

/// ateliers déplacements – stationnement :
séance du 3 juin 2010



PROJET GARIBALDI

Ateliers déplacements / stationnement



Atelier déplacements/stationnement

GRAND LYON
communauté urbaine



Le contenu des deux ateliers

2 ateliers de partage des diagnostics et d'échanges autour des propositions mises au débat



→ Première séance – 3 juin

- La Part Dieu
- La situation actuelle :
 - diagnostic pour tous les modes,
 - fonctionnement de la rue
- Le résultat des simulations dynamiques

→ Deuxième séance – 14 juin

- Le stationnement
- Les incidences des scénarios « site propre transport en commun » ou « contre allée » :
 - Les fonctions de l'espace, le partage de la rue
 - L'accès aux quartiers tous modes (actuels, à améliorer, à faire évoluer)
 - Les vélos : pratiques (actuelles et souhaitées),

Les études réalisées



2009

Etude accessibilité Part-Dieu tous modes Horizon moyen terme

Hypothèses de développement : urbain
transports en commun
voirie

Travail en commun avec le SYTRAL :
simulation des conditions d'accès à la Part –Dieu



Aménagement d'ici 2014

Garibaldi centre Bouchut-Arménie

Etude de circulation

2009-début 2010

Simulations dynamiques

Début 2010

Intentions d'aménagement
d'ici 2014

Garibaldi sud Arménie-Berthelot

En cours

Etude de circulation

Simulations dynamiques



La Part-Dieu



Part-Dieu : le quartier aujourd'hui

477 000 déplacements / jour

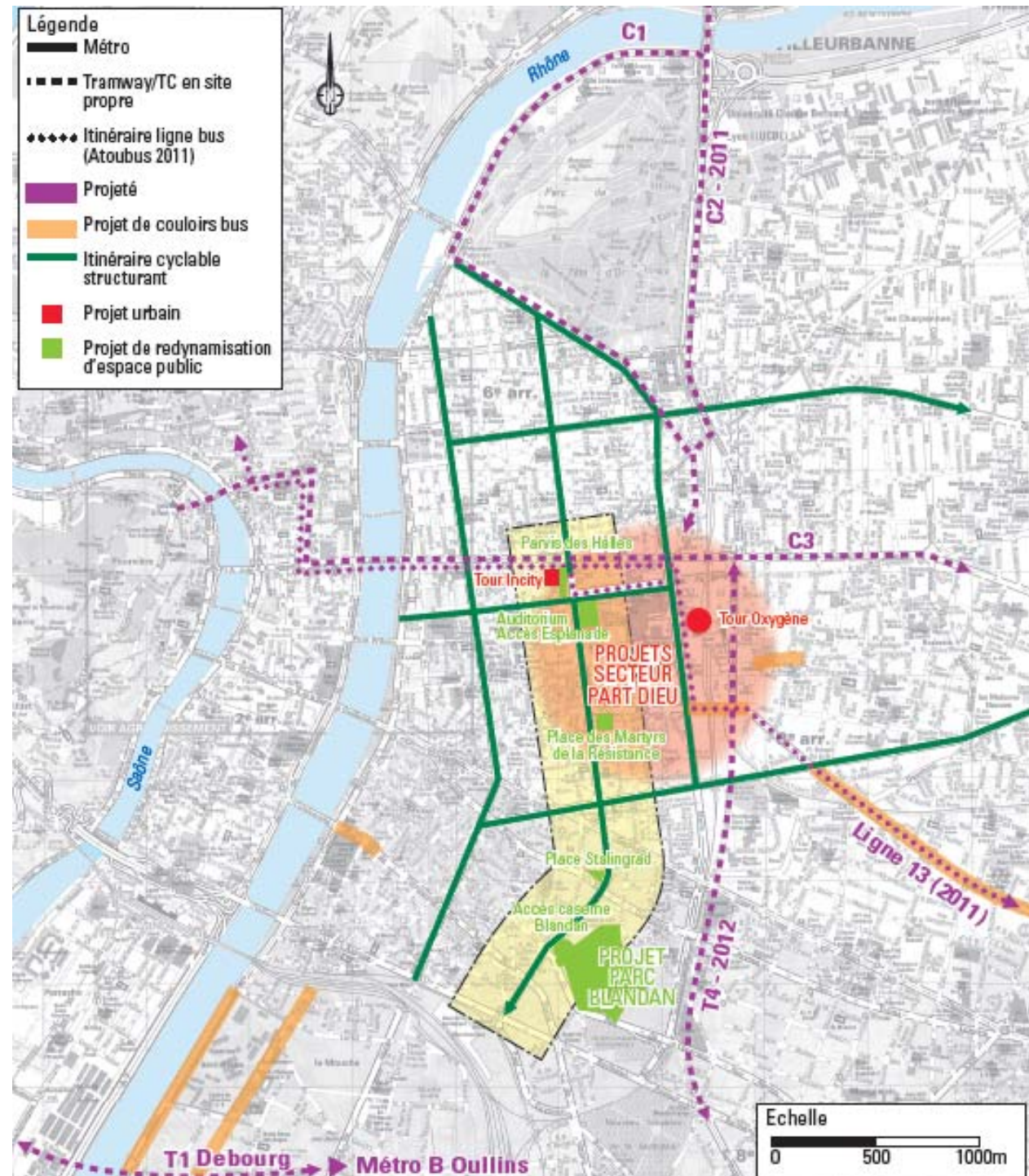
- **Un lieu de visite** : centre commercial et lieu de travail
 - *100 000 visiteurs/jour au centre commercial, 40 000 emplois*
- **Un lieu de passage** : VP (transit) / TC (correspondances)
 - *de l'ordre de 100 000 déplacements en transit*
- **Un point d'entrée** : la gare (TER/GL/routière)
 - *plus de 77 000 voyageurs /jour (hors correspondances avec les TCU)*
- **Un lieu de vie** : *15 000 habitants*

Ordres de grandeur :

- **1/3 des déplacements en direction de la Part-Dieu se font en transports en commun**
- **1/3 se font en voiture**
- **1/3 se font en modes doux**

