



## PROJET GARIBALDI

### Ateliers déplacements des 3 et 14 juin 2010

### Compte-rendu des ateliers

#### LANCEMENT DE L'ATELIER

---

Cet atelier déplacements/stationnement va se dérouler en deux séances. La première séance sera essentiellement consacrée à la présentation des données qui ont été prises en compte, aux études réalisées concernant les déplacements.

Le second atelier permettra d'aborder les questions de stationnement, et d'échanger sur les ressentis et attentes des participants concernant la rue Garibaldi.

#### PRÉSENTATION DES ÉTUDES RÉALISÉES

---

Différents éléments et études ont été pris en compte pour servir de base aux réflexions sur le projet de réaménagement de la rue Garibaldi.

La rue Garibaldi est une artère particulièrement longue, qui traverse ou longe des quartiers très divers. Ce projet doit en particulier prendre en compte les hypothèses de développement du quartier de la Part Dieu, du fait de son poids dans le secteur.

Les études ont été réalisées de la façon suivante :

- ➔ prise en compte de l'évolution de l'agglomération lyonnaise, du quartier de la Part-Dieu, et donc des déplacements induits par cette évolution (augmentation du nombre d'emplois et du nombre d'habitants) ;
- ➔ étude conjointe par le Grand Lyon et le Sytral pour « affecter » ces déplacements sur les réseaux de TC et de voirie, en prenant en compte les évolutions des infrastructures déjà programmées ;
- ➔ modélisation plus fine sur l'axe Garibaldi, en tenant compte du fonctionnement des carrefours (tram, lignes fortes...) :
  - la simulation à 2 voies de circulation sur Garibaldi donne une situation non acceptable
  - la simulation à 3 voies de circulation conduit à des temps d'attente aux carrefours (remontées de file) mais l'analyse de la structure du trafic met en évidence des marges de manœuvre possibles en termes de report supplémentaires sur les TC et les modes doux. Toutefois, ces hypothèses sont plus ambitieuses que les reports envisagés globalement sur la part-Dieu.

#### Le quartier de la Part-Dieu aujourd'hui

C'est un lieu de travail (40 000 emplois) ainsi qu'un lieu commercial important (100 000 visiteurs/j au centre commercial).

C'est un lieu de passage avec un transit important : environ 100 000 déplacements/j : véhicules particuliers et nombreuses correspondances en matière de TC.

C'est un point d'entrée majeur dans l'agglomération avec la gare (TGV, TER et gare routière) qui amène 77 000 voyageurs/j (hors correspondance avec les TC lyonnais).

Mais c'est également un lieu de vie qui compte 15 000 habitants. La rue Garibaldi constitue une frontière.

#### Le quartier de la Part-Dieu à moyen terme (2014)

Dès 2014, plusieurs projets de développement vont avoir un impact très important sur les déplacements, dans le quartier de la Part Dieu en général :

- ➔ le développement de l'agglomération lyonnaise

- le quartier de la Part-Dieu lui-même va évoluer avec :
  - 8 000 emplois supplémentaires (soit une croissance de 25 %) liés à des programmes de bureaux déjà programmés ou en cours,
  - 2 500 habitants supplémentaires (soit une croissance de 15 %) liés aux programmes immobiliers en cours.
- La gare de la Part-Dieu va accueillir 27 % de voyageurs supplémentaires.

Ces évolutions vont générer nouveaux déplacements (émis et attirés), soit :

- 26 000 déplacements à l'heure de pointe
- dont plus de 600 veh/h générés uniquement par les opérations urbaines de la Part Dieu.

### Les conditions d'accès à la Part Dieu aujourd'hui

Les 477 000 déplacements quotidiens effectués dans le quartier de la Part Dieu se répartissent à peu près également entre TC, voitures particulières et modes doux (piétons et 2 roues).

- Les transports en commun  
La Part Dieu est actuellement un nœud majeur du réseau de transports en commun (train, métro, tram, bus et trolley) de l'agglomération avec
  - 72 300 montées descentes/j pour le métro
  - 82 900 montées descentes/j pour les bus et le tram
 Des difficultés d'exploitation commencent à se ressentir en raison de cette très forte fréquentation.
- Les véhicules particuliers  
L'analyse du trafic sur la rue Garibaldi fait apparaître que 5 600 VP traversent le quartier à l'heure de pointe du soir (HPS) sans s'y arrêter, alors qu'au même moment, 7 200 VP vont à la Part-Dieu ou la quittent.

### L'évolution à moyen terme (2014)

En matière de transports en commun, des évolutions sont en cours ou programmées :

- Mise en service de RhônExpress (août 2010) qui permettra de relier l'aéroport Saint Exupéry à la Part Dieu
- mise en service des lignes fortes C1 (fin 2010 - qui reliera Caluire, la Cité Internationale et la Part Dieu), et C2 (2011 - qui desservira le plateau nord de l'agglomération : Rillieux la Pape, la cité internationale, le Tonkin et la Part-Dieu)
- aménagement d'un double site propre pour le C3 sur le cours Lafayette
- prolongement de T4 qui permettra de relier par une ligne forte les quartiers de Minguettes et des Etats-Unis au centre rive gauche.

La répartition actuelle entre les différents modes de transports motorisés sur le quartier de la Part Dieu est de :

- 57 % pour les transports en commun
- 43 % pour les véhicules particuliers.

