



Projet de réaménagement de LA RUE GARIBALDI

Lyon 6^e / Lyon 3^e / Lyon 7^e

/// À COMPTER DU 1^{ER} JUIN 2010

DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE



GRAND LYON

communauté urbaine

Maîtrise d'ouvrage :

Communauté urbaine de Lyon - Direction de la Voirie
Direction de la Voirie - Service Ingénierie
Unité Conduite d'Opérations
20, rue du Lac - 69003 Lyon
Tel : 04 26 99 32 71

Ce dossier de concertation présente successivement :

▪ la rue Garibaldi

situation et historique
configuration
usages et déplacements
environnement urbain

▪ le projet d'aménagement

périmètre
objectifs
aménagements
planning

▪ la concertation préalable

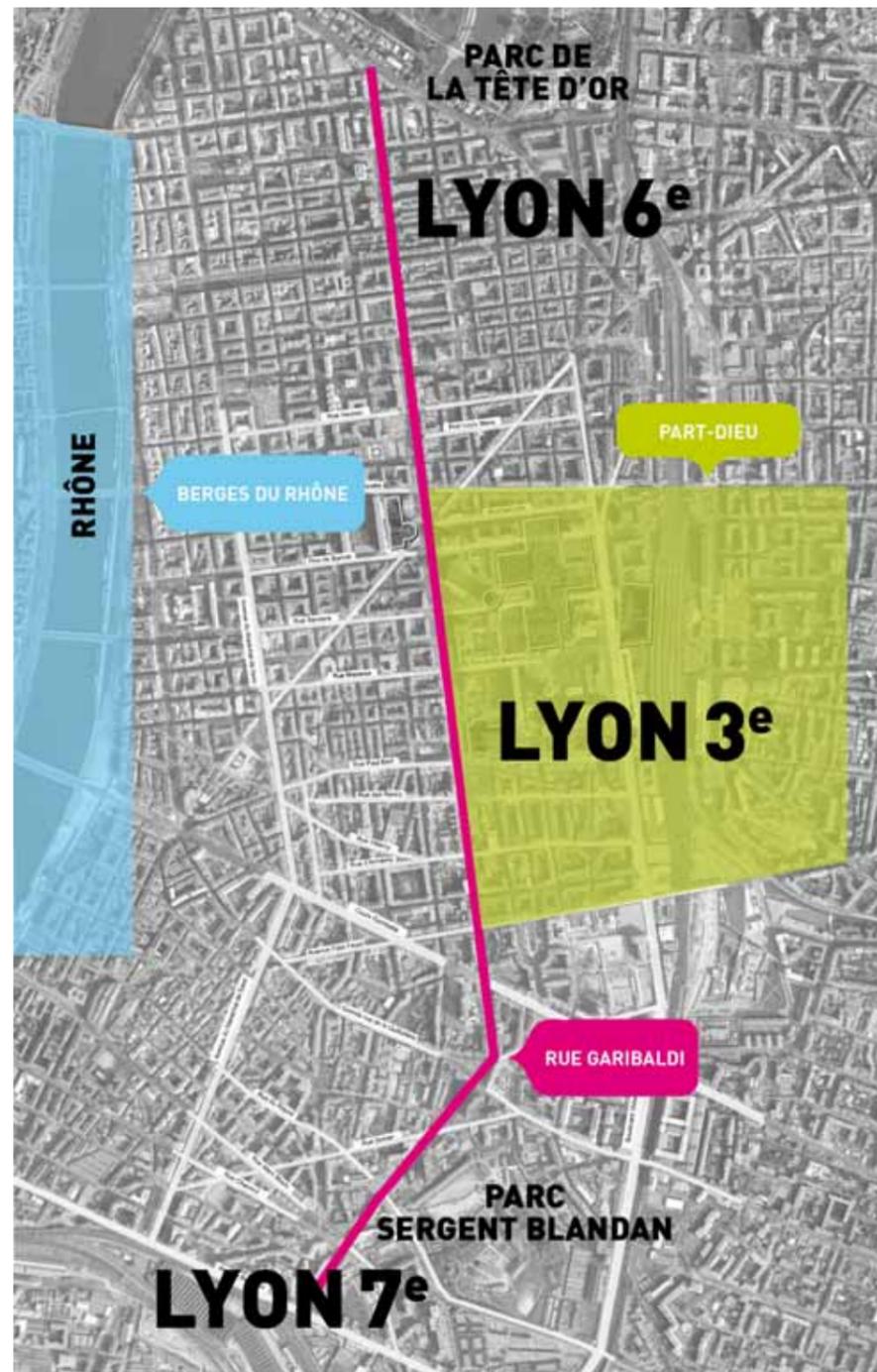
1. LA RUE GARIBALDI



1.1. Situation et historique



La rue Garibaldi s'étend selon un axe nord / sud du boulevard des Belges (Lyon 6^e) jusqu'à l'avenue Berthelot (Lyon 7^e).



Réalisée au cours des XIX et XX^e siècles, la rue Garibaldi était une voie importante qui longeait l'ancienne caserne de la Part Dieu, et un symbole du développement de la rive gauche du Rhône.

Elle est devenue, il y a 30 ans, dans le cadre du projet du centre directionnel de la Part Dieu, un axe de desserte routière majeur. Trois trémies et des passerelles piétonnes ont été construites. A cette époque, l'un des objectifs de l'urbanisme était d'adapter la ville à l'automobile.

Dans les années 90, la Communauté urbaine a requalifié la majeure partie de cette rue, côté 6^e arrondissement, entre la rue de Sèze et la rue Vauban.

Ensuite, avec la démolition d'une passerelle, un carrefour à feux a été installé à l'intersection avec les rues Bouchut et Mazenod, ce qui a amélioré les relations entre la Part-Dieu et le quartier Saxe-Paul-Bert. Les revêtements de chaussée ont été repris dans les trémies, la section entre la route de Vienne et l'avenue Berthelot a été requalifiée lors de la réalisation de la ligne de tramway T1.

Plus récemment, le carrefour des rues de l'Arménie et du Pensionnat a été réaménagé pour une traversée piétonne plus sûre et confortable.



