



AMÉNAGEMENT DE LA RUE GARIBALDI RÉUNION PUBLIQUE DU 19 MAI 2010 SYNTHÈSE DES DÉBATS

PRESENTATION DU PROJET

Périmètre de la concertation : aménagement de la rue Garibaldi et de ses espaces publics entre Vauban et Berthelot.

La rue Garibaldi constitue un axe routier structurant traversant les 6^e, 3^e et 7^e arrondissements. Actuellement, il y a peu ou pas de place pour les transports en commun, ni pour les modes de transport « doux ». Les espaces et équipements publics qui la composent et la longent ne sont pas assez mis en valeur.

Le projet de réaménagement, soumis à concertation, repose sur un certain nombre de principes fondateurs :

- Remise à niveau de la circulation automobile avec la suppression des trémies (faisabilité encore à l'étude pour la trémie Gambetta).
- Circulation automobile sur 3 voies (sens nord sud) sur l'ensemble du linéaire.
- Création d'une promenade piétonne, paysagère, le long de la rue Garibaldi et aménagement de 5 hectares d'espaces publics (espaces publics attenants à la rue).
- Amélioration des déplacements piétons, avec l'aménagement de trottoirs confortables.
- Création d'un aménagement cyclable à double sens, séparé des autres modes de circulation
- Aménagement (réversible) d'une contre allée sud > nord ou un double site propre pour les transports en commun

LES PRINCIPALES INTERVENTIONS

Un aménagement à 2 ou 3 voies ?

Après la présentation des intentions du projet, la question du nombre de voies de circulation revient tout au long du débat.

Pour certains, l'aménagement à 3 voies traduit un manque d'ambition de la part de la communauté urbaine ; ils se prononcent pour une réduction à 2 voies de circulation qui traduirait la volonté du Grand Lyon de limiter la place de la voiture en ville.

Pour d'autres il apparaît tout simplement difficile de cumuler les différents modes de circulation (voiture, bus, vélos, piétons) sur l'ensemble de la rue Garibaldi.

Les différentes questions :

- La question des 3 voies est-elle réglée ou la concertation peut-elle permettre de revenir sur ce point ? Le choix de 3 voies plutôt que 2 voies apparaît relever d'un choix politique et non technique (Association Les droits des piétons).
- Comment concilier sur une même emprise des trottoirs plus larges, un double sens cyclable, un site propre et trois voies de circulation ? Avec 3 voies comment est-il possible de tout aménager ? (Association Demain Garibaldi).

Les réponses apportées :

Le choix est arrêté : l'aménagement prévoit 3 voies de circulation.

L'hypothèse de 2 voies de circulation a été écartée car les premières expertises montrent qu'un tel aménagement renverrait 15 000 véhicules journaliers sur les rues adjacentes, qui n'ont pas vocation à accueillir cette circulation et cela engorgerait les quartiers, en particulier le secteur de la Part-Dieu. Ceci n'est pas acceptable.

- des études détaillées seront présentées lors des ateliers de concertation.

Un projet unique pour toute la rue ?

L'emprise de la rue Garibaldi est inégale, plusieurs intervenants remettent en question la concrétisation d'un projet unique sur l'ensemble du tracé.

L'exemple du projet des berges du Rhône est cité pour illustrer le fait qu'un projet unique peut bénéficier d'aménagements différents selon les espaces.

Les questions :

- Pourquoi partir du principe qu'on aura 3 voies sur l'ensemble du linéaire ?
- Pourquoi ne pas envisager 2 voies par endroit ?

Les réponses apportées :

La coupe de principe offre un profil qui pourra être adapté selon les secteurs de la rue, évidemment il existe des contraintes urbaines qui amèneront à concevoir des aménagements et arbitrages différents. La concertation constitue en ce sens un outil d'enrichissement.

Les principes à respecter par les concepteurs sont : la promenade publique, l'aménagement cyclable double sens séparé des voitures et piétons, trois voies de circulation Nord-Sud, une contre-allée ou un site propre transports en commun, des trottoirs et un aménagement paysager. En ce qui concerne la trémie Gambetta, le cas n'est pas tranché car il existe entre autres un rétrécissement important au niveau du métro.

Avis du Maire du 3e arrondissement :

La question est un faux débat : évidemment il y aura des arbitrages et pas la même chose partout. Ces arbitrages devront être faits en fonction des objectifs (valorisation des modes doux). Les traitements ne seront pas les mêmes partout. Il regrette que le débat se concentre sur cette seule partie du projet.

Critiques des ambitions du Grand Lyon

Les objectifs du Grand Lyon visent à baisser les émissions de gaz à effet serre de 20 % d'ici à 2020. Pour certains intervenants, le projet à 3 voies traduit un manque d'ambition par rapport à ces objectifs et la réelle volonté de promouvoir les modes de circulation « doux ».

Les interventions :

- Comment arriver à cet objectif si on est si peu ambitieux en termes de diminution du nombre de voies de circulation ?
- L'argument de l'image : l'innovation en termes de déplacement est fondamentale quant à l'image de marque de la ville (cf. l'exposition de Shanghai). Une rue Garibaldi réellement apaisée à 2 voies plutôt que 3 voies irait dans le sens d'une réelle innovation et permettrait à la ville de vraiment se démarquer.