A moyen terme, les objectifs du Grand Lyon sont de faire évoluer cette répartition pour diminuer la part modale de la voiture et atteindre :

- 62 % pour les transports en commun (en s'appuyant sur les évolutions listées plus haut)
- 38 % pour les véhicules particuliers
- Tout en augmentant la part des modes doux, sur la rue Garibaldi notamment.

**A noter que cette évolution (+ 5 % pour les TC) ne se fera pas à volume constant de déplacements, mais prend en compte l'évolution du trafic générée par le développement du quartier de la Part Dieu, soit une génération supplémentaire de 600 véhicules/heure de pointe (6 000 véhicules/j).**

## LA RUE GARIBALDI AUJOURD'HUI

---

La rue Garibaldi s'étend selon un axe nord/sud. Composée d'une succession d'ouvrages en trémie, elle est actuellement une voie au caractère routier très marqué. Elle s'inscrit dans un réseau dense de voies importantes, à sens uniques. A noter qu'elle est la seule voie en sens nord sud entre les quais du Rhône et la rue de la Villette (limite du quartier Part Dieu). Son statut est donc tout à fait singulier.

La rue Garibaldi présente un profil hétérogène, avec un nombre de voies circulées qui varie de 3 à 6 selon les sections.

Elle présente 3 trémies, au niveau du cours Lafayette, de la rue du Docteur Bouchut et de l'avenue Félix Faure.

**En matière de 2 roues**, la rue Garibaldi ne propose pas pour l'instant d'aménagement particulier, à l'exception d'un tronçon entre la route de Vienne et l'avenue Berthelot, et d'une section avec mixité bus entre le cours Gambetta et la rue d'Arménie. Il faut noter qu'elle est traversée, au niveau de la rue du Dr Bouchut, par une piste qui rejoint la piste de la rue de la Part Dieu.

Des aménagements cyclables importants existent à proximité, et en particulier une continuité

- nord sud, qui emprunte les rues Duguesclin et Créqui
- est ouest via les cours Gambetta et Albert Thomas

La rue Garibaldi est un axe inscrit dans le plan modes doux.

## LE FONCTIONNEMENT DE LA RUE GARIBALDI

---

### Le trafic automobile

*Dans les études de circulation présentées, les données de trafic sont exprimées*

- en nombre de véhicules à l'heure de pointe
- ou en nombre de véhicules journaliers.

*Pour passer de l'une à l'autre, il faut retenir l'ordre de grandeur suivant :*

**L'heure de pointe correspond à 10 % environ du trafic journalier.**

*Les éléments détaillés (comptages, origines destinations...) sont disponibles dans le document remis lors de l'atelier du 3 juin.*

Le trafic automobile, sur la rue Garibaldi, varie de 15 000 véhicules/j environ au nord du cours Lafayette à 30 000 véhicules/j à partir de la rue du Dr Bouchut.

Ainsi, s'agissant d'ordres de grandeur,

- à l'heure de pointe du matin, le trafic varie de 1 300 à 3 000 véhicules selon les sections ;
- à l'heure de pointe du soir, il varie de 1 000 à 3 000 véhicules selon les sections.

Ces variations de trafic traduisent les différentes fonctions de la rue :

➔ au nord du cours Lafayette, la rue Garibaldi assure essentiellement une fonction d'échanges entre les arrondissements de la rive gauche (de 55 à 65 % du trafic proviennent du 6<sup>e</sup> arrondissement, à destination des autres arrondissements de Lyon) : 6<sup>e</sup> arrondissement avec le 6<sup>e</sup>, le 3<sup>e</sup>, le 7<sup>e</sup> et le 8<sup>e</sup>. Ces flux se répartissent de la façon suivante :

- 50 % à destination du 3<sup>e</sup> arrondissement
- 23 % à destination des 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements.

Il s'agit donc essentiellement « cabotage ».

➔ plus au sud, et en particulier le soir, la rue a une fonction de sortie de la Part-Dieu :

- 65 % des véhicules proviennent du 3<sup>e</sup> arrondissement
- 40 % des véhicules (et 54 % le matin) vont dans les 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements.

Ces études démontrent que la majorité des déplacements sont réalisés pour des trajets sur de « courtes » distances, ce qui constitue un potentiel important pour un report sur les transports en commun, le vélo ou la marche à pied.

## Les modes doux

Les comptages réalisés montrent que la rue est « traversée » par des flux de piétons ou de cyclistes, mais peu empruntée dans sa longueur.

A noter que chaque suppression de passerelle ou création de carrefour à feux (rue du Pensionnat par exemple) a entraîné une augmentation des flux piétonniers, en particulier avec des traversées d'une rive à l'autre. .

Si l'on compte peu de vélos dans la circulation rue Garibaldi, on en compte un certain nombre dans les contre-allées, parfois à contre-sens ou sur des trottoirs pour rejoindre des axes aménagements cyclables structurants.

**NB :** les comptages les plus à jour ont été réalisés au mois de janvier, à une période où la météo est peu favorable aux déplacements doux.

### En conclusion, il ressort de ces études que

- la rue Garibaldi est un axe peu lisible quel que soit le mode de déplacement choisi ;
- l'axe n'offre que peu - ou pas - de place pour les transports en commun les 2 roues ou les piétons ;
- des contraintes importantes à prendre en compte aux différentes intersections avec le tram T1, la ligne C3 et les contraintes de sécurité liées à l'exploitation du tunnel Servient ;
- les études montrent d'importantes marges de manœuvre pour un report sur d'autres modes de déplacement que la voiture.

## ECHANGES AVEC LA SALLE

- ➔ **De nombreuses personnes** expriment leur surprise à la lecture de ces chiffres. En effet : Les riverains du haut de la rue Garibaldi (6e arrondissement), et le maire en particulier, n'ont pas la même perception que les résultats des études présentées. En effet, selon eux, de très nombreux grands lyonnais empruntent la rue Duquesne, la rue Garibaldi pour aller du nord (Caluire, Rillieux ...) au 8e arrondissement ou même plus loin. Ceci est particulièrement vrai le matin.
- ➔ **Ces mêmes personnes** s'inquiètent car la circulation est déjà difficile sur cet axe. Les évolutions annoncées de population et d'emplois laissent penser que la circulation sera encore plus importante dans quelques années. Pourquoi donc envisager de réduire le nombre de voies de circulation ?
- ➔ Il ne faudrait pas limiter les réflexions et les discussions sur la rue Garibaldi au seul secteur de la Part Dieu. Les études montrent que le nombre de véhicules est encore plus important dans la partie sud de la voie. Comment cela sera-t-il géré ? Et comment faire respecter la vitesse ?

### D'autres avis s'expriment également :

- ➔ **Certaines personnes** (association Demain Garibaldi en particulier) estiment que la place de la voiture est encore trop importante dans le projet et que le Grand Lyon et le Sytral devraient avoir une politique plus volontariste en matière de transports en commun et de développement des modes doux, et limiter le nombre de voies de circulation à 2.  
Il faudrait viser une part aussi importante de TC qu'en presque-île. Est-il possible d'avoir ces informations ?
- ➔ Comment peut-on envisager un report important des déplacements sur les transports en commun, alors qu'il n'y a pas de ligne qui emprunte la rue Garibaldi dans sa totalité ?

## Les réponses apportées

### Des études de différents types ont été menées :

- comptages sur l'axe et aux carrefours
- enquêtes origine destination (interviews)
- et bien sûr prise en compte des évolutions présentées plus tôt.

Ce sont ces éléments qui permettent de bien connaître la composition du trafic sur l'axe Garibaldi et qui - pour l'essentiel - sont traduits dans les schémas présentés et mis à disposition dans les documents remis. Ces éléments permettent de connaître la longueur des déplacements en voiture, leurs motifs, et ainsi de déterminer la part qui pourrait être effectuée avec d'autres modes de déplacement (doux).

Des études ont été réalisées sur l'ensemble de la rue Garibaldi. Toutefois, sur le sud en particulier, toutes les études n'ont pas encore été menées car l'échéance de réalisation est plus lointaine. Mais c'est bien toute la rue Garibaldi qui est étudiée.

Un « zoom » est fait sur le secteur de la Part Dieu car il s'agit d'un nœud de transport en commun important, d'un quartier à la fois origine et destination de flux importants (pour travailler, faire des achats...).

**En ce qui concerne le nombre de voies de circulation**, un équilibre est à trouver entre :

- la volonté de limiter la place de la voiture en ville et d'améliorer la qualité de vie (pour les habitants, pour ceux qui travaillent...)
- les besoins d'accessibilité automobile pour le fonctionnement et l'attractivité de la ville et en particulier d'un quartier d'affaires tel que la Part Dieu.

Réduire le nombre de voies de circulation à 2 conduirait à reporter dans les voiries avoisinantes un nombre important de véhicules, ce qui ne serait pas supportable :

- en termes de circulation (ces voiries ne sont pas conçues pour absorber ces flux et seraient engorgées, ralentissement/blocage des transports en commun...)
- en termes de qualité de vie pour les riverains en particulier (et ceci irait à l'encontre de l'ambition du projet Garibaldi).

Les simulations dynamiques qui seront présentées permettront de comprendre, de façon très visuelle, les effets de telle ou telle mesure.

**En ce qui concerne les transports en commun**, la rue Garibaldi est « coupée » par de nombreuses lignes fortes de TC. Effectivement, aucune ligne de TC ne l'emprunte de bout en bout. Les lignes 41 et 47 passent par la Part Dieu (gare) et n'empruntent, ni l'une ni l'autre, le même itinéraire à l'aller et au retour.

Le Sytral étudie d'autres possibilités pour le futur. Pour l'instant aucune évolution n'a été faite car il n'y a pas de réelle demande.

Le projet Garibaldi prévoit bien deux options : avec un site propre TC ou avec une contre allée. La poursuite des études et les ateliers de concertation vont permettre d'avancer dans les réflexions.

La comparaison avec le secteur de la Presqu'île est difficile si on se limite au simple secteur de la Part-Dieu. Les comparaisons peuvent se faire entre Presqu'île et Rive gauche (jusqu'aux limites de Villeurbanne). A l'intérieur de ces deux zones, la répartition entre les différents modes de déplacement est comparable, avec :

- une proportion légèrement plus importante de déplacements piétons sur la Part-Dieu, comme pour les déplacements 2 roues ;
- une part un peu plus importante de déplacements TC sur la Presqu'île, en raison d'une très grande densité de TC (métro A en particulier)
- une part voiture légèrement plus importante sur la Part Dieu (quartier d'affaires, gare, centre commercial).

