



## PROJET GARIBALDI

### Atelier en marchant - partie Sud : Blandan – Piscine Garibaldi

5 octobre 2010

#### Elus :

Mme RIVOIRE - adjointe espaces verts, voirie, propreté - 7<sup>e</sup>

M DUCARD - adjoint aménagement, urbanisme et patrimoine -7<sup>e</sup>

#### Associations, conseils de quartier, habitants...

Mme et Mme ROUYERE - président conseil syndical 251 rue Garibaldi

Mme PARIS - secrétaire association Demain Garibaldi

M LABERGERIE , vice président ADPB (7<sup>e</sup>)

M DELEUZE, président ADPB (7<sup>e</sup>)

M BOURQUELOT, ADPB (7<sup>e</sup>)

M. FUZELIER, ADPB (7<sup>e</sup>)

M GASCOIN, président de l'association « les droits du piéton »

M COLMANT, 65 cours Gambetta

Mme CHOBAUX, CQ Jean Macé (7<sup>e</sup>)

Mme DELOR, CQ Guillotière (7<sup>e</sup>)

M. FONTBONNE, CQ Guillotière (7<sup>e</sup>)

M REY, comité départemental cyclotourisme - commission sécurité

M ROBERT, CQ Guillotière (7<sup>e</sup>)

M GUELORGET, CQ Guillotière (7<sup>e</sup>)

M BONNARD, Association Mieux vivre Garibaldi

Mme COLLY, Association mieux Vivre Garibaldi

M BARNAVON, Conseil Syndical Alizi Plaza - 2 place Bir Hakeim

Mme ROUBARD, ARDILH 7<sup>e</sup>

M. RECORBET, CIL Jean Macé

#### Maître d'œuvre

Humbert DAVID - Passagers des villes

Alexis BISIAUX - Passagers des villes

#### Techniciens Grand Lyon

Marine BAREILLE - chef de projet - Direction de la voirie

Brigitte BADINA - Direction de la prospective et du dialogue public

Agnès FAUDON - cabinet du président

Hervé GUILLAUME (Attention Consultants)

#### COMPTE-RENDU ANALYTIQUE DU DÉROULEMENT DE L'ATELIER

---

L'atelier s'est déroulé sous forme d'une promenade urbaine le long de la partie Sud de la rue Garibaldi – de Blandan à la piscine Garibaldi. Une vingtaine de personnes s'était inscrite mais les participants ont été plus nombreux au point de rendez-vous.

L'atelier a été piloté par Humbert David de l'agence « Passagers des villes », associée à l'agence d'Alain Marguerit.

Les questions des riverains et les réponses apportées par Humbert David et l'équipe du Grand Lyon se sont enchaînées tout au long de la balade, au-delà des quatre points d'arrêts principaux qui avaient été identifiés :

- L'accroche Blandan
- La place Stalingrad
- La trémie à l'angle du cours Gambetta
- La piscine

Plusieurs points ont donné lieu à de fortes convergences des participants.

**Les points de forte convergence :**

- ➔ **La nécessité d'aménagements cyclables**
- ➔ **Le besoin de réduire la circulation automobile**
- ➔ **La sécurisation des traversées piétonnes**

**Le point saillant de la balade**

- ➔ La suppression de la trémie Gambetta est fortement demandée par les riverains et les représentants du conseil de quartier.

---

## COMPTE-RENDU DE L'ATELIER

---

### PARTIE I : RAPPEL DU CONTEXTE GLOBAL DU PROJET

#### Introduction de Marine Bareille, Chef de projet, Grand Lyon.

Le principe d'aménagement de la rue Garibaldi, sur tout le linéaire du projet (de la rue Vauban à l'avenue Berthelot) s'articule autour de 7 principes :

- ➔ Une promenade piétonne, avec des trottoirs confortables et une continuité végétale
- ➔ Des traversées piétonnes à niveau et protégées, et des liaisons est-ouest à reconfigurer
- ➔ Des espaces publics aménagés
- ➔ Un aménagement cyclable double sens, séparé des circulations automobiles et piétonnes
- ➔ 3 voies de circulation automobile Nord-Sud
- ➔ Suppression
  - des trémies (études à finaliser pour la trémie Félix Faure/Gambetta) pour ramener toute la circulation automobile à niveau,
  - de la station service à proximité des Halles
  - de la passerelle piétonne
- ➔ Un aménagement à l'est : site propre transports en commun ou contre-allée éventuellement évolutive.