Développement urbain moyen terme - 2015

- Développement urbain :
 - + 8 000 emplois (croissance de l'ordre de 25%)
 - + 2 500 habitants (croissance de l'ordre de 15%)
- Développement des transports en commun :
 - C1/C2
 - C3 (double site propre)
 - T4 phase 2
 - RhônExpress
- Développement de la gare :
 - + 27% de fréquentation de la gare
- Interventions sur la voirie :
 - Requalification de Garibaldi
 - Développement des modes doux



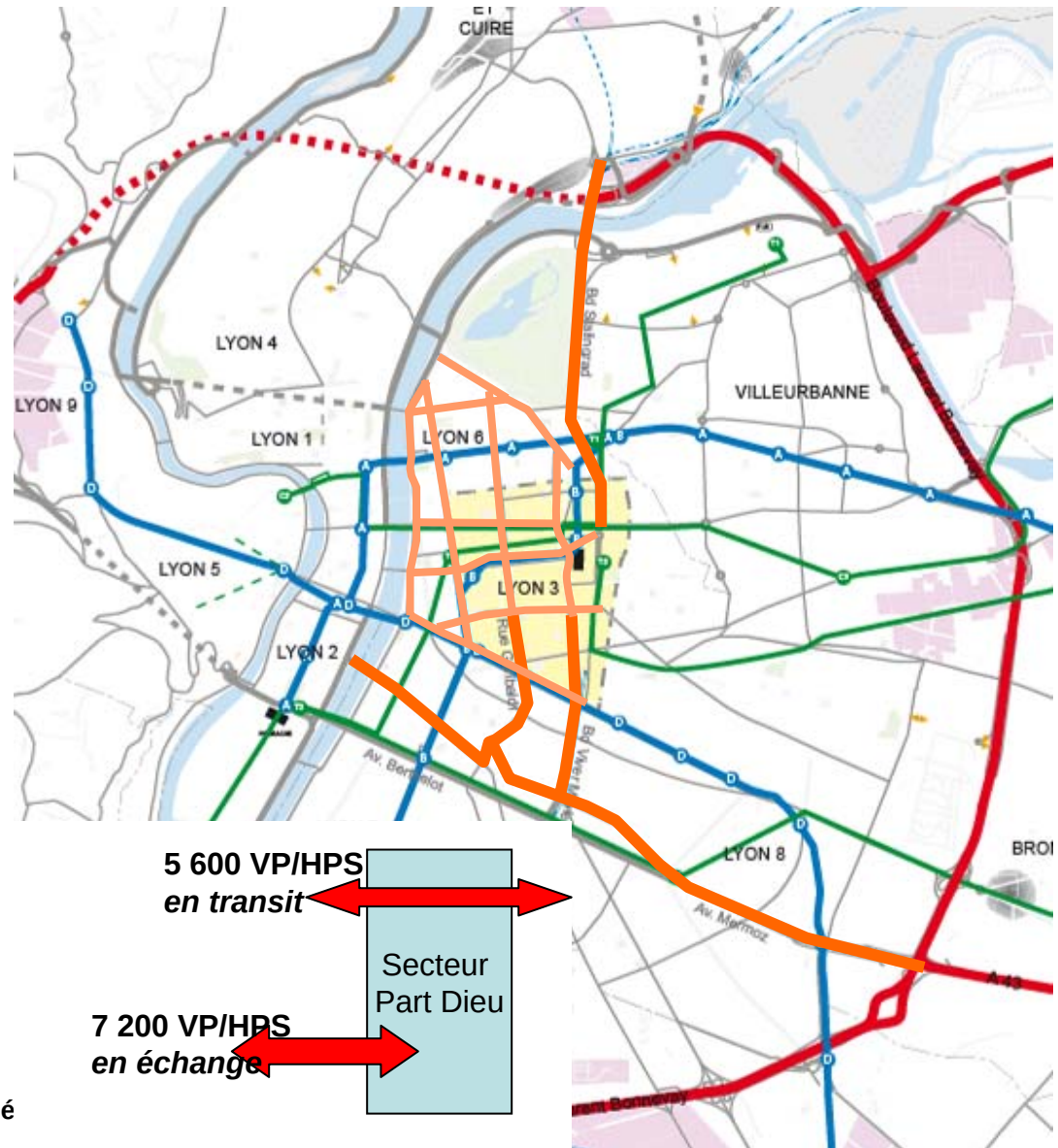
Conditions actuelles d'accessibilité

- **Les transports en commun :**

- **Un nœud majeur du réseau TC** (train, métro, tramway, trolleybus, bus)
 - 72 300 M D / jour pour le seul métro
 - 82 900 MD / jour pour les bus et tramway
- **Des problèmes d'exploitation et de saturation** commençant à se ressentir

- **Les véhicules particuliers :**

- Des itinéraires d'accroche au périphérique à préserver
- Un maillage nord-sud et est ouest à l'échelle du centre à redimensionner en lien avec les autres modes

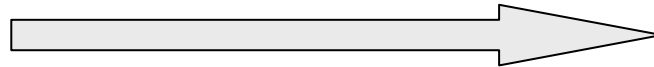


Atelier dé

Répartition voitures / transports en commun

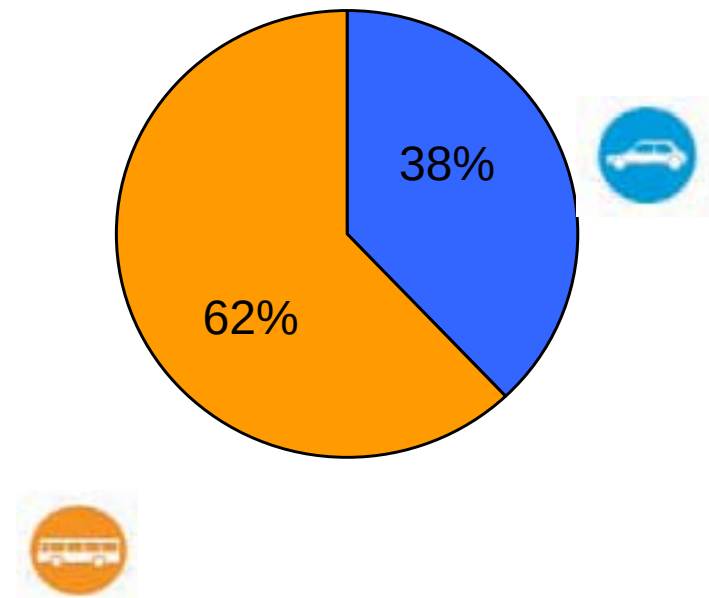
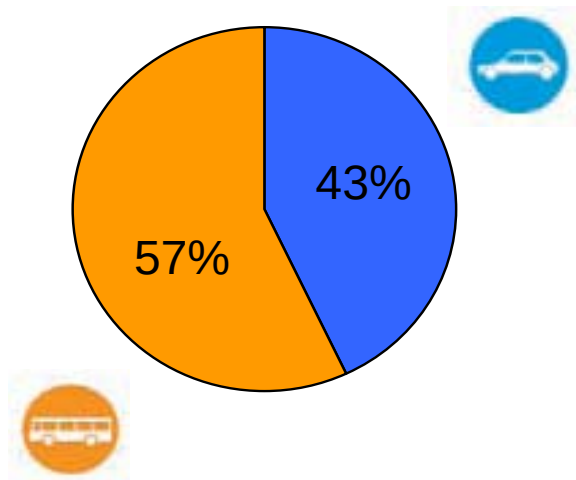
Les modes doux représentent environ 1/3 des déplacements en direction de la Part Dieu

