il me semble qu'elle est permanente sur ce sujet au niveau de la ZAC 2 comme c'était le cas au niveau de la ZAC 1. C'est peut-être le sentiment de ne pas l'être assez, mais on tâchera de vous y associer plus, mais je ne compte plus le nombre de réunions sur le projet, sur les intentions et ensuite sur les réalisations. Je n'ai pas d'inquiétude, vous non plus d'ailleurs. Si l'on regarde ce qui a été fait sur la ZAC 1, il y a un nombre d'équipements tout à fait considérable, ce n'est pas additionné, mais par contre, c'est la MJC, ce sont 9 classes pour un groupe scolaire, c'est le centre de loisirs sans hébergement, c'est le relais d'assistantes maternelles, c'est un établissement petite enfance, c'est l'implantation de la salle de musiques actuelles dans la bâtiment « porche » du MIN, c'est la participation financière au titre du PEP des travaux d'extension du groupe scolaire Alix, etc.

Donc, on a une chance historique ensemble de mettre des locaux associatifs et des équipements là où il faut. Je ne vois pas pourquoi on ne déciderait pas de manière unilatérale, il y a des élus, il y a des services, il y a des mairies et il y a une mairie centrale qui fait les arbitrages quand il est nécessaire d'en faire.

M. LE MAIRE : Merci bien Monsieur Buna, vous êtes pleinement rassuré, Monsieur le Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement.