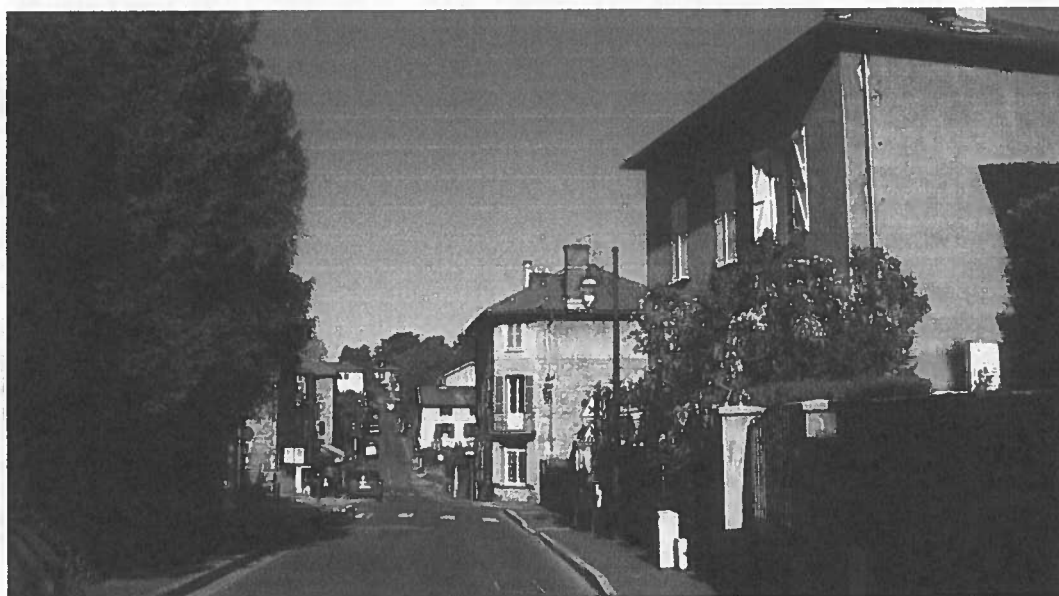


SOMMAIRE

REQUALIFICATION DE LA RUE DU 8 MAI 1945 À SAINT GERMAIN AU MONT D'OR



BILAN DE LA CONCERTATION

Juillet 2017

SOMMAIRE

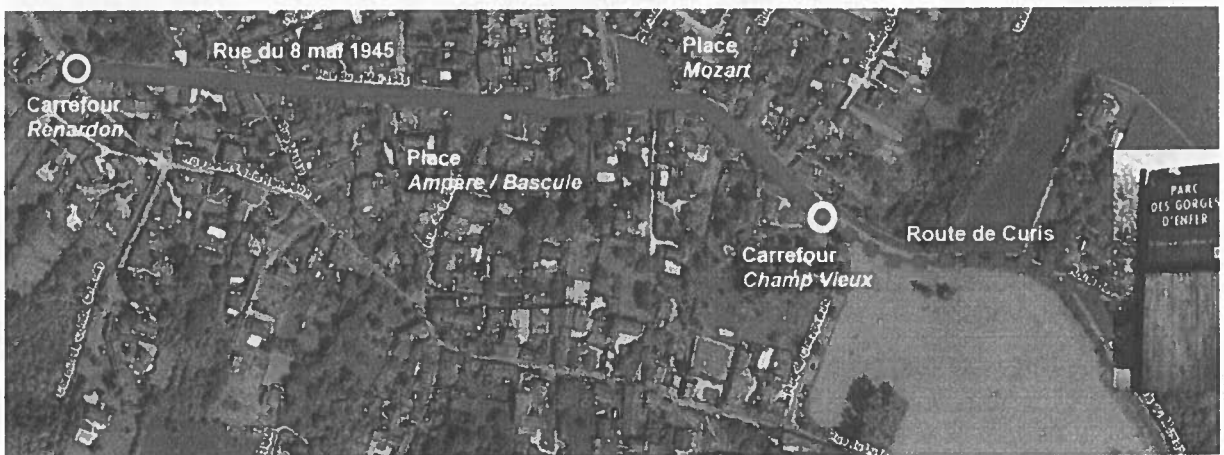
I. RAPPEL SUR LES MODALITES DE LA CONCERTATION.....	3
II. SYNTHESE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC.....	4
III. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS.....	5
III.1. Le trafic, le plan de circulation.....	5
III.2. Vitesses, sécurité routière.....	6
III.3. Le stationnement.....	7
III.4. Les modes doux.....	7
III.5. Les places.....	8
IV. BILAN DE LA CONCERTATION.....	8

I. RAPPEL SUR LES MODALITES DE LA CONCERTATION

La présente concertation préalable avait pour objet le projet de requalification de la rue du 8 mai 1945 à Saint Germain au Mont d'Or.