Aujourd'hui



A moyen terme

+ 600 véhicules
(heure de pointe)





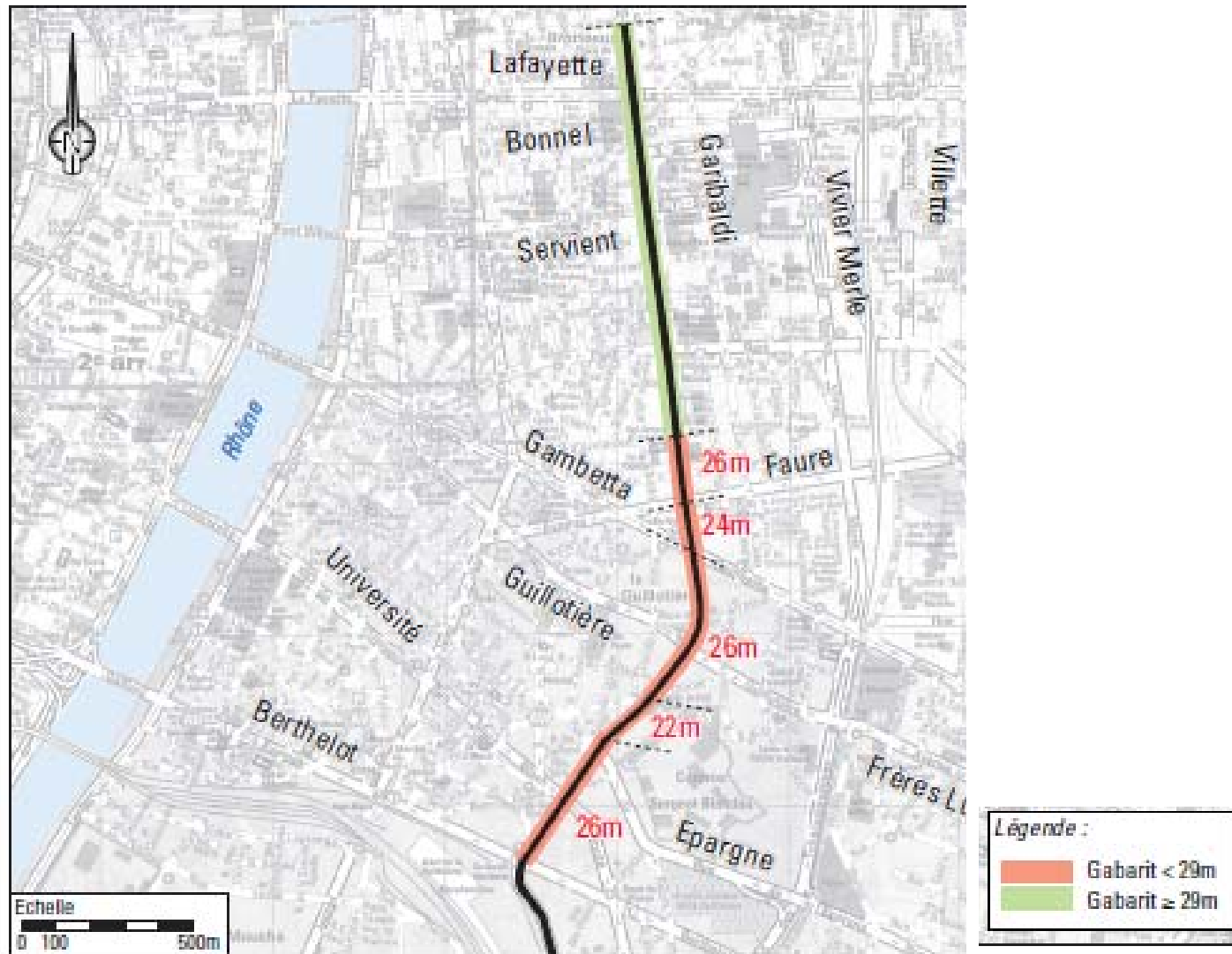
La rue Garibaldi aujourd'hui

Le réseau routier

- ➡ Maillage très dense
- ➡ Un système de voies à sens unique
- ➡ Garibaldi, seule voie de niveau 3 orientée nord-sud entre les quais du Rhône et Villette