## LES SIMULATIONS DYNAMIQUES DE TRAFIC

---

Avant de présenter les films des explications sont données pour préciser les différentes hypothèses étudiées, avec les options :

- une rue Garibaldi avec 3 voies de circulation et maintien d'une contre-allée
- une rue Garibaldi avec 3 voies de circulation et création d'un double site propre bus
- une rue Garibaldi avec 2 voies de circulation et maintien d'une contre-allée
- une rue Garibaldi avec 2 voies de circulation et création d'un double site propre bus

Chaque hypothèse est ensuite présentée, avec visionnage de la simulation dynamique qui traduit les conséquences en matière de circulation. Le report modal des études Part Dieu est déjà pris en compte à ce stade.

Il ressort de ces simulations que

- quel que soit le choix fait (2 voies ou 3 voies, double site propre ou contre allée), la réduction de capacité de la rue Garibaldi entraînera un report de véhicules soit sur d'autres itinéraires, soit par un report modal (modes doux, transports en commun) supplémentaire à celui déjà pris en compte. Celui-ci varie en fonction des scénarii :
  - a. **3 voies et maintien de la contre allée** : conduit à un report de 500 véhicules à l'HPS au nord de la rue Vauban et de 1 000 véhicules au sud du cours Lafayette ;
  - b. **3 voies et double site propre** : le report au nord de la rue Vauban est de 250 véhicules/HPS et de 800 au sud du cours Lafayette.
  - c. **2 voies et maintien de la contre allée** : 850 véhicules/HPS sont à reporter au nord de la rue Vauban, et 1 350 au sud de Lafayette.
  - d. **2 voies et double site propre** : 700 véhicules/HPS sont à reporter au nord de la rue Vauban et 1 200 au sud du cours Lafayette.

En résumé,

- toutes les options nécessitent un report de véhicules par rapport à la situation actuelle, soit par d'autres itinéraires, soit par report modal supplémentaire.
- mais une rue Garibaldi à 3 voies apparaît acceptable :
  - Le report modal supplémentaire attendu est compatible avec le type de déplacements actuellement effectués sur l'axe (cabotage de courte distance) ,
  - Les mesures d'accompagnement pour privilégier des itinéraires préférentiels et protéger les voiries des quartiers avoisinants peuvent être mises en place de manière efficace compte tenu du nombre de véhicules.

L'option **b** apparaît comme celle qui entraîne le moins de reports, tant au nord qu'au sud de Lafayette.

L'option **a** entraîne un report plus important.

Les options **d** et **c** entraînent des reports plus forts.

## ECHANGES AVEC LA SALLE

- ➔ **Plusieurs intervenants** demandent des précisions sur la façon dont ces simulations ont été réalisées et sont utilisées. Certains expriment également le souhait de pouvoir visionner ces films sur le net.

### *Les réponses apportées :*

Ces films sont issus d'un modèle informatique qui permet de simuler le fonctionnement et l'écoulement des trafics dans les différents « tuyaux » (voies) d'un secteur, en fonction de contraintes imposées (dans ce cas, le nombre de voies de circulation sur la rue Garibaldi, présence d'un double site propre ou d'une contre allée).

Le résultat est ensuite « posé » sur un fond photo du secteur afin de le rendre plus compréhensible et de mieux localiser les points difficiles.

Les simulations aboutissent à un rendu technique (remontées de file moyennes et maximales, vitesses moyennes des véhicules et transports en commun...). Les « petits films » présentés en séance sont des synthèses des résultats et illustrent la situation la plus représentative et se concentrent sur le secteur de la Part Dieu :

- qui sera le 1<sup>er</sup> tronçon réalisé,
- sur lequel on dispose de données de circulation et des projections fiables.

Ces films sont une bonne aide à la décision, à la compréhension, mais ils sont le résultat d'un outil technique et ils nécessitent un décriptage, un accompagnement oral.

Ils ne peuvent cependant pas être réalisés pour tous les projets, en raison de la lourdeur de la mise en œuvre et du coût important généré pour leur production.

## LE STATIONNEMENT RUE GARIBALDI

---

Les études stationnement réalisées sur la rue Garibaldi font ressortir les éléments suivants :

- l'offre totale de stationnement sur voirie est de 635 places (entre la rue Vauban et l'avenue Berthelot)
- ces places sont payantes au nord de la rue Paul Bert et gratuites pour la partie plus au sud.

Pour la portion comprise entre la rue Vauban et l'avenue Felix Faure, les études (enquête ménages déplacements 2066) permettent d'estimer la population à environ 5 000 personnes, disposant de 1 900 véhicules.

Sur ce territoire, l'offre de stationnement s'établit :

- **5 800 places de stationnement privé :**
  - 4 600 pour les bureaux (essentiellement dans le secteur de la part Dieu)
  - 1 200 pour les logements.
  - Les relevés effectués montrent que les parkings privés ne présentent un taux d'occupation que de 50 % environ.
- **370 places de stationnement sur voirie**, sur les contre-allées.
- **5 000 places de stationnement dans les parkings ouverts au public :**
  - Parkings des halles : 470 places (dont 33 abonnés domicile)
  - Parking du centre commercial : 3 000 places (à noter que 500 à 1 000 places sont disponibles dans la journée)
  - Parking des Cuirassiers : 750 places
  - Parking Bonnel Servient (Etat) : 770 places (500 places sont disponibles la journée).