La réalisation est prévue en 3 phases :

1. section Vauban–Bouchut et accès Parc Blandan : études et travaux d'ici fin 2014
2. section Bouchut–Arménie : études d'ici 2013 pour un lancement des travaux dès 2014
3. section Arménie–Berthelot : intentions d'aménagement d'ici 2014.

Les éléments du programme appellent des discussions concernant :

- ➔ L'orientation entre site propre ou contre-allée pour les transports en commun
- ➔ L'organisation des espaces modes doux (vélos, piétons, etc.)
- ➔ La composition des aménagements paysagers
- ➔ Les espaces publics et les usages à y développer, conforter, imaginer
- ➔ Les liens entre l'est et l'ouest de la rue, ainsi que les accroches de l'axe aux différents quartiers
- ➔ Le traitement de la promenade à l'ouest.

---

### PARTIE II : SYNTHES DES DISCUSSIONS

## **Introduction de Humbert David, maître d'œuvre**

Nous sommes à un moment du projet où vos remarques et suggestions peuvent faire évoluer les idées d'aménagement. Nous sommes donc là pour vous écouter. Nous sollicitons votre vécu quotidien sur cette rue.

Garibaldi est l'une des plus belles rues de Lyon, mais aussi l'une des plus maltraitées. L'opportunité d'un projet remarquable existe sur Garibaldi, car c'est un système d'espace plus large que la simple rue. On peut parler de « système Garibaldi », dans la mesure où l'on traite le site dans son épaisseur, de part et d'autre de la rue. Par exemple, une piste cyclable est nécessaire pour desservir le futur parc Blandan ; il est possible de la faire passer par André Philip, même si cette rue n'entre pas dans le projet. Les réponses à l'aménagement sont aussi à chercher dans les rues adjacentes de Garibaldi.

Nous ne venons donc pas vers vous avec un projet mais avec un esprit d'ouverture. Par exemple, nous ne connaissons pas la vie quotidienne au niveau de la place Stalingrad. Seuls les riverains peuvent en rendre compte, parce qu'ils vivent aux abords de cette place. Nous attendons d'eux qu'ils se projettent dans l'aménagement ultérieur.

## **Accroche Blandan**

**Humbert David** - Je voulais attirer votre attention sur la qualité des perspectives de ce site, celle de la place Jean Macé à la Manufacture des Tabacs est un axe intéressant à travailler.

**Riverain** - Il faut certes que l'on apprécie l'intérieur et l'extérieur, et pour cette raison la transparence de vue est une bonne chose, au risque d'avoir une perméabilité sonore...

**Humbert David** - Notre équipe est en charge du projet Garibaldi mais pas de celui du parc Blandan.

**Riverains** - Alors qui fait quoi ? On nous dit que tout est interconnecté mais personne ne prend la responsabilité de décisions globales !

**Humbert David - Marine Bareille** - Le concepteur du Parc Blandan n'est pas encore choisi. Dès que cela sera fait, c'est-à-dire très prochainement, il travaillera avec l'équipe retenue pour la rue Garibaldi afin d'articuler les deux projets. Pour l'instant nous ne pouvons pas en dire plus.

**Conseil de quartier Guillotière** - L'axe Chevreul est un axe cycliste important, non ?

**Représentant de la fédération française de cyclotourisme** - Dans les invariants, pourquoi avez-vous prévu 3 voies de circulation pour les automobiles...? La décision est-elle prise ? La piste cyclable que vous avez évoquée sur André Philip signifie-t-elle qu'il n'y en aura pas sur Garibaldi ?

