



PROJET GARIBALDI 2^e atelier espace public — aménagement de la rue 21 octobre 2010

COMPTE-RENDU EXHAUSTIF DE L'ATELIER

Introduction de Gérard Claisse

Cet atelier s'inscrit dans le cadre de la démarche de participation citoyenne mise en œuvre par le Grand Lyon. Une réunion publique aura lieu le 8 novembre prochain, organisée dans le cadre réglementaire (concertation préalable). Il convient de noter que la concertation reste ouverte sur la totalité du linéaire de la rue Garibaldi jusqu'au 22 novembre 2010.

Elle sera clôturée partiellement à cette date pour la portion Vauban - Arménie, mais restera ouverte pour la section Arménie Berthelot.

Le bilan partiel (Vauban - Arménie) sera tiré par le Grand Lyon et soumis au conseil de communauté en début d'année 2011. Ceci permettra de confirmer les orientations du projet et de lancer le travail futur de l'équipe de concepteurs : intentions ➔ esquisses ➔ finalisation du projet

Notre atelier de ce jour s'organise en 2 parties :

- ➔ un retour sur les apports de la concertation et en particulier sur les 2 balades qui ont été organisées au cours des 2 dernières semaines
- ➔ la présentation des premières réflexions de l'équipe d'Alain Marguerit sur les espaces publics.

Nous ne pouvons pas organiser cet atelier selon le plan prévu. En effet, en raison des grèves de transports en commun, Alain Marguerit devra nous quitter vers 19 h 50 pour prendre le dernier train. En ce qui me concerne, je devrai également partir à ce moment, devant participer à une autre réunion à 20 h. Marine Bareille, chef de projet, fera ensuite un retour sur les balades urbaines.

Je vous remercie de bien vouloir nous excuser de ce bouleversement, et de tenir cet atelier dans la salle du Conseil, peu propice à ce genre d'exercice.

Intervention d'Alain Marguerit

Nous avons étudié ce projet en regardant le type et la qualité des espaces publics. En effet, pour imaginer l'avenir, pour imaginer un projet, il nous faut partir de l'existant, travailler en relation avec le territoire.

Très rapidement, nous nous sommes penchés sur la forme urbaine, autour de l'axe Garibaldi. On peut noter au nord une « trame Morand », qui repose sur des îlots réguliers, organisés, avec une densité importante. Sur le secteur de la part Dieu, on retrouve de grandes unités, le centre commercial... un urbanisme de dalle. Plus au sud, l'urbanisation s'est faite plus « au coup par coup ». Et la rue Garibaldi traverse ces différents univers.

En matière d'espaces publics, ils sont également très diversifiés. L'urbanisme de dalle dégage de grands espaces, ce qui n'est pas vrai sur le reste de la rue. Tout ce qui apparaît en vert et jaune sur les cartes que nous vous projetons est à prendre en compte dans nos études. Nous ne présentons pas des esquisses, mais des espaces de réflexion, des opportunités, des surfaces qui peuvent être libérées, reliées... Nous souhaitons parler des usages à développer, à imaginer.

Les principales questions qui se posent à propos des espaces publics libérés :