1.2. Configuration



Dans sa partie nord, l'axe présente :

- un tracé très large au début (environ 30 m) en proposant 2 trottoirs, 2 emprises de stationnement et 5 files de voie roulante,
- légèrement plus dilaté ensuite,
- totalement pincé entre la rue Tronchet et la rue de Sèze (2 trottoirs étroits et 3 voies de circulation).



Dans sa partie médiane, la rue Garibaldi s'apparente à un axe essentiellement routier :

- par son envergure (5 voies roulantes),
- par son gabarit comportant des sur-largeurs,
- et par son tracé associant 3 passages en trémie.



Dans sa partie entre la rue de Sèze et la rue Vauban, la rue Garibaldi offre :

- 3 voies de circulation,
- 2 contre-allées, l'une en sens nord/sud desservant l'est de la rue Garibaldi, l'autre en sens sud/nord desservant l'ouest de la rue Garibaldi.

Chaque contre-allée propose deux espaces de stationnement en long et en épi.



Dans partie finale, la rue Garibaldi garde un tracé de voie routière (5 à 6 voies de circulation) pour venir se connecter :

- à l'avenue Berthelot au moyen d'un tourne à gauche serré (2 voies),
- à la rue du Vivier (2 voies).



1.3. Usages et déplacements

La circulation automobile

Du point de vue de la **circulation**, l'axe a une fonction Nord-Sud structurante pour la desserte de la rive gauche du Rhône, du boulevard Vivier Merle assurant une fonction Sud-Nord.

La charge de trafic sur la rue Garibaldi est actuellement :

- de l'ordre de **15 000 véhicules/ jour au nord du cours Lafayette**,
- de l'ordre de **30 000 véhicules/jour en moyenne à partir de la rue Bouchut jusqu'à la rue Marc Bloch**.

La rue Garibaldi a une fonction :

- d'échange entre les arrondissements de la Rive Gauche du Rhône (3-6-7-8) ; seulement 5% environ du trafic n'a aucun lien avec ces arrondissements,
- d'accès à la Part Dieu (centre commercial, bureaux, gare) : entrées depuis le nord de l'axe et sorties vers le sud,
- de sortie vers le sud de l'agglomération pour 16 (matin) à 18% (soir) du trafic.