Plus exactement, le périmètre de cette concertation préalable concerne :

- la section courante de la rue du 8 mai 1945 entre la rue Renardon et la rue de Champvieux ;
- les places Ampère/ Bascule et Mozart ;
- la création d'un cheminement mode doux permettant de rejoindre le parc des Gorges de l'Enfer (le long de la route de Curis) ;



Le périmètre opérationnel

La concertation s'est tenue du 14 juin au 13 juillet 2017 inclus.

Durant cette période, un dossier de concertation a été mis à la disposition du public avec un cahier destiné à recueillir les observations :

- Au siège de la Métropole de Lyon, à l'accueil, 20 rue du Lac – 69003 Lyon
- À la mairie de Saint Germain au Mont d'Or

Ce dossier de concertation était également disponible sur le site internet de la Métropole : <https://www.grandlyon.com>, rubrique « une métropole de projets », page « Concertations - Enquêtes publiques », avec possibilité de transmettre les observations par courriel à l'adresse mail spécifiquement ouverte à cet effet : concertation.8mai1945@grandlyon.com

Le dossier de concertation présentait successivement :

- les éléments de contexte et le diagnostic,
- les enjeux et objectifs du projet,
- les orientations possibles en termes d'aménagement,
- le calendrier du projet.

Par ailleurs, une réunion publique a eu lieu le 28 juin 2017 à 20h00 à Saint-Germain au Mont d'Or (salle Georges Brassens).

II. SYNTHÈSE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

10 contributions écrites ont été exprimées dans les registres déposés en mairie de Saint Germain au Mont d'Or, à l'Hôtel de Métropole, et via la boîte mail créée pour la concertation :

- 2 dans le registre déposé en Mairie de Saint Germain au Mont d'Or,
- 0 dans le registre déposé au siège de la Métropole,
- 8 sur la boîte mail créée.

Toutes les contributions écrites proviennent de riverains directs du périmètre de l'opération.

Les contributions écrites abordent les différents sujets suivants :

- Le trafic, le plan de circulation : 12 mentions / observations ;
- Les problématiques de vitesses et de sécurité routière : 9 mentions / observations ;
- Les places Ampère/Mozart : 5 mentions / observations ;
- Le stationnement : 3 mentions / observations ;
- Les modes doux (cheminements piétons, aménagements cyclables) : 3 mentions / observations
- Autres (cas particuliers notamment) : 4 mentions / observations

La réunion publique du 28 juin 2017 a réuni une cinquantaine de personnes et a donné lieu à de nombreux échanges : 25 prises de parole environ ont ainsi été dénombrées.

Les thèmes abordés dans ce cadre ont été repris dans les contributions écrites (cf. ci-dessus).

III. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

III.1. Le trafic, le plan de circulation

- **Le trafic de transit**

De nombreuses observations font références au trafic de transit constaté sur la rue du 8 mai 1945, relevé notamment en heure de pointe du matin pour éviter les quais de Saône et les embouteillages en amont du pont de Neuville. Ce trafic serait source de nuisances et d'incivilités.

Ce point confirme l'un des enjeux identifiés suite au diagnostic et à poursuivre par l'aménagement : apaiser la circulation et chercher dans ce cadre à dissuader le trafic de transit.

Sur ce point des contributeurs font remarquer que les GPS et autre outils de navigation ou de calculs d'itinéraire incitent actuellement à emprunter la rue du 8 mai 1945 pour effectuer les trajets Chasselay – Neuville sur Saône

- **Les évolutions du plan de circulation à l'échelle du centre bourg**

Afin de dissuader ce trafic de transit, des interrogations concernent la faisabilité d'une mise en place d'un sens unique sur la rue du 8 mai 1945, avec cependant la crainte que ce dispositif fasse augmenter les vitesses pratiquées

Les études de circulation menées sur le centre bourg conduisent au contraire à maintenir un double sens sur la rue du 8 mai 1945, sachant notamment que les autres voies du centre bourg, particulièrement étroites, ne seraient pas aptes à recevoir le report de trafic que ce sens unique engendrerait.