- **Les halles** : un parvis de 4000 m² va être libéré. L'ouvrir sur la ville ? Quelle lisibilité ?
- **L'Auditorium** : nous avons déjà souligné qu'il s'agissait d'un lieu perçu de façon très contrastée. Il y a une réelle opportunité à le désenclaver, à ouvrir l'espace. Ce lieu est tourné sur lui-même, ce qui lui confère effectivement un certain calme appréciable dans l'environnement bruyant actuel de la rue. Comment l'imaginer, le faire évoluer dans un environnement plus calme ; comment permettre les liens avec les lieux importants du quartier de la Part-Dieu ; comment permettre de rejoindre la dalle qui est située à + 7 m ?
 - **CQ Part-Dieu** : la place Charles de Gaulle (Auditorium) est un havre de paix. Comment allez-vous pacifier le volume sonore ? Comment allez-vous gérer les livraisons aux halles ?
 - **Demain Garibaldi** : L'apaisement de la rue, la diminution du bruit, vont conditionner l'ouverture des espaces publics... Et si on ouvre, quelle interconnexion entre le tram, la gare...
 - **Mme Mitror (CQ Part Dieu)** : Il est indispensable de mieux organiser le stationnement des cars devant l'Auditorium : leur stationnement, ainsi que le problème des moteurs qui tournent même quand ils sont à l'arrêt et qui entraînent pollution atmosphérique et sonore.
 - **M Jeandel (Ardilh)** : Il faudrait, dans le cadre de ce projet, désenclaver le Britannia (Bd E Deruelle).

A Marguerit : Une certaine porosité sera obtenue avec la libération du parvis des halles, l'ouverture de la place de l'Auditorium, la station de tram ... et on crée le lien avec la rue du Docteur Bouchut et la gare. Il est nécessaire de permettre d'aller au tramway, à la gare. Il faut également végétaliser ces lieux très minéraux. Le parvis de l'Auditorium est un espace de vie, un espace scénique, mais il ne devrait pas être aussi figé qu'il l'est actuellement.

Il est possible d'avoir des places qui ont des usages qui n'avaient pas été imaginés au départ. Cela fait partie de l'évolution des espaces. Il faut laisser cela possible.

Il est nécessaire de diminuer le bruit lié à la circulation automobile. Les trémies apportent du bruit en raison des accélérations, de la réverbération des ondes. Leur suppression améliorera globalement la situation. Par ailleurs, le projet cherche à améliorer les relations est/ouest ; la circulation va être réglée avec de nombreux carrefours à feux, il y aura donc moins de vitesse, moins de bruit.

Par ailleurs, il y aura les études d'impact qui répondront précisément à vos interrogations en matière de bruit et autres sujets environnementaux.

En ce qui concerne l'Auditorium, c'est un espace d'agglomération où effectivement des enfants jouent de temps en temps, où on peut venir manger sa salade au calme quand il fait beau ; c'est également un espace qui peut fonctionner tout le temps, avec des concerts une fois par semaine par exemple. Pour l'instant nous sommes ouverts à de multiples scénarios qui aboutiront dans le cadre de l'avant-projet. Si vous avez des attentes à formuler, des propositions... nous aurons le temps d'y revenir plus tard. Ce que nous cherchons à travers ces présentations, c'est montrer la valeur, le potentiel de ces espaces.

Enfin, en ce qui concerne le stationnement des cars, une étude sur l'ensemble du secteur de la Part Dieu a été commandée par la Mission Part Dieu. Il est normal que des cars puissent accéder aux divers équipements publics de ce secteur, mais il n'est pas souhaitable qu'ils continuent d'occuper les espaces publics qu'actuellement.

- **La place des Martyrs de la Résistance** : de nombreux retours là aussi sur l'opportunité d'une réorganisation des accès à la piscine. Comment mettre en valeur le pôle d'équipements publics ? nécessité de conforter la petite centralité commerciale ? c'est actuellement un parking, peu agréable car très /trop ombragé ? Comment faire vivre cet espace, le relier aux autres jardins, places du quartier ?
 - **F Chevallier (élue 3^e arrondissement)** : Il y a effectivement sur cette place 2 institutions publiques qui se font face sans se « parler ». C'est un lieu de vie important.

- **Y Gascoïn (Les droits du piéton)** : La place est actuellement sinistre : elle est sombre, envahie par une marée de voitures. Elle doit reprendre vie avec les piétons. Il est essentiel de maintenir le marché, de permettre que les sorties d'écoles soient une opportunité d'animation.
- **Conseil de quartier** : il faudrait éviter que cette place soit systématiquement utilisée pour entreposer les baraques de chantier. Ce n'est actuellement qu'un parking goudronné, avec des barrières entreposées, des « Algécos »...