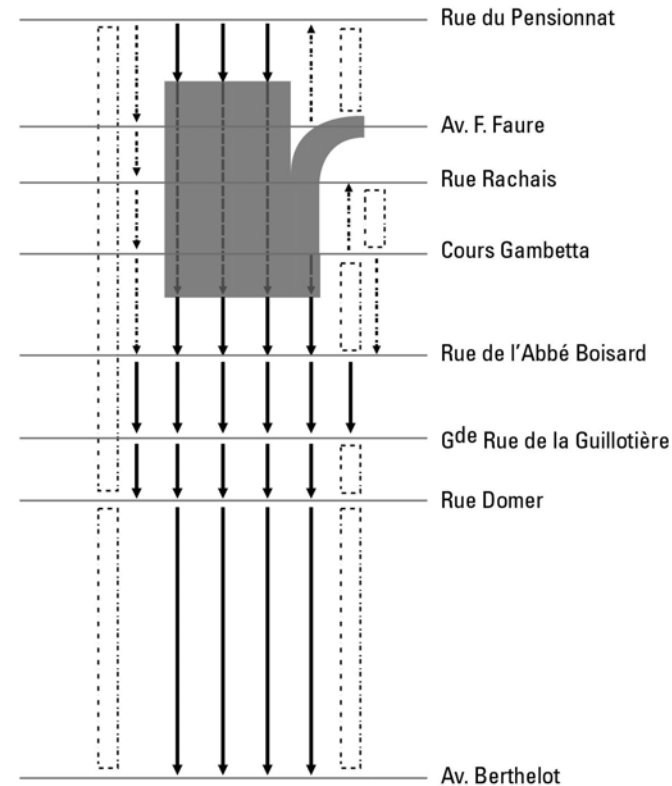
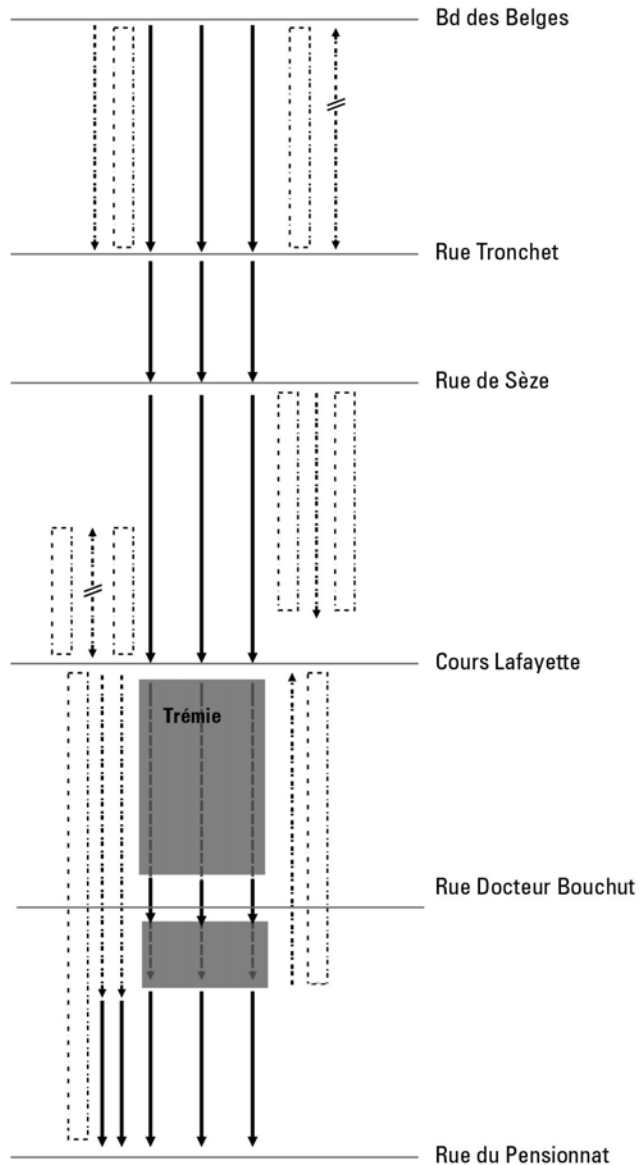