### Quelques données de base sur le stationnement

- **Une voiture stationne en moyenne 95 % du temps.**
- En secteur dense, comme Lyon et Villeurbanne, **40 % des véhicules ne bougent pas dans la journée.**
- Dans ce même périmètre, **30 % des véhicules « dorment » sur voirie.**
- **Le taux d'occupation** est le rapport entre le nombre de places de stationnement occupées et le nombre de places disponibles.
  - Si ce taux est trop fort, cela entraîne pour l'usager une difficulté à trouver une place, l'augmentation du temps de recherche... Un taux d'occupation inférieur ou égal à 90 % est considéré comme acceptable. Au-delà il devient difficile de trouver une place.
  - Si le taux est trop faible, l'espace public immédiat est sous utilisé ou l'usager se gare illégalement (sur trottoir...)
- **Le taux de rotation** est le rapport entre le nombre de véhicules relevés en stationnement sur les places autorisées et le nombre de places autorisées sur une durée donnée.
- **L'offre de stationnement** (places libres) est importante pour permettre l'accès aux commerces et activités économiques. L'offre de stationnement est un critère important dans le choix du mode de déplacement retenu.

Les études sur la **portion Vauban Félix Faure** (relevé des immatriculations des véhicules stationnés à différentes heures de la journée) mettent en évidence :

- **un taux de rotation faible** (2,2 véhicules/place, y compris sur le stationnement payant)
- **une occupation constante du stationnement jusque tard le soir** qui s'explique du fait du remplacement des pendulaires ou visiteurs du jour par les résidents rentrant le soir.
- **un taux d'occupation moyen le matin** (4 h) de 75 %, qui passe à 95 % à 15 h.

Une **analyse plus fine** fait ressortir des différences entre les portions de la rue Garibaldi (cf documents remis en séance), qui traduisent :

- un taux élevé en journée au nord de la rue Paul Bert, lié aux activités (bureaux...)
- une moindre occupation au sud de Paul Bert dans la journée, liée à moins de stationnement de résidents.
- **La nuit, une différence très importante apparaît entre la partie centrale** qui est très peu occupée (pas d'activités) **et les parties nord et sud** de la rue dont les caractéristiques sont plus résidentielles.

### En résumé,

- **les usages sont très différents** selon les tronçons de la voie
- le stationnement sur voirie est très important, caractérisé par des stationnements de longue durée, et **un stationnement payant peu rotatif.**
- **Les parkings permettent de dégager des marges de manœuvre :**
  - dans les parkings privés (bureaux) sous occupés

- dans les parkings publics où des disponibilités importantes apparaissent le jour et la nuit.
- A noter que ces études ont été menées avant l'extension du stationnement payant dans le 3<sup>e</sup> arrondissement.

## ECHANGES AVEC LA SALLE

- **Des habitants** s'interrogent sur le statut du parking place de l'Europe : il n'apparaît pas dans les parkings présentés dans l'exposé.  
La même question est également posée concernant la place des Martyrs de la Résistance.

### Réponse :

La place de l'Europe offre un stationnement « sur voirie », avec horodateur. Il ne s'agit pas d'un parking en ouvrage, car il n'est pas clos.

La place des Martyrs de la Résistance fait également partie du périmètre de l'étude (parking sur voirie, avec horodateur).

- **Le conseil de quartier Vilette Paul Bert** s'interroge sur les raisons du faible taux de rotation. Par ailleurs, quel est l'impact de l'extension du stationnement payant dans le 3<sup>e</sup> arrondissement ?

### Réponse :

Quel que soit le lieu, **dans le 3<sup>e</sup> arrondissement, le taux de rotation est faible**. Ceci peut s'expliquer par

- un problème de contrôle (peut être aléatoire)
- une tarification des amendes faible : 11 €, qui ne dissuade pas les automobilistes. De même la durée maximum de stationnement est de 3 h.

Mais ce problème n'est pas spécifique au 3<sup>e</sup> arrondissement. Ce tarif est appliqué sur l'ensemble de l'agglomération.

Pour plus d'efficacité, diverses mesures peuvent être envisagées :

- une tarification plus élevée,
- une limitation de la durée autorisée de stationnement
- un contrôle plus régulier.

Dans la Presqu'île la durée de stationnement vient d'être portée à 1 h 30 pour un montant de 5 € alors qu'elle était auparavant de 3 h pour 4 €. Cette évolution a pour but de favoriser la rotation des véhicules.

En ce qui concerne **l'extension du stationnement payant dans le 3<sup>e</sup>**, le recul n'est pas encore suffisant pour juger de son impact. Toutefois, malgré la période de tolérance qui suit toute mise en place ou extension du stationnement il est déjà possible de remarquer un peu plus de places libres sur les contre-allées et dans le secteur de la part Dieu. Un bilan pourra être fait à la fin de l'année.

**G Claisse** rappelle qu'en 2004, le nombre de places de stationnement payant a été augmenté de 8 000 places, avec l'objectif de réduire la part de places utilisées par des personnes venant travailler en voiture. Cette mesure a permis d'améliorer les possibilités de stationnement pour les riverains et les commerces, et a permis de diminuer la part de trafic automobile par un report sur d'autres modes de déplacement.

Par ailleurs, afin d'améliorer le taux de rotation, une demande a été faite par la ville de Lyon, pour que le montant de l'amende passe de 11 € à 20 €. En effet le montant de 11 € est bloqué depuis une vingtaine d'années. Mais il n'y a pas eu pour l'instant de retour de la part de l'Etat sur cette demande.