Les réponses :

Les objectifs du Grand Lyon visent à réduire la part de la voiture, mais il ne s'agit pas de la ramener à zéro, ce serait incohérent avec une agglomération de cette taille notamment avec dans ce secteur le développement de la Part Dieu.

La rue Garibaldi est aujourd'hui une autoroute urbaine, l'objectif est d'en refaire une rue dotée d'un cadre de vie agréable (paysages, aménagement urbain, qualité de vie pour les riverains, développement des commerces, activités sociales).

Sur la question des 3 voies, il est rappelé que le chiffre de 30 000 véhicules/jour concerne la partie la plus circulée. Le développement du secteur Part Dieu générera des trafics supplémentaires (6 000 véhicules/jour sont à prévoir à l'horizon 2020). Le dimensionnement à 3 voies de circulation tien bien sûr compte de cela ; mais l'hypothèse est également faite qu'une partie importante des déplacements sera reportée sur les transports publics et les modes doux.

Les objectifs du Grand Lyon se veulent ambitieux :

- réduire la part de la voiture à 38 % (aujourd'hui la répartition entre les modes motorisés sur le quartier de la part Dieu est de 43% pour les voitures particulières et de 57 % pour les transports en commun) ;
- redonner la priorité aux deux roues et piétons ;
- poursuivre la politique d'investissement en matière de transport public, développement des modes doux, politiques de stationnement payant, parcs relais, développement du réseau express REAL), changements de comportements ...

Intégration des transports en commun

Plusieurs intervenants (Associations Déplacement citoyen, Demain Garibaldi) reprochent au projet de ne pas aborder suffisamment la question des transports en commun, notamment de ne pas proposer de schéma ni de plan de circulation des TC. La rue Garibaldi est actuellement peu empruntée par les bus, il n'y a pas de transports en commun dans la partie centrale de la rue. Un représentant de Déplacement Citoyen s'interroge sur les études menées par le Sytral en la matière. L'absence de dernier a suscité interrogations et scepticisme de la part des intervenants.

Les différentes questions :

- Pourquoi ne pas envisager sérieusement la question des transports en commun au lieu de la laisser en suspens?
- Comment une contre allée peut-elle devenir une voie en site propre bus en double sens ? Un site de ce type nécessite des trottoirs, des arrêts... Deux voies permettraient d'offrir une vraie proposition de transport en commun.
- La rue Garibaldi est déjà à trois voies, comment pourra-t-on concilier des bus et des grands trottoirs, notamment au niveau de la piscine ?
- Est-il envisageable de créer une vraie voie pour les transports en commun qui partirait du 6^e pour aller jusqu'à l'avenue Berthelot ?
- Quelles études sont menées par le Sytral ? Pourquoi n'y a-t-il pas de schéma des transports en commun ?

Les réponses :

Les études sur la possibilité d'insérer les transports en commun rue Garibaldi ne sont pas encore finalisées. La question des transports en commun n'est donc pas fermée. La proposition de la contre-allée peut évoluer, les hypothèses et leurs impacts seront étudiés au cours des ateliers. Pour le moment les choses sont encore ouvertes dans le cadre de la concertation préalable.

A ce jour aucune desserte nouvelle de transports publics n'est programmée. Le Sytral a fait une proposition d'aménagement des lignes 41 et 47 qui empruntent actuellement la rue Garibaldi en partie et pour un seul des sens de trajet.

En fonction des projets du Sytral, il paraît logique qu'il y ait, à terme, un bus en site propre car ce serait un levier pour diminuer le trafic voiture. Pour autant, les études du Sytral ne sont pas arrêtées, celui-ci sera présent pour entendre et écouter les propositions en ateliers.

Avis du Maire du 6^e Arrondissement

Il demande des précisions sur les études menées. Un vrai site propre nécessite un cadencement conséquent, pour que les utilisateurs choisissent d'emprunter les transports en commun. Cela peut gêner la fluidité. De vraies interrogations s'imposent sur la question de la fluidité et de l'utilisation des transports en commun. Il demande par ailleurs à ce que le Sytral s'engage à l'avenir.

- Comment se fait-il qu'il n'y ait jamais eu d'essai de transport en commun sur l'axe Nord sud de la rue Garibaldi ?
- Le fonctionnement est-il compatible avec le cadencement prévu pour un site propre ?
- Quels transports en communs prévus sur le secteur Lafayette ?

Suppression des trémies

Les questions :

- Pourquoi ne pas laisser les trémies pour les voitures et aménager au-dessus les espaces pour piétons, les vélos et transports en commun ?
- Les trémies font coupure parce qu'elles ne sont pas recouvertes, il suffirait de les recouvrir et d'aménager dessus.