Le trafic varie entre les différentes périodes de la journée avec :

- des pics aux heures de pointe du matin et du soir,
- des nuits plus faiblement circulées.

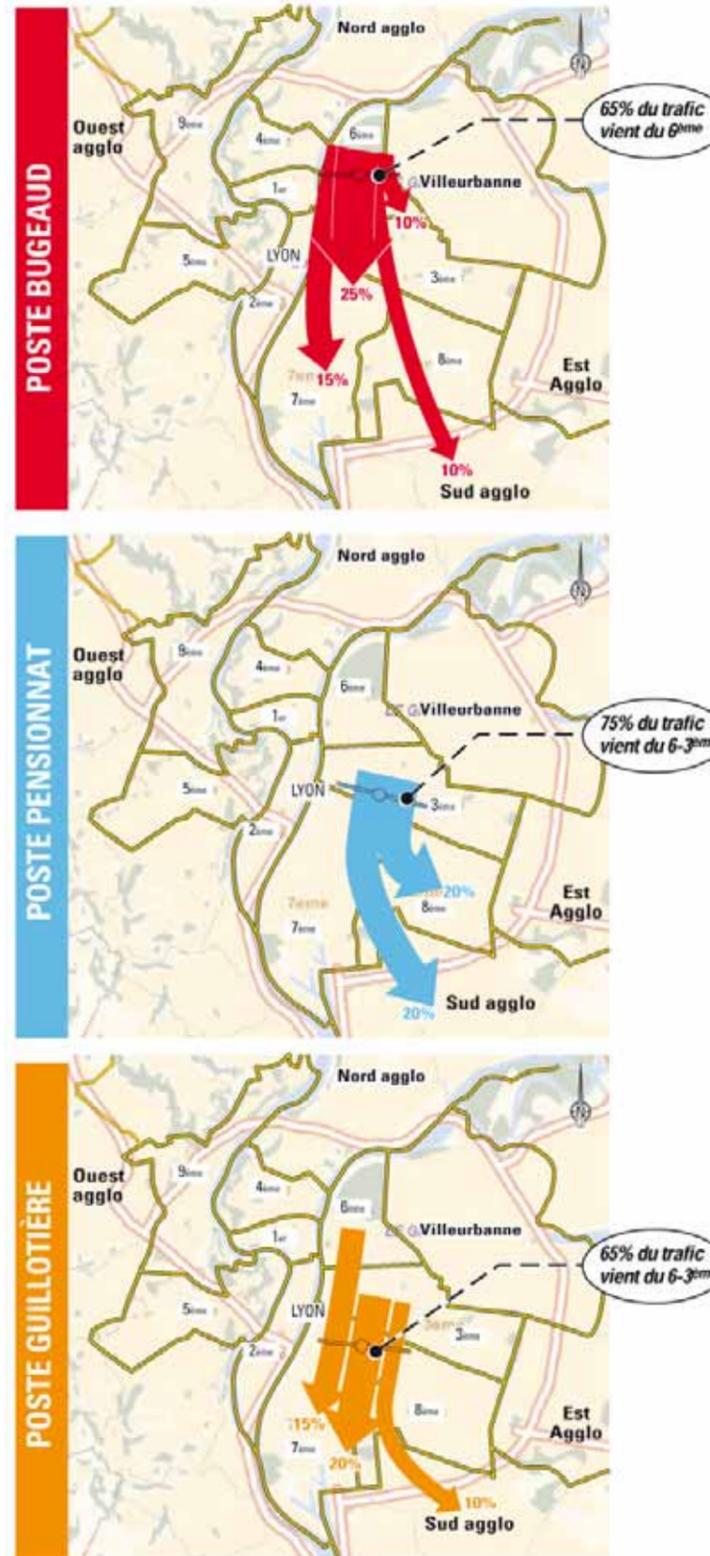
Les transports en commun

La rue Garibaldi est coupée par des axes transversaux empruntés par des lignes de TC importantes :

- C1 sur le boulevard des Belges,
- C3 sur le cours Lafayette,
- tramway T1 sur la rue Servient,
- tramway T2 sur l'avenue Berthelot,
- Métro ligne D : la station « Garibaldi » est située à l'intersection la rue Garibaldi avec le cours Gambetta,
- Métros lignes A et B : 2 stations « place Guichard » (ligne B) et « Masséna » (ligne A) sont situées à proximité de la rue.