En matière de stationnement, **l'éparpillement des compétences** est évident : les recettes des amendes sont perçues par l'Etat ; une partie est reversée au Grand Lyon (qui réalise tous les aménagements de voirie nécessaires), sous forme de dotation de l'Etat, mais le stationnement est contrôlé par la ville de Lyon. Ce système n'est pas satisfaisant et pourrait être plus efficace. A titre d'exemple, en 2010, le Grand Lyon a perçu une dotation de 17 millions d'€ (correspondant à toutes les amendes et pas seulement au défaut de paiement pour stationnement pour l'année 2009. Cette somme est imputée au budget du Grand Lyon.)

- **Y Gascoin, président de l'association les droits du piéton** souhaiterait avoir des précisions sur le prix de revient des PV. L'association qu'il préside a calculé un prix de revient d'environ 20 € par PV.

### Réponse :

Le calcul n'est pas fait au sein de la ville de Lyon. Comme cela a été précisé, l'Etat rétrocède une partie des sommes payées au titre des contraventions (circulation et stationnement) au Grand Lyon et non à la Ville. En



2010, ce montant s'est élevé à 17 millions € (au titre de l'année 2009).

**G Vesco**, vice président du Grand Lyon précise qu'il faut éviter la confusion entre

- le montant collecté par le biais des amendes (stationnement ou circulation)
- et le montant collecté pour le stationnement licite. Pour 2008, celui-ci s'élève à 8 millions € (pour 20 000 places de stationnement), en regard de 4 millions € de coût.

Les 4 millions € de différentiel permettent de rééquilibrer les finances, mais également d'améliorer l'espace public.

- **Certains habitants** soulignent des difficultés de stationnement récurrentes, en particulier lors de spectacles à la Bourse du travail. Ne serait-il pas possible de mieux indiquer le parking Bonnel/Servient (parking du palais de Justice) ?

**Réponse :**

Le parking « du palais de justice » appartient à l'Etat. Le Grand Lyon dispose de peu de données sur sa tarification et son mode de fonctionnement. Par ailleurs l'accès à ce parking est complexe (séparation partie publique et partie réservée à la Justice) et sa signalisation peu visible. Ceci peut aussi expliquer le fait qu'il ne soit pas repéré comme un lieu de stationnement possible.

- **Une étude sur de nouveaux parkings souterrains est-elle en cours, prévue ?**

**Réponse :**

les études actuelles démontrent que des parcs souterrains supplémentaires ne sont pas nécessaires : de nombreux parcs ne sont pas pleins. Construire un parc de stationnement coûte cher et l'objectif du Grand Lyon est plutôt de favoriser d'autres modes de déplacement (modes doux, TC) que d'attirer de nouveaux véhicules en ville.

- **La construction de la tour Incity va-t-elle modifier la situation ? Par ailleurs, pourra-t-on utiliser les trémies supprimées pour du stationnement ?**

**Réponses :**

L'offre de stationnement disponible sur le secteur de la Part-Dieu fait apparaître d'importantes capacités de stationnement, publiques et privées ; en moyenne, près de la moitié des places sont inoccupées en journée.

Les calculs du promoteur de la tour Incity démontrent qu'avec la densification des transports en commun, la majorité des employés travaillant dans le bâtiment viendront en transports en commun. Pour autant, le promoteur Sogelym envisage de réserver des places dans le parking des halles, pour l'usage des occupants de la tour, ainsi que des visiteurs.

En ce qui concerne l'utilisation des trémies pour stationner des véhicules, comme cela a été précisé, il existe une offre importante de stationnement (public ou privé) dans le secteur et de nouvelles disponibilités n'auraient pas été pertinentes.

De plus, des difficultés techniques existent. En effet l'accès à ces « poches de stationnement souterraines » aurait dû être réalisé par des rampes d'accès. Celles-ci auraient alors débouché soit au carrefour, soit au milieu d'espaces publics nouveaux créés, ce qui aurait été en contradiction avec la volonté de voirie apaisée et de promenade paysagère.

## LE RESSENTI ET LES ATTENTES PAR RAPPORT À LA RUE GARIBALDI

---

Au cours du 2<sup>e</sup> atelier (14 juin), après un rappel des données prises en compte pour calculer le report de circulation à prendre en compte, l'atelier se sépare en 2 groupes, chacun travaillant sur :

- le vécu et le ressenti de la rue Garibaldi actuelle (en tant que riverain ou usager de la rue Garibaldi) selon le prisme automobile, TC, 2 roues, marche à pied et stationnement/livraison.
- Les souhaits concernant le résultat du réaménagement de la rue Garibaldi, selon les mêmes items.

A l'issue de ce travail en sous groupe, une restitution est faite en séance plénière. Elle est résumée dans les tableaux ci-après :