L' emprise



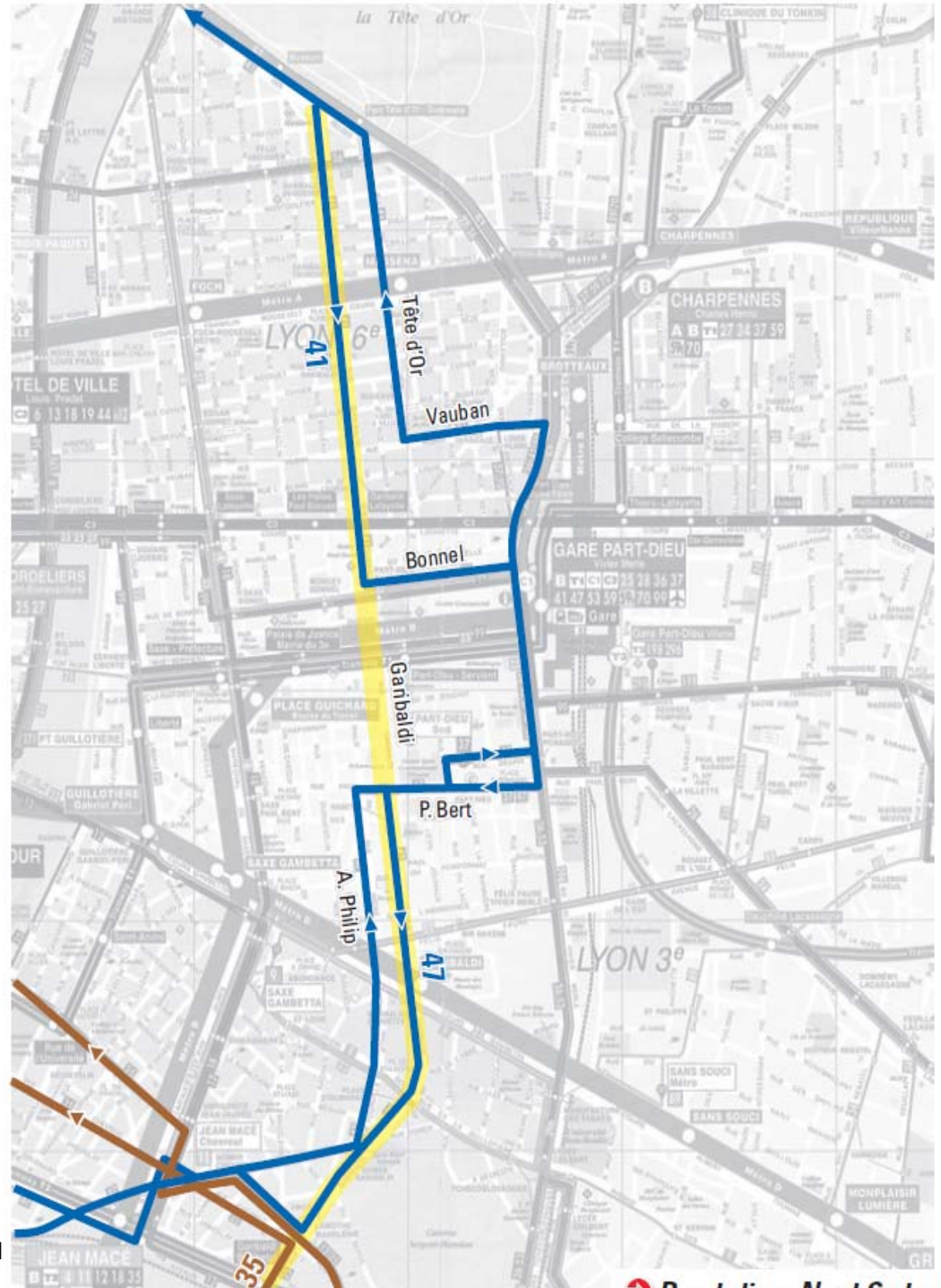
Atelier déplacements/stationnement

Profil : nombre de voies



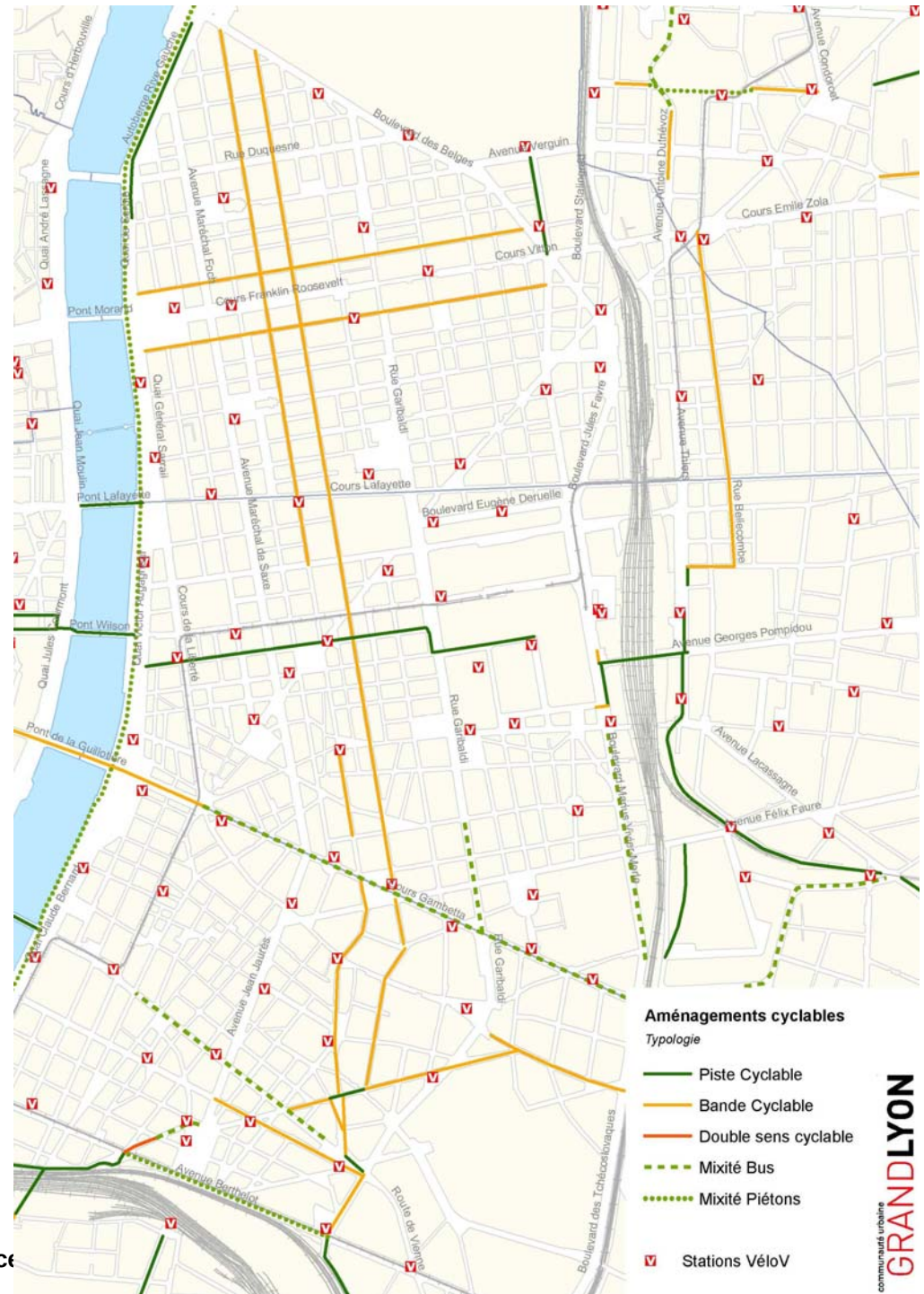
Légende :

- Trémie
- Voie de circulation en surface
- Voie de circulation en trémie
- Contre-allée et stationnement (variable selon la section)



Les vélos

- ➡ Une continuité Nord-Sud via Duguesclin et Créqui
- ➡ Une continuité Est-Ouest via Gambetta et Albert Thomas
- ➡ Pas d'aménagements cyclables sur Garibaldi hormis :
 - entre route de Vienne et Berthelot
 - lien rue Bouchut et rue de la Part-Dieu
 - Gambetta –Arménie en mixité bus en Sud-Nord



Les vélos

→ La rue Garibaldi s'intègre au plan modes doux - vélo

Itinéraires cyclables :



à moyen terme (2014)