Aucune ligne de bus n'emprunte la ligne Garibaldi dans sa totalité. Les lignes 41 (Caluire -Part Dieu) et 47 (Jean Macé - Part Dieu) présentent toutes deux un rabattement au niveau de la gare de la Part-Dieu.

Origine et destination des véhicules à l'heure de pointe du soir (2009)



Les vélos

Il n'existe actuellement **pas d'aménagement cyclable** sur la rue Garibaldi, à l'exception du tronçon situé entre la route de Vienne et l'avenue Berthelot.

A noter cependant qu'un itinéraire cyclable important traverse la Garibaldi au niveau de la rue du Dr Bouchut, lien entre l'itinéraire de la rue Bouchut et celui de la rue de la Part Dieu.

ORIGINES ET DESTINATIONS PRINCIPALES DES VÉHICULES EMPRUNTANT L'AXE

L'analyse du trafic met en évidence des compositions différentes selon les sections :

Au Nord du cours Lafayette

- 55% (le matin) à 65% (le soir) des flux sont originaires du 6^e arrondissement,
- 50% sont à destination du 3^e arrondissement,
- Environ 23% des flux sont à destination des 7^e et 8^e arrondissements.

Au niveau de la rue du Pensionnat

- Le soir, l'axe Garibaldi assure principalement une fonction de sortie du quartier de la Part-Dieu,
- Le soir, 65% des véhicules proviennent du 3^e arrondissement,
- 54% le matin (40% le soir) des véhicules sont à destination des 7^e et 8^e arrondissement.

Au niveau de la grande rue de la Guillotière

- 44% le soir (31% le matin) des véhicules proviennent du 3^e arrondissement,
- 21% le soir (27% le matin) des véhicules proviennent du 6^e arrondissement,
- 58% le soir (61% le matin) des véhicules sont à destination des 7^e et 8^e arrondissements,
- 18% le soir (16% le matin) des véhicules rejoignent le sud de l'agglomération

L'analyse de ce trafic automobile montre des marges de manœuvre importantes en terme de report modal.



1.4. L'environnement urbain

S'agissant de l'environnement urbain, la construction des trémies et le caractère autoroutier de la voie ont eu **des conséquences importantes** :

- coupure physique entre quartiers et entre les deux rives,
- insécurité et inconfort pour les modes de transports autres que motorisés,
- pas de mise en valeur des grands équipements et difficultés d'accès,
- pas ou peu de place pour les modes alternatifs à la voiture (transports en commun, vélos, piétons).



Lyon 3^e, accès piscine Garibaldi



Lyon 3^e, accès commerces angle Paul Bert



Lyon 3^e, accès Auditorium



Lyon 7^e, angle Marc Bloch, accès Parc Blandan



2.1. Le périmètre



Le périmètre du projet porté par la communauté urbaine de Lyon concerne la rue Garibaldi depuis la rue Vauban à Lyon 6^e -ce qui fait le lien avec la partie de l'axe réaménagée dans les années 90- jusqu'à l'avenue Berthelot à Lyon 7^e.

Ce périmètre englobe aussi les espaces publics connexes : le parvis des Halles Paul Bocuse, le parvis de la future tour Incity, la place Charles de Gaulle, la place des Martyrs de la résistance, la place Stalingrad et l'accès au futur parc Blandan.

2.2. Les objectifs

Avec le projet « Part Dieu 2020 », la Communauté urbaine de Lyon ambitionne de faire de la Part-Dieu un quartier métropolitain contemporain, animé, où l'on vient travailler, se distraire, se cultiver, se rencontrer et échanger.

Le projet de réaménagement de la rue Garibaldi s'inscrit dans cette évolution.

Les objectifs particuliers poursuivis par le réaménagement de la rue Garibaldi sont les suivants :

- **relier** l'Est (quartier Part-Dieu) à l'Ouest (Berges du Rhône, centre-ville),
- transformer une voie aux caractéristiques routières marquées en **voie apaisée**,
- **reconquérir les espaces publics** (parvis des Halles, place des Martyrs de la Résistance, etc.) **et les espaces publics latéraux** (squares et jardins, terrasses, etc.) et les rendre plus vivants et plus agréables,
- **favoriser la lisibilité et l'accès aux grands équipements** (Halles Paul Bocuse, Auditorium, piscine, etc.),
- embellir la ville par un **aménagement paysager** jusqu'au futur parc Blandan, au Sud,
- réaliser des aménagements **accessibles à tous**.