**Humbert David** : Non. Un aménagement cyclable peut être réalisé sur A. Philip afin d'offrir une liaison cyclable très rapidement, en attendant la réalisation de celle prévue sur Garibaldi.

**Riverain** - Un accès immédiat à vélo, c'est vraiment une bonne chose. Mais je me demande quand même si ce « provisoire » ne sera pas du durable...

**Humbert David** - Pour les pistes cyclables, il n'y a aucune ambiguïté sur le sujet : la continuité cyclable sera assurée sur Garibaldi ; en attendant, nous proposons une piste sur A. Philip. Nous faisons cette proposition parce que cela répond à un besoin, et plus il y a de pistes cyclables, mieux c'est.

**Conseil de Quartier** - Pourquoi la mairie n'a-t-elle pas préempté le restaurant Victoria Hall ? Si c'était le cas, il y aurait moins de problèmes pour relier Garibaldi au futur parc.

**Humbert David** : Pour répondre sur Victoria Hall, le restaurant est situé sur un emplacement réservé.

**Conseil de Quartier** - Avec d'autres associations, nous demandons un double sens pour les transports en commun sur la rue Garibaldi. Les deux sens doivent être sur le même axe pour améliorer la desserte.

**Humbert David** - Nous étudions la possibilité de rendre les transports en commun plus lisibles, car sur la même artère dans les deux sens. Nous travaillons avec le Sytral , à des échelles de temps différentes : en prenant ne compte les lignes existantes et les évolutions programmées très prochainement (Atoubus), mais en préservant également l'avenir. C'est pour cela que notre préférence va vers un double site propre réservé aux TC, même si des aménagements spécifiques seront à étudier pour la partie plus contrainte de la rue (à partir de la piscine).

### Angle de la rue du Repos et de la rue Garibaldi

**Yves Gascoin (droits du piéton)** - Il manque des passages piétons alors qu'ils sont inscrits au plan mode doux. Pourquoi ? S'agit-il de fluidifier la circulation automobile ?

**Humbert David** - Au contraire, vous le savez bien. De la place va être gagnée sur les voies de circulation avec le projet. Il y aura alors plus de place sur Garibaldi pour favoriser les franchissements. Le projet a pour objectif de permettre les traversées piétonnes, le plus souvent possible, et bien sûr à niveau.

**Georges Robert, Conseil de quartier Guillotière** - Est-il possible d'envisager des accès routiers différents ? Le nœud routier ici, vers marc Bloch, Université est catastrophique.

**Humbert David** - Nous n'avons pas toutes les réponses. Nous sommes ici ensemble pour identifier vos questions. Il faut effectivement travailler sur le carrefour à l'angle de Garibaldi/Repos. Pour le moment, nous nous posons plusieurs questions, nous n'avons pas de réponses définitives. Par exemple, faut-il répartir la circulation différemment en inversant les sens, supprimer le mouvement du tout droit en arrivant rue du Repos ? Nous faisons des hypothèses, il faut les tester en termes de circulation, de faisabilité.

### Angle de la rue Domer et de la rue Garibaldi

**Conseil de quartier Lyon 7** - Nous sommes ici sur une place remarquable avec le carrefour qui donne sur l'école, rue du Béguin. En face, nous sommes face au futur parc Blandan. Peut-on y prévoir un accès ?

**Habitant** - Ici, les perspectives sont cassées...

**Humbert David** - J'entends vos remarques. Tout peut être imaginé, démoli, reconstruit... . Mais notre mission consiste à réaliser des travaux d'espaces publics pour 2013. Nous ne pourrons pas tout réaliser dans le cadre du projet Garibaldi.

### Place Stalingrad

**Humbert David** - Dans le projet, il existe plusieurs espaces publics du type de la place Stalingrad. Quelles contraintes et quels enjeux pour ces lieux ?

