

Le Conseil,

Vu le rapport du 9 décembre 1998, par lequel monsieur le président :

A - Expose ce qui suit :

La communauté urbaine de Lyon a engagé les études et des réflexions visant à réaménager l'avenue Tony Garnier et le boulevard Chambaud de la Bruyère à Lyon 7°.

L'aménagement global de cet axe dénommé boulevard scientifique Tony Garnier a pour objectifs de :

- fédérer l'ensemble du sud de Gerland autour de cet axe structurant qui reliera les grands équipements du secteur,
- requalifier cet axe en un boulevard urbain qui aura une plus grande mixité d'usages, une morphologie favorisant la valorisation du bâti, du végétal et du paysage.

L'aménagement global du boulevard scientifique, depuis la place Antonin Perrin jusqu'au boulevard périphérique Laurent Bonneval, représente un montant d'acquisitions foncières et de travaux supérieur à 12 MF. Conformément à l'article 300-2 du code de l'urbanisme, ce dossier a été soumis à une procédure de concertation dont les modalités ont été définies par la délibération du 5 mai 1986. Le conseil municipal de Lyon a délibéré sur ce sujet le 13 octobre 1997. Par délibération n° 1997-2129 du 20 octobre 1997, le conseil de communauté a proposé d'ouvrir la procédure de concertation.

Les résultats de la concertation sont énumérés ci-après :

Sur les deux cahiers ouverts, seul le cahier déposé à la mairie du 7° arrondissement, ouvert le 8 avril 1998 et clos le 1er septembre 1998, contient les observations du public.

Ces observations sont au nombre de 32 dont 5 qui émanent d'associations, avec des développements plus importants pour les associations Gerland Perspectives et Se déplacer autrement en région lyonnaise (DARLY). Sur 32 observations, 10 reprennent pour leur compte l'argumentaire de l'association Gerland Perspectives.

Les personnes ou associations qui se sont exprimées émettent des craintes sur le dossier, les principales interrogations et critiques formulées étant les suivantes :

- elles estiment que le projet de boulevard de deux fois trois voies est contraire aux objectifs du plan déplacements urbains puisqu'il va contribuer à accroître la circulation automobile. Le refus de l'accroissement du trafic est unanimement partagé,
- plus de la moitié des observations font part de la crainte des habitants à voir s'accroître la pollution atmosphérique générée par l'augmentation du trafic automobile, ceci d'autant qu'ils pensent que Gerland est déjà suffisamment pénalisé sur ce point par la proximité du couloir de la chimie,
- dans le même ordre de grandeur, l'attention est portée sur l'aggravation de l'insécurité provoquée par l'intensification du trafic à proximité de la cité scolaire internationale et des divers équipements sportifs,
- il est reproché au projet de boulevard scientifique de constituer en réalité un bouclage du périphérique en substitution au TOP. La voie, qualifiée par le public d'autoroute urbaine, de voie de transit, drainera un trafic automobile extérieur à Lyon,
- enfin, quelques personnes regrettent que le dossier de concertation n'ait pas été plus étoffé par des plans et des études précises sur les impacts du projet.

Aux observations, s'ajoutent les souhaits suivants :

- la possibilité de voir le flux automobile empruntant ce futur axe dévié hors du territoire de la ville de Lyon,
- le développement des transports en commun (bus ou tramway) et du vélo en substitution à l'automobile,

- le maintien des deux fois deux voies existantes, du site propre pour le bus, la réalisation des plantations et l'élargissement des trottoirs comme prévu dans le projet,
- l'organisation, par la ville de Lyon ou par la communauté urbaine de Lyon, d'une réunion sur le projet pour en débattre.