2.3. Les aménagements

Les principes généraux

Les principes retenus pour transformer la rue Garibaldi consistent à ramener les voies de circulation en surface et à redistribuer l'espace de la rue (voies et une partie du stationnement) au profit des modes doux, des transports en commun, des espaces publics en améliorant la qualité paysagère de l'axe.

Les trémies ainsi que la passerelle piétonne des Halles seraient ainsi supprimées. Des études complémentaires permettront qu'une décision soit prise ultérieurement pour la trémie Gambetta.

Ces principes d'aménagement reposent sur :

- une promenade piétonne paysagère à l'ouest et des espaces publics,
- un aménagement cyclable double sens séparé des circulations automobiles et piétonnes,
- 3 voies de circulation Nord-Sud,
- un aménagement à l'est qui pourrait prendre la forme :
 - soit d'une contre allée dans le sens Sud-Nord avec du stationnement, cette contre-allée pourrait être réversible au profit d'un site propre de transports en commun,
 - soit d'un transport en commun en double site propre,
- des trottoirs confortables,
- un aménagement paysager tout au long de l'axe, selon la morphologie de la voie.

Cas d'un aménagement avec 3 voies Nord-Sud et une contre-allée Sud-Nord

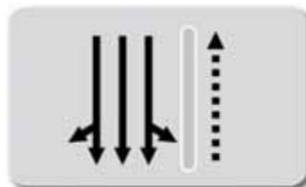


Schéma de principe de la circulation automobile

L'aménagement consisterait en une contre-allée Sud-Nord **pouvant évoluer vers un site propre transport en commun à terme**, avec un principe de stationnement longitudinal côté Est.

Les conditions **d'accès à la Part Dieu seraient identiques** à la situation actuelle, la distribution/diffusion s'effectuant par la contre allée.

L'espace réservé aux **modes doux** (piétons, vélos) serait plus important et de meilleure qualité qu'aujourd'hui

Cas d'un aménagement avec 3 voies Nord-Sud et un site propre transports en commun double sens

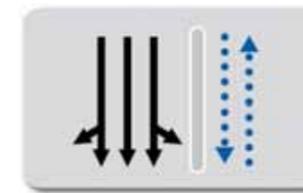


Schéma de principe de la circulation automobile et transports en commun

L'aménagement consisterait en un **site propre transport en commun à double sens** côté Est.

Dans ces conditions, **le stationnement côté Est ne pourra être envisagé.**

L'accès à la Part Dieu se trouverait modifié par rapport à la situation actuelle en raison de la suppression de la contre allée.

Les conditions des **modes doux** : vélos, piétons seraient meilleures qu'actuellement.

La création du site propre bus permettrait **d'améliorer la desserte en transports collectifs.**

UNE CROISSANCE DU QUARTIER ANTICIPÉE

Les études préalables menées pour la rue Garibaldi prennent en compte les hypothèses de développement urbain à moyen terme de l'agglomération, **et plus particulièrement de la Part Dieu.**

Les études sont ainsi basées sur un développement urbain à moyen terme :

- augmentation de l'ordre de 25% des emplois soit **8 000 emplois de plus** qu'actuellement,
- croissance de l'ordre de 15% des habitants soit **2 500 habitants de plus** qu'actuellement,
- **prise en compte de la réalisation des lignes de transports en commun** : C1/C2, C3 (double site propre), T4 phase 2, RhônExpress
- augmentation de 27% de la fréquentation de la gare,
- développement des modes doux.



L'aménagement des espaces publics

Le projet de réaménagement de la rue Garibaldi intègre les espaces publics suivants :

- parvis des Halles,
- parvis de l'Auditorium et l'accès esplanade Part-Dieu,
- place des Martyrs de la Résistance,
- accès au parc Blandan,
- place Stalingrad,
- à l'Ouest, un aménagement paysager tout au long de l'axe.