La connexion avec Garibaldi est à rechercher à l'intérieur des quartiers. Il y a peu de vie, beaucoup de bruit, mais on peut transformer ces lieux en espaces quotidiens pour le quartier. Nous souhaitons passer d'une perception « grand boulevard » à celle de « squares de quartier ». Comment aménager cet espace, comment le rendre plus plaisant pour les enfants ?

**Riverain** - La pollution ici est invraisemblable ! On est sur 3 axes routiers et les enfants jouent au milieu !

**Marine Bareille** - Des diagnostics ont été réalisés, cela a été présenté en atelier environnement. Je peux juste vous dire que grâce au réaménagement, la qualité de l'air et le bruit devraient s'améliorer, sans qu'il soit déjà possible de préciser exactement dans quelle mesure. Cependant nous sommes et serons encore en ville dense, et la qualité de l'air, comme le niveau sonore ne seront jamais ceux de la campagne. C'est impossible. De toutes façons, ce qui sera fait dans le cadre du projet va aller dans le bon sens, va améliorer l'environnement.

**Mme Françoise Rivoire, élue espaces verts, mairie 7<sup>e</sup> arrondissement** - Nous avons un projet de réaménagement du square. Il y a aura bientôt plus de jeux pour enfants et de verdure. La place sera plus agréable, dans l'attente d'un réaménagement plus complet.

**Représentant de la Fédération Française de cyclotourisme** - Le rapport entre les trottoirs et la place réservée aux voitures est de 1 à 8 (2 m de trottoirs pour 13 m réservés à la voiture) : la ville est devenue obèse de voitures.

**Riverain** - Y aura-t-il une piste cyclable rue de la Guillotière qui permettrait de rejoindre Saint-Louis ?

**Humbert David** - Ce secteur n'entre pas dans le périmètre de notre mission. Néanmoins les projets ne sont pas isolés les uns des autres. L'analyse de la rue de la Guillotière nous permettra de mieux appréhender Stalingrad.

**Marine Bareille** - Je prends note des propositions sur les rues parallèles. Le plan modes doux a déjà déterminé certains projets.

**Riverain** - Nous avons beaucoup insisté sur le maillage avec Garibaldi pendant la concertation...

**Marine Bareille** - Le but du projet est bien de retisser des liens entre l'est et l'ouest, de permettre aux quartiers de s'ouvrir sur la rue et de faciliter le passage d'une rive à l'autre.

### [Angle de la rue de l'Abbé Boisard et de la rue Garibaldi](#)

**Conseil de quartier Guillotière** - Il existe un problème de sécurité prégnant : il manque un passage piéton dans ce quartier où l'on compte plusieurs nouveaux immeubles. Les voitures sortent de la trémie à beaucoup plus de 50 km/h et les piétons traversent de manière intempestive.

**Marine Bareille** - Je note votre demande et la transmets à la subdivision de voirie concernée pour analyse et retour.

### [Trémie Gambetta](#)

**Représentant conseil de quartier** - On ne peut pas raisonnablement être contre la suppression de la trémie. J'habite ici, le bruit est infernal. La nuit, les voitures roulent parfois à 120 km/h. Ne pas supprimer la trémie serait un scandale, et nous serons très nombreux à nous élever si une décision aussi absurde devait être prise. Nous nous battons pour que la trémie soit enlevée. Plusieurs présidents de conseils syndicaux demandent la fermeture de cette troisième trémie.

**Humbert David** - Les deux hypothèses sont à l'étude et il s'agit d'un phasage de travaux ultérieure. La trémie est effectivement un accélérateur de bruit et un canon à voitures.

Sur le plan technique et opérationnel, nous n'avons pas encore toutes les réponses. Nous penchons pour une démolition, mais nous devons vérifier techniquement qu'il n'y ait pas des remontées de voitures jusqu'à Part-Dieu.

**Marine Bareille** - Au moment où le programme a été réalisé, nous avons constaté que la suppression de cette trémie combinait plusieurs difficultés techniques : largeur de l'emprise, proximité des carrefours F Faure et Gambetta... Ce qui ne veut pas dire qu'il n'y ait pas de solutions. Les hypothèses étudiées jusqu'alors présentent des avantages et des inconvénients ; la décision finale revient aux élus. Votre avis leur sera transmis.