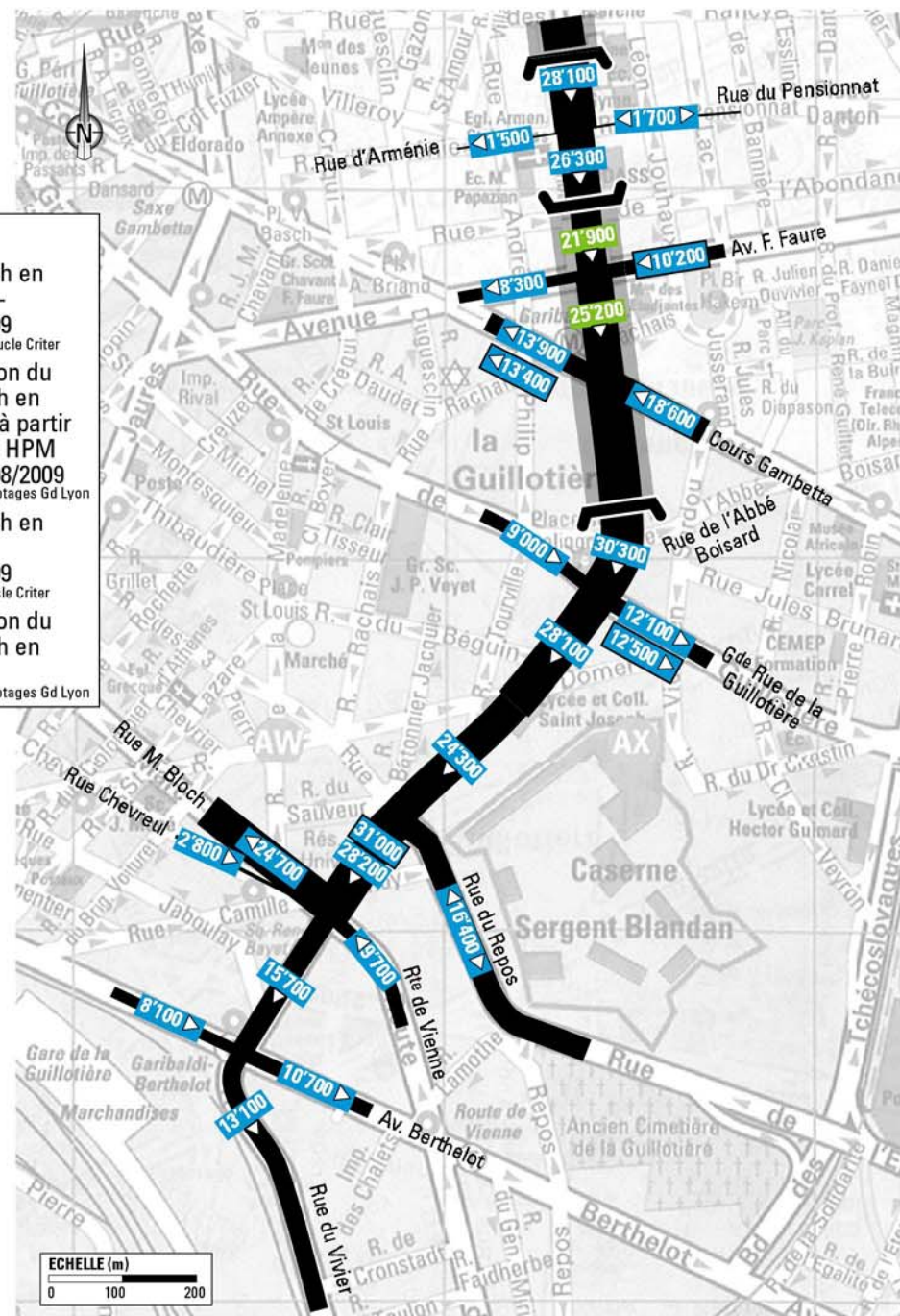
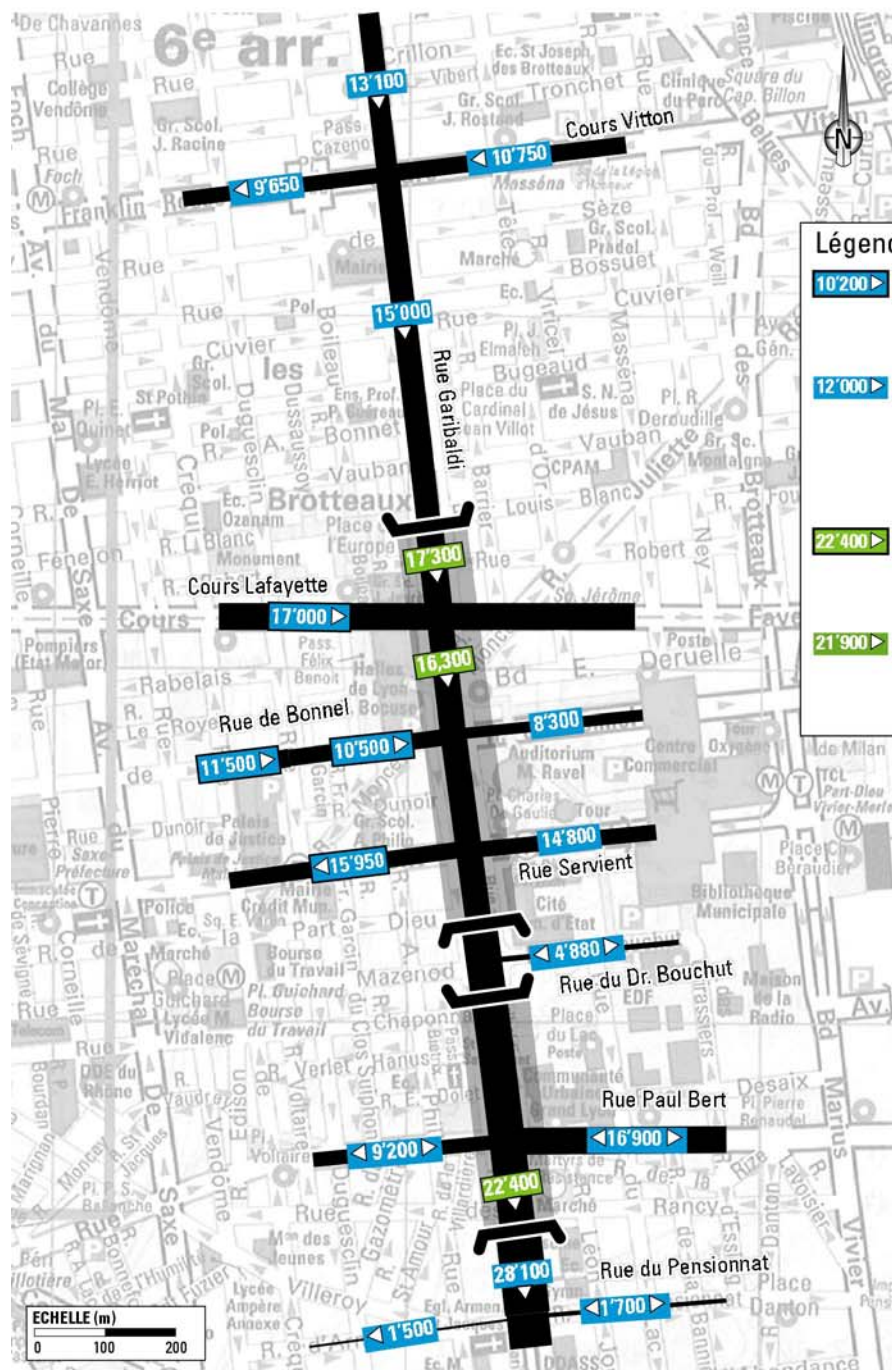
en deuxième phase