Ainsi les études menées conduisent au contraire à retenir les évolutions suivantes en termes de plan de circulation et à l'échelle du centre bourg de Saint Germain :

- *Maintien du double sens circulé sur la rue du 8 mai 1945, qui reste une voie de liaison interquartier;*
- *Mise en sens unique des voies transversales, très étroites, afin de libérer des emprises pour les modes doux et/ou du stationnement.*

Sur ce dernier point, plusieurs avis jugent opportun effectivement la mise en sens unique de certaines de ces transversales (rue de la Combe, rue du Lavoir) pour des raisons notamment de girations et/ou de sécurité au niveau des carrefours avec la rue du 8 mai. Seul un contributeur s'inquiète du maintien de l'accès des véhicules agricoles par son entrée charretière en cas de mise en sens unique de la rue Jean Louis Renardon.

Par ailleurs et toujours dans un objectifs de dissuasion du trafic de transit, plusieurs contributeurs plaident pour un aménagement à plus grande échelle du plan de circulation et notamment à l'Ouest du périmètre, en interdisant par exemple la circulation sur la route de Saint Hilaire depuis Chasselay aux autres usagers que les riverains et les agriculteurs, ou en la destinant exclusivement aux modes doux.

L'aménagement de la route de Saint Hilaire dépasse cependant le périmètre de la présente opération.

III.2. Vitesses, sécurité routière

- **Les vitesses de circulation**

D'une manière générale le diagnostic et les enjeux sont partagées sur ce thème, à savoir : les vitesses relevées sont actuellement limitées dans la partie centrale où l'encombrement (stationnement) rend difficile les croisements et donc la prise de vitesse. Des vitesses plus élevées sont cependant connues en périphérie et notamment à l'Ouest de la rue du 8 mai où la chaussée s'élargie.

L'aménagement devra par conséquent veiller à ne pas favoriser l'augmentation des vitesses, voir les diminuer. Des contributeurs craignent cependant que la réalisation dans cet objectif de ralentisseurs ou de plateaux génère des nuisances sonores.

Au stade du programme, le principe retenue pour la rue du 8 mai dans la traversée du bourg serait bien le principe d'une zone apaisée : vitesse limitée à 30 km/h. Cela devra s'accompagner obligatoirement par des aménagements qui permettront de marquer l'entrée du bourg, à l'ouest notamment. Il est par ailleurs prévu des largeurs de chaussée limitées (5,20 m) permettant là également de ne pas inciter à la vitesse. La création de chicanes ou d'alternats, dans la cadre de la matérialisation du stationnement, permettra également de faire ralentir les véhicules.

Un contributeur interroge sur la possibilité de mise en place d'une zone de rencontre (20 km/h) dans la partie centrale de la traversée.

La possibilité de voir créer une zone de rencontre au droit de la place Ampère et des commerces existants a fait l'objet d'une analyse dans le cadre des études préalables. Ces études ont montré que des usages piétons dans la zone proche des commerces et restaurants existaient, mais principalement sur une plage horaire très réduite : entre midi et 14 heures. En dehors de cette plage horaire, la lisibilité d'une zone de rencontre s'avère ainsi difficile.

Cependant, l'aménagement devra poursuivre un objectif d'affirmation de la centralité au droit de la place Ampère.

- **La sécurité routière (au droit des carrefours)**

Bien que peu d'accidents soient relevés aujourd'hui, plusieurs contributions insistent sur la dangerosité de certains carrefours : carrefour avec la rue de la Combe, carrefour avec la rue de la résistance où les STOP existants ne seraient pas respectés, mini giratoire au droit de la rue du Manoir non efficace...

L'ensemble de ces carrefours sont intégrés au périmètre opérationnel et feront par conséquent l'objet d'un réaménagement. Les régimes de priorité seront également réinterrogés dans le cadre des études de conception.