Il s'agira de valoriser ces espaces en imaginant **de nouvelles sensibilités urbaines**. L'objectif poursuivi est d'offrir des lieux de vie pour **des usages piétonniers**. L'embellissement de la ville sera recherché avec des ambiances diversifiées, laissant une large place à la lumière, aux ambiances sonores diversifiées, aux végétaux. Le travail sur les matériaux tiendra compte des attentes en matière d'usage et d'ambiance urbaine..

L'un des enjeux est **d'ouvrir à la rue des équipements souvent peu mis en valeur et repliés sur eux-mêmes**, aux accès difficiles à percevoir ou peu accessibles : par exemple la façade Est des halles Paul Bocuse, l'auditorium ou encore le siège du Grand Lyon.

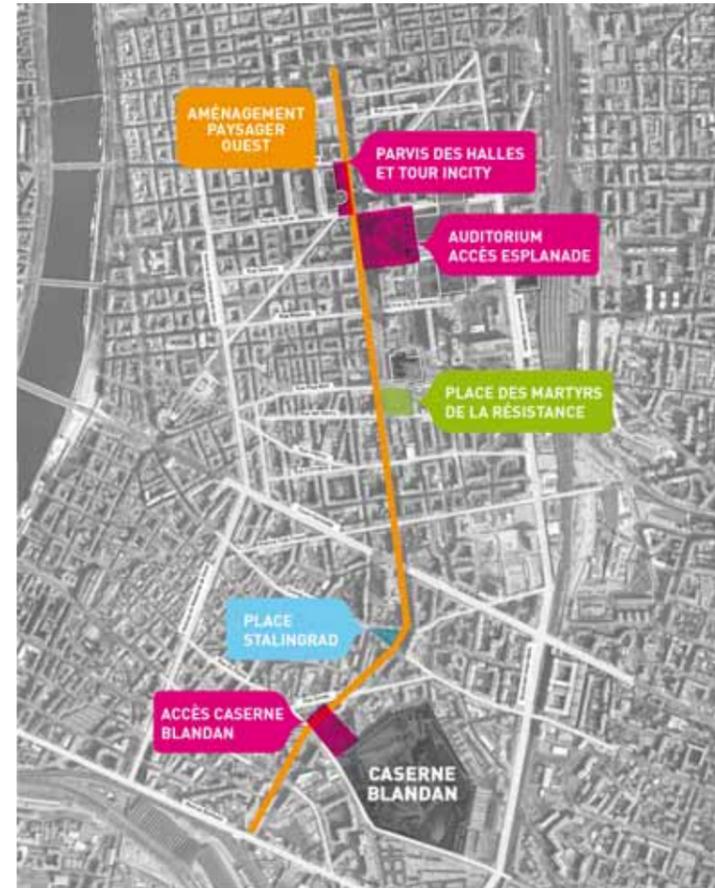
L'aménagement participera à la **mise en valeur et à la lisibilité de ces grands équipements** situés en cœur de ville dense.

Dans ce contexte, la station service située au pied du parking des Halles sera supprimée.

Les **cheminements doux** pour les piétons, les vélos, seront maillés à l'ensemble des équipements publics et privés longeant la rue.

Les aménagements seront **accessibles à tous et en particulier aux personnes en situation de handicap**,

Situé à proximité de la rue Garibaldi, le futur parc Blandan sera l'un des équipements majeurs de l'agglomération. L'enjeu est de proposer **des conditions d'accès au parc**, notamment pour les piétons en améliorant la lisibilité de l'accès (attractivité et sécurité).





2.4. Le planning

Le phasage de réalisation du projet

Le réaménagement de la rue Garibaldi est prévu par tranches successives :