La Communauté peut argumenter que :

- le dossier de concertation mis à disposition du public a été élaboré sur les grandes lignes d'un programme et des orientations d'aménagement, ce qui justifie qu'il soit sommaire,
- pendant la mise au point du programme, cinq contacts auprès des associations ont permis de prendre en compte la majeure partie de leurs inquiétudes,
- le parti d'aménagement proposé par l'équipe lauréate du concours apporte les réponses aux questions de la manière suivante :

. un élargissement de l'emprise générale de 30 à 42 mètres du boulevard sans augmentation de l'emprise actuelle des voies automobiles. Cette emprise permettra une augmentation très sensible de la largeur des trottoirs (5 mètres environ) pour donner du confort aux piétons, de plus en plus nombreux dans ce quartier en plein aménagement et riche en grands équipements publics,

. la création, sur le trottoir, d'une piste cyclable bidirectionnelle (de 3 mètres de largeur), piste qui permettra le bouclage complet Rhône amont - Rhône aval,

. le rétablissement et l'augmentation des stationnements longitudinaux en bordure de trottoirs au droit des divers bâtiments (200 à 250 places), ces stationnements étant organisés par groupe de trois places alternant avec des bandes de plantations,

. la création d'un terre-plein central planté, réservant une voie de circulation aux services de sécurité (pompiers, police) pour assurer les secours au droit des grands équipements publics du quartier : stade, palais des sports, halle Tony Garnier ainsi que des installations du port Edouard Herriot,

. la création de deux sites réservés pour le passage des bus, l'un en sens nord sud dans le terre-plein central (partagé avec les services de sécurité), l'autre en sens sud-nord sur chaussées mais dissocié clairement des voies automobiles. A cet égard, le futur boulevard aura dans le sens nord-sud, trois voies de circulation et, dans le sens sud-nord, deux voies seulement, plus une voie réservée au bus,

. l'aménagement de nombreux carrefours à feux (11 à terme, sur le boulevard, à espacements réguliers). Ces carrefours, dont les feux seront coordonnés, limiteront très efficacement la vitesse des automobiles. Ils permettront surtout une réelle et bonne distribution du quartier Tony Garnier en plein développement. En effet chaque carrefour autorisera tous les mouvements de tourne-à-gauche et de tourne-à-droite,

. le traitement des carrefours sera particulièrement soigné pour assurer, dans les meilleures conditions de confort et de sécurité, la traversée de tous les usagers du boulevard. Le terre-plein central participera à cet objectif en offrant une pause dans le franchissement d'un côté à l'autre. Les passages seront eux-mêmes généreusement dimensionnés,

. un paysage structuré, en effet quatre lignes d'arbres de grand développement accompagnant le boulevard d'une extrémité à l'autre, voire une cinquième ligne, composée d'essences plus variées lorsqu'il n'y aura pas de stationnement longitudinal seront créées. En alternance avec le stationnement, des plantes tapissantes et des arbustes à petit développement agrémenteront les abords du boulevard.

En résumé, l'objectif principal de la requalification du boulevard scientifique est de favoriser la plus grande mixité des usagers (piétons, vélos, voitures, etc.).

C'est par la mixité des usages que le boulevard atteindra la plénitude de son rôle d'espace public urbain.

Il est à noter que, lors des récentes présentations du projet détaillé par l'équipe de maîtrise d'oeuvre dans les locaux de la mairie du 7^e arrondissement, ces mêmes associations ont fait part d'une meilleure compréhension des intentions de la collectivité sur les aspects fonctionnels et qualitatifs.

Il leur a été précisé, par ailleurs, que le dialogue engagé sera poursuivi durant toute l'élaboration des études et que le projet définitif sera soumis à enquête publique au cours du premier trimestre 1999 ;

B - Propose de délibérer comme suit ;

Vu ledit dossier ;

Vu l'article 300-2 du code de l'urbanisme ;

Vu sa délibération en date du 5 mai 1986 et celle n° 1997-2129 en date du 20 octobre 1997 ;

Vu la délibération du conseil municipal de Lyon en date du 13 octobre 1997 ;

Oùï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

DELIBERE

1° - Prend acte du bilan de la concertation

2° - Décide la poursuite des études.

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