Atel



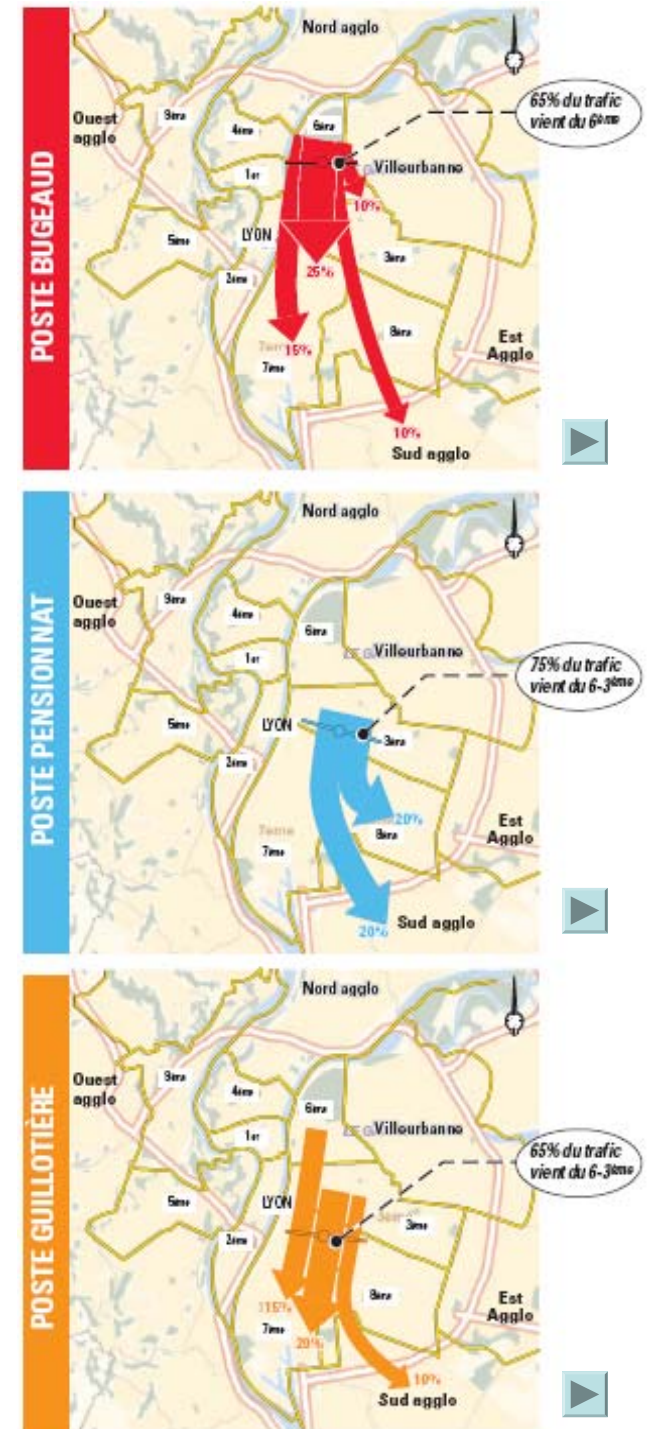


Le fonctionnement de la rue



Fonctions de la rue

- ➡ Echange entre les arrondissements de la Rive Gauche du Rhône (3-6-7-8)
- ➡ Environ 5% du trafic n'a aucun lien avec ces 4 arrondissements
- ➡ Accès à la Part-Dieu (centre commercial, bureaux, gare) :
 - entrées depuis le Nord de l'axe
 - sorties vers le sud
- ➡ Sortie vers de Sud de l'agglomération : de 16 % (matin) à 18% (soir) du trafic



Des marges de manœuvre en terme de report modal



Enseignements issus des enquêtes sur les origines et destinations des véhicules

↳ Origines / destinations principales

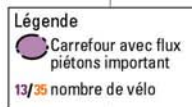
↳ Au Nord du Cours Lafayette

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

↳ Au niveau de la rue du Pensionnat

- ↳ **Le soir, essentiellement une fonction de sortie de la Part-Dieu**
- ↳ Le soir, 65% des véhicules viennent du 3^e arrondissement
- ↳ 54% le matin (40% le soir) des véhicules vont dans les 7^e et 8^e arrondissements

Des déplacements de ‘courte’ distance qui constituent un potentiel intéressant pour les transports en commun, le vélo et la marche à pied.