A Marguerit : Il est nécessaire de réfléchir à ce pôle d'équipements publics (école, gymnase, piscine) et de favoriser l'animation.

Par ailleurs, la place est très sombre. Elle est bordée d'un alignement de platanes et d'un autre de micocouliers au centre. Il nous semble important de stabiliser ce lieu comme un espace urbain, lieu de marché, avec des commerces, des liens avec les autres espaces environnants (square Sainte Marie Perrin, place le long de Paul Bert)... Il faut également qu'il soit possible et agréable d'en faire le tour et d'y séjourner - à un autre moment que la canicule estivale.

- ➔ **La place Bir Hakeim** : on pourrait imaginer de relier cette place à V Sardou, Garibaldi, A Philip.... En supprimant les trémies.
 - **AC Paris (Demain Garibaldi)** : La place Bir Hakeim est une grande place ; il faut aller la chercher dans le cadre du projet Garibaldi. De plus, le passage par Garibaldi n'est pas obligatoire. Il est possible d'aller de l'Auditorium - une fois ouvert - à Blandan en passant par la rue du Lac, la place BirHakeim. Celle-ci est proche du métro Garibaldi ; il faut créer un lien. Il faudrait également mettre en valeur la maison des étudiantes, située sur la trémie Gambetta, et associer le nouveau quartier de la Buire.
- ➔ **La place Stalingrad** qui est encombrée de véhicules, mais avec des jeux d'enfants qui répondent à un vrai besoin. Comment imaginer des liens avec le quartier de la Guillotière ? Comment mettre en valeur les trottoirs ? Elle est un lien entre des espaces qui n'ont pas été aménagés, construits pour être ensemble.
- ➔ **Accès à Blandan** : la rue Garibaldi est l'accès principal au parc Blandan. Cet espace est actuellement fermé. Une étude urbaine est lancée sur l'accès à Blandan. Nous travaillerons avec l'équipe retenue afin que le projet de parc et le projet Garibaldi soient cohérents, qu'un projet global soit imaginé.
 - **M Guelorget (CQ Guillotière)** : Ne serait-il pas possible d'enlever le petit bâtiment qui gêne l'accès à Blandan, d'ouvrir ?
 - **M Jeandel (Ardilh)** : Si le parc est ouvert, il risque de perdre beaucoup des atouts mis en avant par les riverains et les utilisateurs potentiels.

A Marguerit : Notre mission concerne l'accès au futur parc Blandan. Doit-on mettre à profit l'ensemble de ces carrefours complexes pour mettre en valeur le parc lui-même, pour faire prendre conscience qu'un parc se trouve à proximité, derrière ces murs ? Nous travaillerons, comme je vous l'ai dit, avec le concepteur du parc afin que les 2 projets soient cohérents, discutent l'un avec l'autre.

- **M Rouyère** : j'ai été frappé par l'enfer sonore et la pollution au cours des balades en particulier entre la piscine, la rue de l'Abondance, l'avenue Felix Faure et Gambetta.
- **Y Gascoïn (les droits du piéton)** : En ce qui concerne le bruit, les trémies sont bruyantes car la vitesse y est élevée. Lorsqu'il y a des feux, on a des cycles hachés, on roule moins vite. Mais je rappelle que plus une voie est étroite, plus elle est facile à traverser pour les piétons

G Claisse : Il s'agit de transformer cette infrastructure Garibaldi en une voirie apaisée, non autoroutière. Passer de 3 voies à 2 voies changerait-il la situation ? Le trafic de la rue Garibaldi est un trafic inter-quartiers à 70 % et non un trafic de transit. Ce qu'on vous propose ce n'est pas trois voies de « tuyau ». Les liaisons inter quartiers étant nombreuses, cela signifie que de nombreux mouvements de tourne à gauche ou de tourne à droite doivent être possibles. Ce qui signifie que les 3 voies prévues ne seront pas toutes affectées à la circulation « tout droit » mais qu'elles seront en partie dédiées aux tourne à gauche et tourne à droite. Ceci ne peut être envisagé dans le cadre d'une rue avec seulement 2 voies de circulation ; les véhicules ne peuvent pas passer.