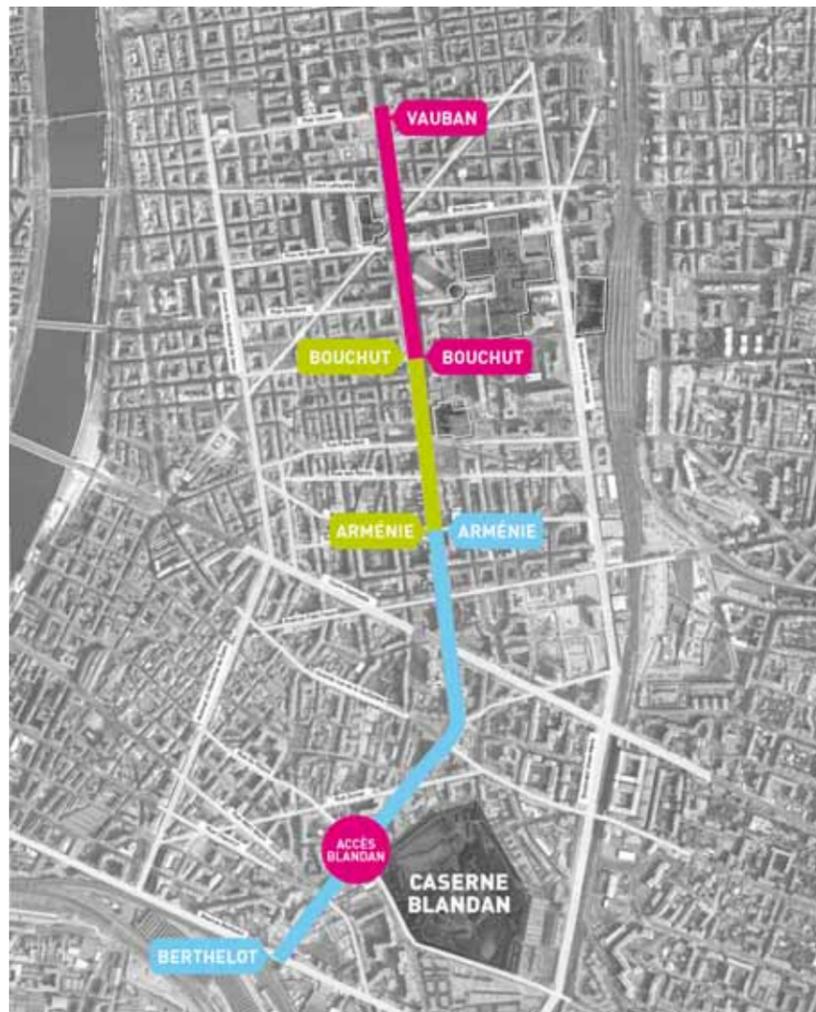
1ère tranche Vauban-Bouchut-Arménie et accès au parc Blandan :

Tronçon Vauban - Bouchut et accès Parc Blandan : Études et travaux d'ici 2014

Tronçon Bouchut - Arménie : Études d'ici 2013 et Travaux dès 2014

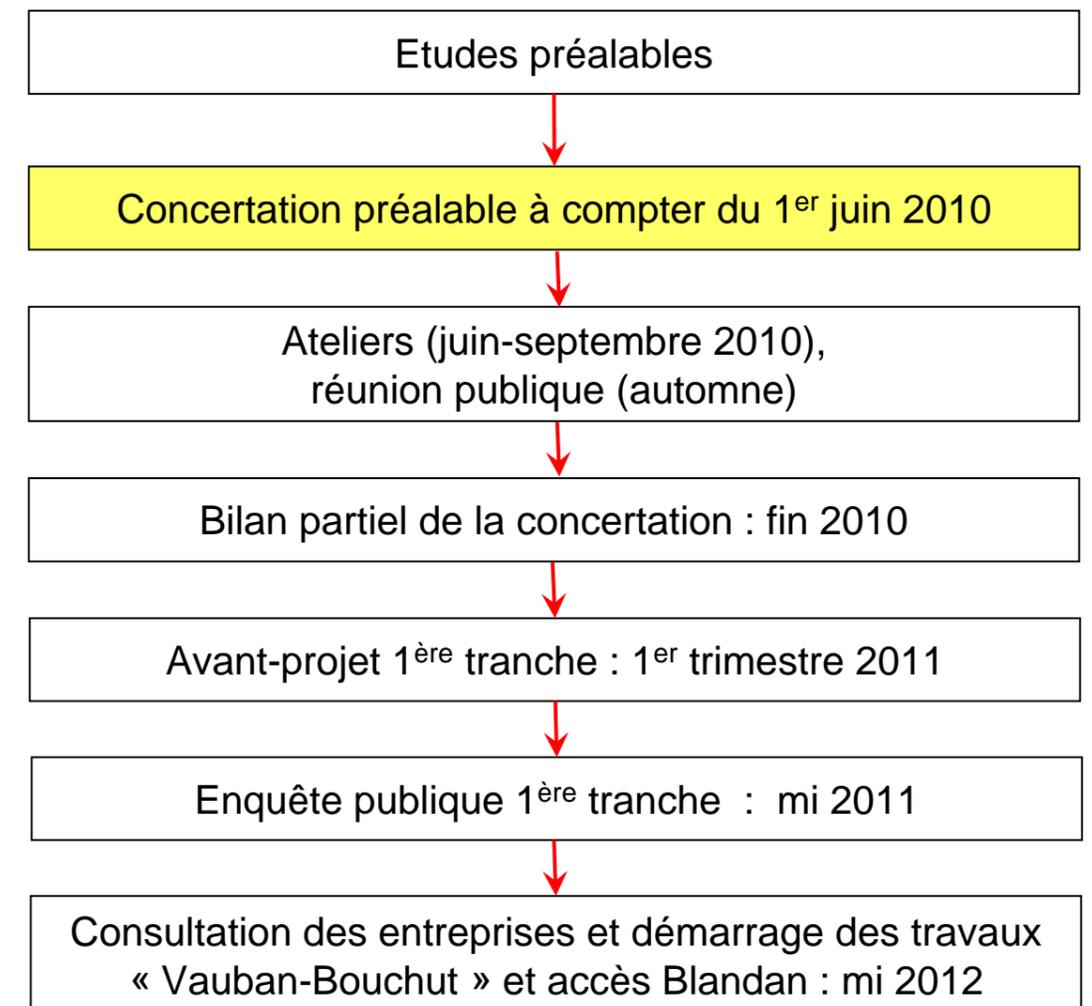
2e tranche Arménie Berthelot :