<i>Noté en séance – groupe « salle du conseil »</i>	Vécus, ressentis	Souhaits
<b>Automobile</b>	Bruit insupportable aux heures de pointe + qualité de l'air. Traduction d'un urbanisme démodé. Un seul occupant /véhicule Rapidité voiture / sécurité trémies	Oui à un urbanisme paysager, calme mais comment être certain que les 3 carrefours vont fonctionner? Nouveau plan de circulation pour sortie Part-Dieu Tunnel sur la totalité Garder l'axe tel quel
<b>Transports en commun</b>	Mauvais fonctionnement ligne C3. Offre nulle, passage Part Dieu non pratique Fractionnement longitudinal et transversal (lignes dissociées)Métro déjà saturé aux heures de pointe, crainte % horizon 2020.Temps de transport important en transports en commun	Maintien trémie Lafayette pour fonctionnement C3 en double site propre Ligne continue et double sens Desserte futur parc sgt Blandan (y compris autres modes) Site propre utilisable par vélos Conception du projet % secteur contraint actuel Différents points d'entrée Part Dieu
<b>Vélos</b>	Rapidité de circulation pour cyclistes aguerris Absence de vélos sur l'axe. Bandes cyclables perçues comme dangereuses	Maintien rapidité (visibilité au carrefour et pour piétons / pas de piste surélevée). Equipement confortable pas forcément séparé de la circulation auto, refus des bordures, biseau mais pas de cohabitation avec piétons sur trottoirs. Nécessité de stationnement aux carrefours (idem pour motos). Ne pas oublier maillage E / O Double sens cyclables moins dangereux
<b>Marche à pied</b>	Insécurité des traversées en famille. Barrage de 400 m (Deruelle/Bouchut)	Favoriser traversées E/O ( axe Moncey, Bouchut /Mazenot et Guichard + au droit piscine). Recréer des commerces le long de l'axe pour accès à pied. Rétablir circulation piétonne sous centre commercial (Servient/Bonnel) Cheminements confortables des 2 côtés de l'axe.
<b>Stationnement et livraisons</b>	Recrudescence de fausses cartes handicapés. Beaucoup de places offertes aux employés par entreprises.	Pouvoir payer le stationnement avec vignette spéciale (handicapés)

Noté en séance Groupe Salle H	Vécus, ressentis	Souhaits
<b>Automobile</b>	Bonne fluidité, en particulier pour passer « sous Lafayette » Circulation trop rapide la nuit (record 150 km/h) en particulier sous la trémie, Danger. Difficulté (surtout entre 17 et 19 h) au carrefour Servient. Circulation assez fluide jusque Gambetta puis congestion sur la suite (à cause des directions différentes ?) . Sud de Garibaldi très roulante (plus que les quais) et donc incitative. Axe Duguesclin Garibaldi plus fluide depuis mise en service du périphérique Angle Chaponnay/contre allée : code de la route pas respecté. Bruit très important pour les riverains.	Quelle certitude que des bouchons ne se créeront pas avec la remise à plat de la circulation ? Régler les débouchés des rues sur les contre allées.
<b>Transports en commun</b>	Difficile de faire Berthelot Part Dieu en TC. 47 pas satisfaisant : il faut marcher ou prendre correspondances. Trop long Si étranger au quartier impossible de s'y retrouver (obstacle du centre commercial, difficile de traverser)	Une ligne sur le linéaire, avec bonne fréquence Nécessité de relier T1 et T2 par une ligne (navette ?) pour bien irriguer les quartiers. Penser que Part Dieu c'est aussi Guichard, Garibaldi (station métro) et pas tout par la gare.
<b>Vélos</b>	Il faut être fou pr rouler sur Garibaldi (trop rapide, sentiment d'insécurité). Les axes cyclables (rue Part Dieu) ne permettent pas de respecter le Code de la Route. Obligé de couper avant pour remonter ou alors circulation sur trottoir. Bandes (rue Bouchut) dangereuses car conflits avec piétons. Circulation difficile quand on vient ou va à la gare (mixité)	Permettre une circulation rapide mais en sécurité. Partage de l'espace (piétons et cyclistes séparés). Importance de prévoir des stationnements. Nécessité d'un bon maillage, continuité des itinéraires. Aménager un itinéraire cyclable tout le long, tout de suite même si travaux en plusieurs phases.
<b>Marche à pied</b>	Lieu pas agréable : trottoirs étroits, contre allées, traversées pas naturelles. Rien n'incite à y marcher. Feu vers Pensionnat a permis de traverser. Dangereux d'accéder à la piscine pour les groupes d'enfants	Redonner de la place aux piétons : rendre les trajets lisibles (jalonnement √ administrations, halles, auditorium, piscine...) Penser aux familles : donner sentiment de sécurité pour que marche à pied puisse se pratiquer.Faciliter les traversées et les rendre praticables en famille (sécurité, temps aux feux...). Pour la piscine : faire un accès par la place des Martyrs ?
<b>Stationnement et livraisons</b>	Difficultés de stationnement dans la contre allée vers DDASS, Piscine (en particulier pour les cars). Id pour l'Auditorium Gros souci vers la Bourse : parking tribunal pas identifié. Cars stationnés vers auditorium ; moteurs qui tournent pour la clim (pollution, bruit) Difficile de trouver les parkings Problème de la place prise par les voyageurs TGV	Penser aux livraisons des commerces et « internet » Espoir dans l'extension du stationnement payant. Modifier l'horaire de passage des poubelles pour éviter les congestions. Id pour les livraisons ???

Les remarques et suggestions émises par deux groupes sont assez concordantes, avec des expressions parfois ciblées sur certains aspects, selon la composition du sous-groupe.