**Représentant du conseil de quartier** - Regardez ce qui se passe sur l'axe Gambetta/Félix Faure. Ces axes sont régulés ! Supprimer les trémies ne devrait donc pas poser de problèmes de circulation.

**Mme Paris (Demain Garibaldi)**- Comment améliorer la qualité de vie des riverains, du quartier si les trémies ne sont pas détruites ?

**Humbert David** - L'axe le plus problématique, en termes de circulation est la rue Servient dans la mesure où il y a beaucoup plus de voitures, mais aussi un tram, un passage souterrain (soumis à la réglementation tunnel)... Le problème n'est pas lié qu'à la circulation automobile. Ainsi, à ce jour, le cours Gambetta fonctionne bien. Si demain on fait passer des transports en commun, l'axe sera désorganisé au croisement de Garibaldi. Il faut donc rester prudent, poursuivre les études et faire mûrir les projets comme les décisions.

### La Piscine Garibaldi - la place des martyrs de la Résistance

**Humbert David** - Nous étudions la création d'une nouvelle entrée de la piscine vers la place des Martyrs de la Résistance, et pas uniquement sur Garibaldi. Cela serait plus simple pour la desserte des cars ; en effet, la question du stationnement des cars est une vraie question d'aménagement. Pour l'instant, nous en sommes aux hypothèses. Décaler l'entrée supprimerait la fonction de la contre-allée pour les bus.

**Yves Gascoin (droits du piéton)**- Nous demandons quelques aménagements supplémentaires : des pistes cyclables bidirectionnelles et des transports en commun en site propre.

**Humbert David** - Mais tout cela ne rentre pas dans les 26 m ! Il nous faudrait au moins 29,5 m. Pour l'instant nous ne connaissons pas l'hypothèse qui sera retenue. Une chose est sûre : toutes les fonctions seront présentes sur Garibaldi (bus, pistes cyclables, promenades piétonnes, etc.) mais en certains points il faut affiner les études pour trouver des solutions satisfaisantes.

**Marine Bareille** - Les fondamentaux seront respectés. Maintenant, on rentre dans une phase de diagnostic préliminaire qui nous permettra d'établir l'avant-projet. On pourra ainsi discuter plus en détail ensuite. .

**Conseil de quartier** - Je voudrais attirer votre attention sur cette place. Je n'y viens pas souvent, mais je la trouve triste, sombre. Et pourtant on voit que certains commerces existent autour. On aurait envie de traverser pour aller vers les restaurants de l'autre côté. Et on aperçoit aussi d'autres places à proximité. Peut-on envisager de relier ces espaces ?

**Humbert David** - Effectivement une petite centralité commerciale existe, on sent qu'il y a une vie de quartier. Un marché se tient sur la place le jeudi matin. Par ailleurs, juste derrière, on trouve un groupe scolaire, un gymnase. Et vers la place dont vous parlez - le square Sainte Marie Perrin - il y a un autre groupe scolaire. Une réelle vie de quartier peut exister ici. Il faut faciliter les traversées -et on voit que le feu rouge installé vers la rue d'Arménie a déjà changé la vie, a permis de passer d'une rive à l'autre. Comme le feu rue sur Bouchut l'avait fait il y a quelques années.

**Conseil de quartier** - Je voulais vous remercier pour cette balade car elle nous a permis de découvrir la rue autrement, de voir des secteurs que nous ne connaissons pas ou que nous ne connaissons pas bien. Et finalement, les distances ne sont pas si longues. Si la rue est agréable... on y verra probablement plus de piétons.

**Marine Bareille** - C'est une parfaite conclusion. En effet la rue paraît longue car elle n'est pas conviviale. Toutes nos réflexions vont dans le sens de plus d'urbanité, de possibilités de rencontres et d'usages.