III.3. Le stationnement

Plusieurs contributions évoquent le stationnement longitudinal le long de la rue du 8 mai qui se fait aujourd'hui en partie sur trottoir et s'avère particulièrement gênant pour les cheminements piétons. Cette problématique est évoquée pour l'axe 8 mai 1945, mais aussi au niveau de la place de la Résistance (les voitures empiètent sur le trottoir) mais aussi au niveau de la place de la Bascule où un contributeur évoque la difficulté à accéder à la boîte aux lettres.

Ceci confirme l'enjeu identifié de matérialisation du stationnement, aujourd'hui inexistant sur une partie du périmètre.

La matérialisation du stationnement imposera une modification de la répartition du stationnement à l'échelle du périmètre (déplacement d'une partie des places de stationnement de la centralité vers la périphérie de l'axe où des emprises disponibles sont plus facilement trouvées). Cette matérialisation pourrait s'accompagner également d'une évolution possible de la réglementation, notamment sur la partie centrale afin de favoriser la rotation des véhicules.

Des contributeurs font part de leur inquiétude quant à la mise en place d'une zone bleue qui pénaliserait selon eux les résidents qui ne disposent pas de garages privés.

Or, une rotation des véhicules va dans le sens d'un maintien des commerces présents dans la centralité. Le nombre de places à l'échelle du périmètre sera par ailleurs à minima maintenu et les études de stationnement réalisées montrent que des places resteront disponibles pour les résidents. Il est par ailleurs rappeler que les places existantes sur le domaine public n'ont pas vocation à être « privatisées ».

III.4. Les modes doux

- **Les cheminements piétons**

Là également, les enjeux identifiés sont confortés par les contributions. Les trottoirs existants sont peu larges et les cheminements piétons sont rendus difficiles par le stationnement (cf. point précédent). Les traversées piétonnes ne sont par ailleurs pas suffisamment sécurisées et parfois dangereuses.

- **Les aménagements cyclables**

Très peu de contributions mentionnent les vélos. Seul un contributeur évoque le souhait d'un aménagement cyclable entre la route de Saint Hilaire et la route de Curis.

Sur la rue du 8 mai 1945, les faibles emprises disponibles (parfois moins de 8 m de façade à façade) ne permettent pas la réalisation d'un aménagement cyclable. Le trafic relevé (2 500

veh/jours dans les 2 sens confondus) ainsi qu'une limitation de vitesse à 30 km/h permettent d'envisager une circulation des vélos sur la chaussée.

Sur ce thème « modes doux », il est à noter qu'aucune contribution n'a été recensée quant au projet de création d'une liaison mode doux (voie verte) entre le centre bourg et le parc des Gorges de l'Enfer.

III.5. Les places

D'une manière générale, peu de contributions concernent les places

- **La place Ampère/Bascule**

Un seul contributeur s'est positionné quant aux orientations d'aménagements présentées dans le dossier, avec une préférence pour le scénario basé sur le maintien de la configuration actuelle de place avec maintien du stationnement côté Bascule.

- **La place Mozart**

Concernant la place Mozart, 2 contributeurs ne souhaitent pas voir favoriser les jeux de ballons (qui existent aujourd'hui): problème de sécurité vis-à-vis de la circulation, nuisance pour le lotissement riverain.

Un contributeur ne souhaite pas que le stationnement se fasse sur la place au détriment de l'espace dédié aux jeux d'enfants.

Plusieurs orientations étaient en effet avancées dans le dossier de concertation quant à l'implantation du stationnement. Il apparaît préférable au stade du programme d'inciter le concepteur à créer du stationnement le long des voies plutôt que sur la place côté lotissement.

IV. BILAN DE LA CONCERTATION

D'une manière générale, la concertation a permis de valider le diagnostic et les enjeux poursuivis dans le cadre du projet. L'opportunité du projet fait consensus et aucun élément n'est de nature à remettre en cause la poursuite du projet.

La concertation a fait ressortir une réelle attente quant au réaménagement de l'axe 8 mai 1945, davantage que pour le réaménagement des places ou la création de la liaison modes doux vers le parc des Gorges de l'Enfer.

La Métropole portera la plus grande vigilance au traitement des questions révélées par la concertation, notamment en termes d'amélioration de la sécurité des cheminements piétons, et d'apaisement de la circulation dans la traversée du centre bourg de Saint Germain au Mont d'Or.