Les réponses :

Conserver les trémies ne permettrait pas vraiment d'améliorer la circulation. En effet, la majorité du trafic est un trafic de « cabotage », qui nécessite donc des sorties rapprochées et importantes ; on se retrouverait donc dans la situation actuelle. De même, conserver les trémies maintiendrait le phénomène de coupure urbaine de façon importante ; en effet, les transports en commun et les vélos en surface seraient sans cesse coupés par les carrefours et les échanges qui se font en surface. D'un point de vue urbain cela n'aurait pas de sens. D'autre part en termes de réglementation et de coût l'entreprise apparaît « impensable ».

Le contenu des études menées

Les membres des différents CIL (comité d'intérêt local) s'interrogent sur le contenu des études de circulation. Des inquiétudes sont formulées concernant les conséquences de l'aménagement sur les déplacements Nord-Sud (pour les personnes travaillant à Part Dieu, autour du quartier Vilette). D'autres interrogations concernent le projet dans son ensemble : le ralentissement, la pollution, le bruit, les carrefours, etc.

Des interrogations se font entendre également sur les méthodes de comptage du nombre de véhicules (certains intervenants émettent des doutes sur les chiffres 15 000 véhicules/jour).

Globalement les intervenants semblent penser que la priorité est donnée aux voitures : « aujourd'hui on dit qu'on va faire 3 voies de circulation et qu'on aménage ensuite le reste. Pourquoi ne pas commencer par penser aux piétons, vélos, transports en commun, on voit ce qui reste et on se dit 2 ou 3 voies. »

Un besoin de précision se fait sentir sur le fait que passer de 3 à 2 voies obligerait 15 000 véhicules à emprunter les rues adjacentes.

Les questions posées :

- Les études tiennent-elles compte des effets induits de l'aménagement (2 ou 3 voies) sur les quartiers avoisinants de la rue Garibaldi (rue Vendôme, rue Duguesclin etc.) ?
- Existe-t-il des plans de circulation, le développement du secteur Part Dieu est-il pris en compte ?

Les réponses :

Les études de circulation sont neutres et elles tiennent compte du développement du secteur Part Dieu. Au cours des ateliers seront présentés les différentes études et simulations (comptages et mesures des remontées de voitures).

Exemple sur les simulations des cycles de feux : on constate avec un cycle de feux à 75", la rue Garibaldi présente des retenues considérables alors qu'à 90" secondes, on a plus de fluidité. Les retenues ne doivent pas être trop importantes car elles génèrent de la pollution, du bruit et ne sont pas compatibles avec des impératifs de sécurité (tunnel Servient). Il y a un calage assez fin à étudier. Les simulations dynamiques pour 2 voies sur Garibaldi sont en cours de réalisation. Elles seront présentées dans les ateliers.

Equipements publics

- Sécurité autour des équipements publics, par rapport aux enfants notamment : quels aménagements autour de la piscine ?
- L'aménagement permettra-t-il l'amélioration des espaces et équipements existants ou existe-t-il une volonté de renouveler l'offre ?

Interventions des élus d'arrondissement

Jean-Jacques David, maire du 6^e arrondissement

Il souligne qu'apparemment tous ceux qui se sont exprimés ne sont pas en accord avec le projet, il évoque la possibilité d'amendements.

Proposition : commencer le réaménagement par le sud et remonter par le nord au lieu de l'inverse prévu.

Thierry Philip, maire du 3^e arrondissement

Il est en accord avec les principaux choix faits sur le projet mais considère qu'il est important d'avoir une vision globale et que l'on tienne compte du développement du projet Part Dieu.

5 débats importants doivent être envisagés:

- 2 voies ou 3 voies : évidemment le projet devra s'adapter aux zones concernées (cf aménagement des berges). Si des impossibilités techniques apparaissent lors des études plus fines pour faire passer 3 voies en certains points ou pour supprimer la trémie Gambetta, des évolutions seront à imaginer pour ces secteurs. Les prestataires qui seront bientôt retenus auront pour mission de finaliser toutes ces études.
- Cours Lafayette et double site propre C3 : il est évident qu'il faut un double site propre pour que le C3 ait un cadencement efficace. Il ne sera probablement pas possible de faire la partie 3^e arrondissement avant le démarrage des travaux sur Garibaldi, il y aura probablement un certain décalage mais c'est un enjeu majeur.

- Espaces publics : Oui, nous avons la volonté d'embellir les parvis des halles, la place Charles de Gaulle, celle des Martyrs de la Résistance...
- Cadre de vie : C'est un enjeu majeur du projet. Il ne faut pas se focaliser uniquement sur l'aspect circulation. En effet, il y a des gens qui vivent, qui travaillent le long de cette artère. Il s'agit donc d'aborder les questions de déplacement, de stationnement, mais aussi de qualité urbaine, de développement commercial, de lien entre les quartiers
- Tranquillité et sécurité : Il sera également important de réfléchir aux conséquences des aménagements pour les riverains. Ce travail devra se faire avec le futur maître d'œuvre.

Jean-Pierre Flaconnèche, maire 7^e arrondissement

Le 7^e arrondissement est en accord avec le projet global mais relève certains points à ne pas oublier dans le débat tels que :

- l'accès au parc Sergent Blandan qui est essentiel pour l'arrondissement
- les conséquences des aménagements de voirie en termes de circulation et les embouteillages dans le 7^e.