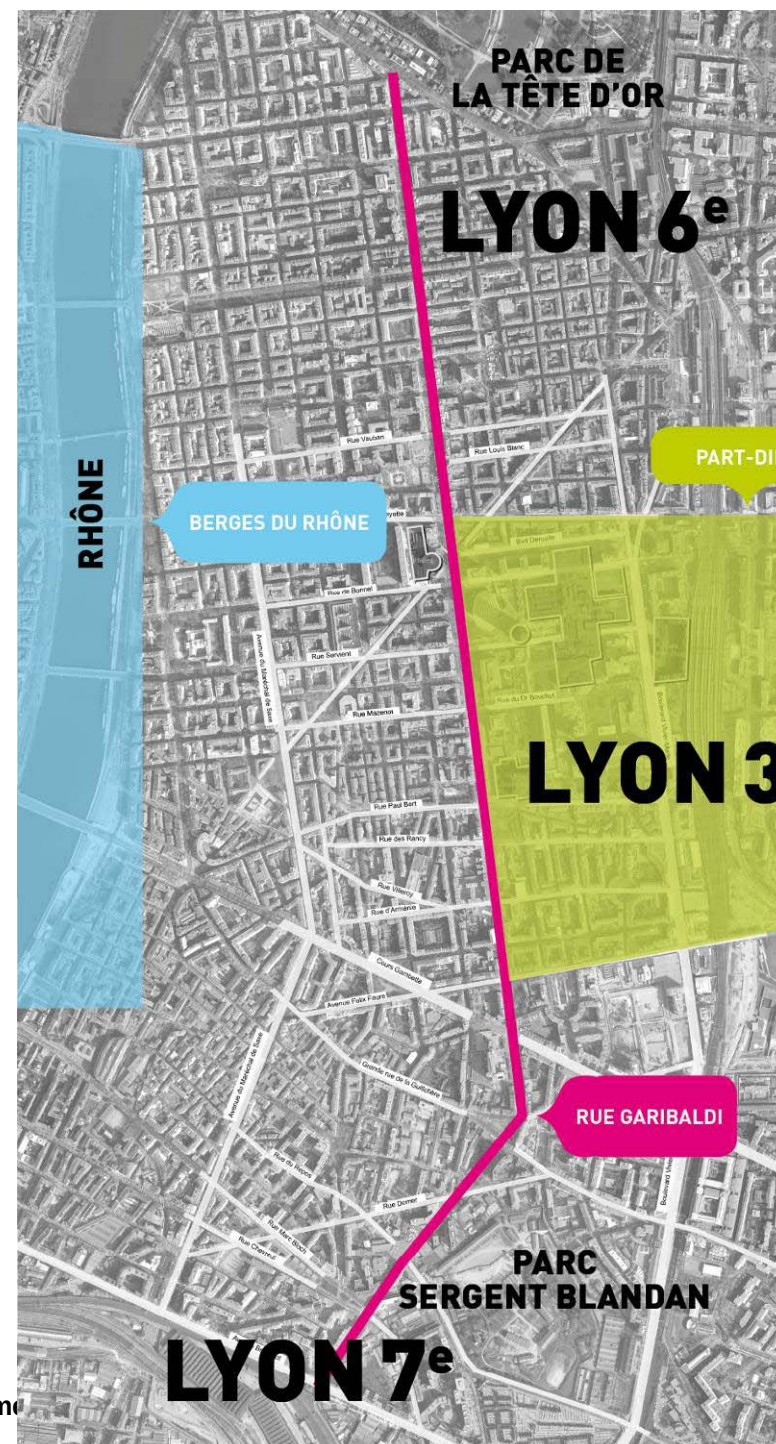
Les conclusions

Un aménagement de la rue conçu pour l'automobile

- La rue est **peu lisible quel que soit le mode**
- Pas ou peu de place pour les transports en commun, vélos, piétons
- **Des contraintes aux carrefours : C3, T1, Tunnel**
- Des équipements retournés sur eux-mêmes, aux accès peu lisibles
- Des commerces peu visibles et peu accessibles
- **Une structure de trafic montrant des marges de manœuvre pour le report modal**
- Une coupure physique entre les deux rives de la rue, entre quartiers

Les objectifs du projet

- ➔ Transformer une voie aux caractéristiques routières en voie apaisée
- ➔ Reconquérir les espaces publics
- ➔ Favoriser l'accessibilité aux équipements publics et privés
- ➔ Embellir la ville par un aménagement paysager
- ➔ Relier l'Est et l'Ouest, Part-Dieu, Berges du Rhône et centre ville



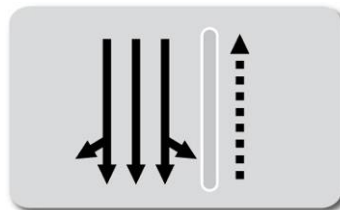


Les résultats des simulations dynamiques

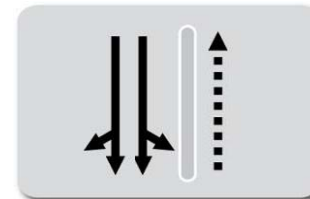
Les voies de circulation automobile sens Nord Sud



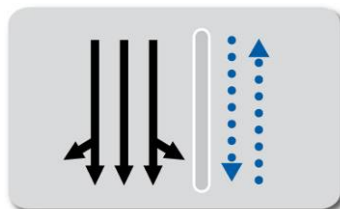
→ Maintien de la contre-allée ou création d'un site propre



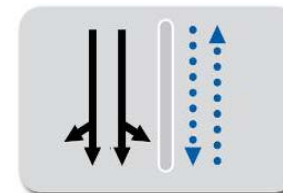
3 voies Nord-Sud +
contre-allée Sud-Nord



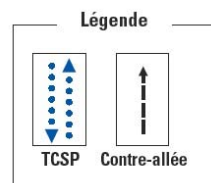
2 voies Nord-Sud +
contre-allée Sud-Nord



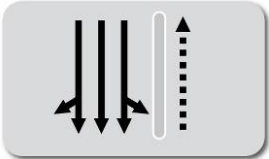
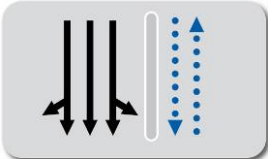
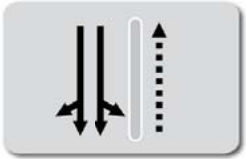
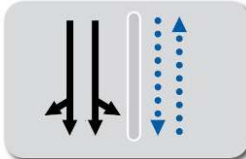
3 voies Nord-Sud + site
propre bus double sens



2 voies Nord-Sud + site
propre bus double sens



Synthèse

	Maintien de la contre-allée, rue Garibaldi à 3 voies	Création d'un site propre bus bidirectionnel, rue Garibaldi à 3 voies	Maintien de la contre-allée, rue Garibaldi à 2 voies	Création d'un site propre bus bidirectionnel, rue Garibaldi à 2 voies
				
Incidence sur la circulation rue Garibaldi à l'HPS – trafic à reporter :	-500 véhicules au Nord de Vauban -1000 véhicules au Sud de Lafayette	-250 véhicules au Nord de Vauban -800 véhicules au Sud de Lafayette	-850 véhicules au Nord de Vauban -1350 véhicules au Sud de Lafayette	-700 véhicules au Nord de Vauban -1 200 véhicules au Sud de Lafayette

La réduction de capacité sur la rue Garibaldi nécessite un report de véhicules quel que soit le scénario envisagé.

Le résultat des simulations des profils avec site propre ne prennent pas en compte les reports de la contre allée.