- **M Copy (CQ Voltaire Part Dieu)** : Il y a de grands espaces à reconquérir de part et d'autre de la rue Garibaldi. Pourquoi ne pas créer des zones 30, des zones de rencontre....

M Bareille : Zone 30, zone de rencontre, cela est difficilement envisageable. Mais le projet général vise un apaisement ; nous allons donc travailler de part et d'autre de la rue, chercher à favoriser les relations entre les deux rives de la rue et développer des usages sur les espaces publics existants et futurs.

Les autres thèmes abordés

→ Les déplacements

- **M Pichat** : je n'entends pas parler des vélos. Quelle place auront-ils ?
- **M Rey (FFCT)** : Il est indispensable de permettre aux piétons de traverser tranquillement, calmement. Par ailleurs, en termes de liaisons 2 roues, vous parlez d'une liaison Parc de la Tête d'or Blanda, mais il faut aussi penser aux liaisons est/ouest.

M Bareille : l'atelier de ce jour est consacré aux espaces publics, aux potentialités d'espaces. Nous avons abordé le thème des déplacements - et de la place des vélos dans cet aménagement - au cours de différents ateliers. Par ailleurs, je vous rappelle qu'une réunion publique est prévue le 8 novembre prochain, au cours de laquelle nous vous ferons un retour sur l'avancement des études, et sur certaines orientations du projet, en particulier sur les modes doux.

Enfin, le plan Modes Doux est en cours de mise en œuvre, et des liaisons est/ouest y sont prévues, qui viendront se mailler avec le projet Garibaldi.

→ Le projet en général

M Bareille : le projet et toutes les études qui ont été menées et qui le seront encore dans les prochains mois visent à concevoir et réaliser un aménagement qui ne soit pas figé. Les évolutions sont intégrées dans la mesure du possible, prises en compte pour ne pas devoir tout casser, en fonction de l'évolution des modes de déplacement, de la vie urbaine.

- **Mieux Vivre Garibaldi** : Dans la réflexion sur le parvis des halles, il ne faut pas oublier la rue Moncey, la diagonale... J'ai le sentiment que le 6^e arrondissement est le parent pauvre du projet. Il est nécessaire de réaliser une accroche à ce projet, au moins depuis la rue de Sèze.
- **Mme Croizier (élue mairie du 6^e)** : tout ce travail d'aménagement est très positif. Je déplore cependant qu'il ne soit jamais fait référence à la place de l'Europe. Par ailleurs, on nous a annoncé que les bus allaient remonter à contre sens la rue, pour tourner par exemple rue Louis Blanc. Comment cela sera-t-il possible ? Quel impact en terme de bruit, de pollution ?

M Bareille : Selon les premières études réalisées par le Sytral, les bus peuvent tourner. Mais nous devons maintenant travailler plus précisément, carrefour par carrefour. Nous ne pouvons pas affirmer à ce niveau du projet, que les bus passeront par Louis Blanc et pas ailleurs. Notre objectif est de proposer un itinéraire aller/retour sur le même axe (Garibaldi) pour que l'offre de TC soit lisible. Mais comme il n'est pas possible de remonter le long de Garibaldi au-delà de la rue Vauban, nous recherchons la solution la plus appropriée. Toutes les incidences de ces projets vont être finement analysées. Tout cela sera présenté dans les études d'impact. Nous sommes trop en amont pour pouvoir répondre précisément à ces questions.

Enfin, pour la place de l'Europe, elle ne fait effectivement pas partie du projet Garibaldi.