- Il ressort de ce travail que la rue Garibaldi est **un lieu peu agréable à vivre et à pratiquer** (au moins en tant que riverain, piéton, usager des équipements, cycliste), qu'il convient de requalifier pour que cet axe ne soit plus une barrière « infranchissable ».
- Si les avis sont unanimes sur la mauvaise image et la mauvaise qualité de vie sur la rue Garibaldi, ils sont plus **contrastés sur l'aspect circulation automobile**.  
En effet, la rue paraît efficace aux automobilistes car fluide (mais ce point reste cependant à moduler selon les sections) et des interrogations persistent sur la suppression des trémies et les risques de congestion future.
- Le **stationnement à proximité des lieux publics** est pointé comme étant problématique, voire dangereux (vers la piscine). Il est demandé que le projet prenne bien en compte le stationnement des **personnes à mobilité réduite** ainsi que des **places de stationnement pour les livraisons** (de plus en plus nécessaires, en raison de l'évolution des modes de vie). La question des camions est également posée (en particulier livraisons au centre commercial de la Part-Dieu qui entraîne parfois un blocage complet de la rue du Dr Bouchut et par conséquent du quartier).
- **Les cyclistes** sont unanimes pour qualifier la rue Garibaldi d'axe peu incitatif, dangereux, mal connecté au réseau existant. Les attentes sont manifestes de leur part, en termes d'aménagements de voirie, mais aussi de possibilités de stationnement qui doivent les accompagner.  
Les associations font part de leur souhait d'être associées aux réflexions sur cet aspect du projet.

Enfin, en matière de **transports en commun**, le constat est sévère : axe mal desservi, pas de desserte sur tout le long, obligation de rupture à la gare de la Part Dieu... tout ceci concourant à un recours à la voiture (rapide et facile à stationner). Les participants estiment indispensable un renforcement de l'offre TC, une régularité pour ceux-ci... mais s'interrogent sur la compatibilité entre un C3 bien cadencé sur le cours Lafayette et la suppression de la trémie Lafayette.

## ECHANGES AVEC LA SALLE

- L'association « **Demain Garibaldi** » s'interroge sur les impacts de la circulation automobile sur l'environnement (qualité de l'air, bruit...).

### Réponse :

Ces points seront abordés dans l'atelier du 17 juin ; il permettra un échange avec des bureaux d'étude spécialisés dans ces thématiques.

- **Divers points présentés dans les synthèses sont repris par des participants.**

Ainsi la question des **deux roues** et de la place qui leur est faite, l'offre de **transports en commun**...

### Réponses :

**G Vesco** souhaite rappeler que le trafic vélo a doublé en 5 ans. Il est bien entendu nécessaire d'accompagner cette évolution par des aménagements de voirie. Et le Plan Modes Doux s'élève à 90 millions € sur le mandat. Le travail sur les aménagements cyclables de la rue Garibaldi se fera bien entendu en lien avec les associations. Enfin, en matière de stationnement pour les 2 roues, le nombre de potelets implantés sur l'espace public va encore augmenter (6 000 potelets) pour favoriser l'usage de ce mode de déplacement.

Pour les transports en commun, **Bernard Simon**, directeur du SYTRAL précise que l'offre est effectivement peu lisible sur la partie sud de l'axe en raison des nombreux dédoublements de lignes. Aujourd'hui, entre 33 et 50 % des clients des TCL vont à la Part-Dieu. Pour l'instant « il n'y a pas de clientèle » pour un axe fort sur Garibaldi (double site propre).

Le métro (deux lignes coupent Garibaldi) approche de la saturation. Les rames de la ligne B vont être réaménagées (comme ligne D) ce qui permettra d'en augmenter la capacité de 15 % . A plus long terme, une augmentation de 50 % de la fréquentation des voyageurs en TC sera possible avec C1 et C2 prolongés, T4 phase 2 prolongé jusqu'à la Doua et le métro B qui reliera Oullins. De même le nombre de rames de tram va augmenter.

B Simon rappelle cependant que l'agglomération lyonnaise bénéficie du meilleur taux de couverture de France et que 100 à 150 millions €/ sont consacrés à l'investissement.

En 2020 - 2025, le Sytral investira dans de nouvelles rames de métro qui permettront de doubler la capacité (plus de rames et automatisation).

- **Les associations de cyclistes** font part de leur impatience. En effet, il leur apparaît évident que la piste sur Garibaldi ne sera pas utilisable avant des années.

**Réponse :**

Le linéaire total ne sera effectivement pas réalisé dès la 1<sup>ère</sup> phase. Toutefois, les différentes phases du projet Garibaldi, et la mise en œuvre du Plan Modes Doux permettront d'améliorer le maillage pour les 2 roues.

- **Pourquoi procéder en trois tranches de travaux ?** Il serait souhaitable de réaliser l'ensemble de l'aménagement en une seule tranche .

**Réponse :**

Le réaménagement de la rue Garibaldi est effectivement prévu en 3 phases pour permettre d'étaler le coût du projet sur plusieurs mandats et pour gérer au mieux les travaux sur l'axe. Par ailleurs, pour le 2<sup>e</sup> tronçon de l'aménagement Garibaldi (Bouchut-Abondance), il serait très difficile de conduire des travaux sur le carrefour Garibaldi Paul Bert, en même temps que des travaux sur Lafayette/Garibaldi et Bonnel/Garibaldi, sans dégrader très fortement les conditions d'accès à la Part Dieu.

Mais les études sur cette section seront abouties en 2014, ce qui permettra aux travaux de démarrer très rapidement.

Par ailleurs d'autres chantiers importants vont se dérouler sur la rive gauche (T4, C1, C2...) sans oublier les chantiers du tunnel de la Croix Rousse, de l'autopont Mermoz... qui vont eux aussi avoir des incidences sur la circulation. Il n'est pas possible de tout lancer en même temps, tout en maintenant un accès facile en particulier au quartier d'affaires de la Part Dieu.