Tronçon Arménie/Berthelot : Intentions d'aménagement d'ici 2014



Les étapes du projet

La figure ci-dessous présente les différentes étapes du projet (dates prévisionnelles).



3. LA CONCERTATION PRÉALABLE



Par délibération du 26 avril 2010, le Grand Lyon a défini les modalités de la concertation préalable.

La concertation préalable a débuté à partir du 1er juin 2010.

Elle a été ouverte sur l'ensemble du périmètre du projet de réaménagement de la rue Garibaldi pour donner une vue d'ensemble à la population : la rue Garibaldi de la rue Vauban Lyon 6e à l'avenue Berthelot Lyon 7e. Ce périmètre englobe aussi les espaces publics connexes : le parvis des Halles Paul Bocuse, le parvis Incity, la place Charles de Gaulle, la place des Martyrs de la Résistance, la place Stalingrad et l'accès au futur parc Blandan.

Le réaménagement de la rue Garibaldi devant être réalisé par tranches successives, le déroulement de la concertation sera fonction de l'avancement des études sur chaque tranche et donnera lieu à des clôtures partielles.

COMMENT S'INFORMER ?

Un dossier de concertation est mis à la disposition du public avec un cahier destiné à recueillir les observations :

- au siège de la Communauté urbaine de Lyon, à l'accueil, 20 rue du Lac - 69003 Lyon
du lundi au vendredi de 9h00 à 16h00
- à la mairie de Lyon 6^e, 58 rue de Sèze - 69006 Lyon,
du lundi au vendredi de 8h45 à 16h45, en périodes scolaires ;
du lundi au vendredi de 8h45 à 12h30 et de 13h45 à 16h45 pendant les vacances scolaires,
le samedi de 9h30 à 12h00
- à la mairie de Lyon 3^e, 215 rue Duguesclin - 69003 Lyon,
du lundi au vendredi de 8h45 à 16h45 (vacances scolaires comprises) ;
le samedi de 9h00 à 12h00
- à la mairie de Lyon 7^e, 16 place Jean Macé - 69007 Lyon,
du lundi au vendredi de 8h45 à 16h45 (vacances scolaires comprises) ;
le samedi de 9h30 à 12h00

Des réunions publiques et des ateliers thématiques seront organisés.



Ce dossier est disponible en téléchargement sur :
www.grandlyon.com

Pour toute demande de renseignement :
garibaldi@grandlyon.org

COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON
DIRECTION DE LA VOIRIE
20, rue du Lac - BP 3103
69399 LYON CEDEX 03