



PROJET GARIBALDI
L'atelier Garibaldi en marchant - Partie Nord : Rue Vauban – Piscine Garibaldi
11 octobre 2010

Elus :

Mme CROIZIER - adjointe urbanisme - 6e
Mme RIVOIRE - adjointe déplacements - 3e

Associations, conseils de quartier, habitants...

M PICCHAT, Conseil de quartier, Lyon vélo
M BICHELER, Association Demain Garibaldi
M BOONNARD, Association Mieux vivre Garibaldi
Mme COLLY, Association mieux Vivre Garibaldi
M et Mme LE PERCHEC, 99 rue Pierre Corneille
Mme RICHARD, CIL Saxe Brotteaux
M GARCIA, CQ Brotteaux Ouest
Mme ICARDO, CQ 6e
M BEDET, CIL Saxe Brotteaux
M. RODIER, copropriété 59 rue Robert
M. VIAL, CIL Saxe Brotteaux
M. PICARD, 6^e
M. GRACI, 6^e
M. LAUPIES, CQ 6^e
M MAS, CQ 6e
M PACCOU - Monoprix
M KRACMAR
Mme MILLE - CQ Voltaire Part Dieu
Mme MITROR, CQ Voltaire Part Dieu - Comité de locataires résidence Brottier (178 rue Garibaldi)
M NICOT, CQ Vilette Paul Bert
M DESHAYES, CQ Lyon 3
M BEAU, CIL Voltaire Part Dieu
M CAPPELO, 187 rue Duguesclin
M REY, FFCT - commission sécurité

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
Maria-Dina PERRIN - Direction de la Communication
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 Nord de la rue Garibaldi – de la rue Vauban à la piscine Garibaldi. Une trentaine de personnes a participé à cette balade urbaine.

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, même si quatre points d'arrêts principaux ont été privilégiés :

- La place de l'Europe (point de départ du parcours)
- Les Halles et le parvis
- L'Auditorium
- La piscine (point d'arrêt du parcours)

Certains points ont donné lieu à convergence entre participants d'autres à divergence.

Les points de convergence :

- ➔ La nécessité d'aménagements cyclables.
- ➔ La sécurisation des traversées piétonnes.

Les points de divergence :

- ➔ La place de la voiture dans les aménagements.
- ➔ La suppression des trémies, en particulier la trémie Lafayette.

Autres points saillants de l'atelier :

- ➔ La volonté de trouver une continuité pour la circulation des bus.
- ➔ La nécessité d'une grande cohérence entre les différents projets d'aménagement des espaces publics.

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 son linéaire (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
 1. des trémies (études à finaliser pour la trémie Félix Faure/Gambetta) pour ramener toute la circulation automobile à niveau,
 2. de la station service à proximité des Halles
 3. 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, finalisation des études pour travaux ultérieurs.

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.

Bien que rien ne soit encore dessiné en détail et décidé, les propositions sont les suivantes :

- Des trottoirs confortables de chaque côté de la voie. Dans les sections les plus étroites, des trottoirs de 3 m au minimum, de chaque côté. Les carrefours seront mis à niveau, avec des aménagements pour les piétons.
- Un double alignement d'arbres sur tout le linéaire, c'est-à-dire de chaque côté des 3 voies de circulation, éloignés des façades, tout en conservant les arbres existants. Les sur-largueurs seront utilisées afin de créer une continuité verte, un corridor écologique.
- Une piste cyclable double sens de 3 m. La mise en œuvre d'une continuité cyclable immédiate est proposée sur la rue André Philip.
- 3 voies de circulation nord-sud où les « tourne à droite » et les « tourne à gauche » seront gérés. Les rues seront ouvertes sur les 3 voies par des carrefours à niveau, notamment vers Deruelle, Mazenod/Bouchut.
- Des transports en commun efficaces sont envisageables sur l'ensemble du linéaire, que la solution retenue soit un site propre ou une contre-allée.

PARTIE II : SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

Rue Vauban

Mme Laurence Croizier, Adjointe au maire du 6^e arrondissement, chargée de l'urbanisme - Je me demande comment cela va se passer au niveau de la rue Vauban. Initialement, le projet démarrerait au cours Lafayette. Comment peut-on penser l'arrivée des vélos sur Vauban ?

Humbert David - L'aménagement projeté commence (ou se termine) à Vauban. Il vient dans le prolongement de ce qui a déjà été réalisé dans les années 90. Les emprises sont conservées le plus loin possible. Les bus vont viendraient rechercher leurs itinéraires au niveau de Louis Blanc. Nous n'avons pas encore toutes les réponses, mais les bus emprunteraient des itinéraires au niveau des voies parallèles, rue Tête d'or par exemple. Les bus ne remonteraient peut être pas jusqu'à Vauban.

Marine Bareille - Les bus retrouveraient l'aménagement du TCSP grâce à un couloir d'approche qui leur permettrait de ne pas couper les voies de manière abrupte.

Humbert David - Ce passage des bus se gère par des phases de feu différenciées. Ensuite, les bus seraient en site propre dans les 2 sens, au moins jusqu'au droit de la piscine. Dans le sens Sud Nord, le bus serait dans un site propre. La plus grande difficulté est dans le quartier de la Part-Dieu qui est très dense, et riche en lignes de TC. Il faut donc prévoir les arrêts du bon côté de la voie pour rendre les circulations, les échanges plus faciles, ce qui implique peut-être quelques « baïonnettes ».

Mme Laurence Croizier - Et l'accroche avec les vélos ? Où iront les vélos ?

Humbert David - Les vélos seront sur une piste de 3 m de large, de Vauban à Berthelot. La difficulté vient du fait qu'une partie du travail se fait dans un délai que nous ne maîtrisons pas (la section Arménie Berthelot). Le travail dans l'épaisseur est important, c'est pourquoi la piste sur la rue André Philip sera la bienvenue. C'est au fur et à mesure de l'avancement des travaux que la piste sur Garibaldi va se créer. En attendant, nous proposons de créer au plus vite des itinéraires pour répondre à l'attente des cyclistes et se donner les moyens des ambitions affichées.

En ce qui concerne le lien dans le sens remontant, vers la rue Vauban, il faut étudier un prolongement pour permettre de rejoindre d'autres itinéraires, en lien avec le plan modes doux.

Conseil de quartier 6^e arrondissement - Il faudrait sécuriser les vélos en les mettant sur la droite... Or, rues Robert, Louis Blanc, Deruelle, Bouchut, Paul Bert, on tourne à gauche ! On envoie les vélos au casse-pipe.

Humbert David - Ce problème existe effectivement. Mais il est possible de donner un temps d'avance aux cyclistes aux feux tricolores. On trouvera des manières de gérer cela mais nous faisons le choix de ne pas mettre les bus et les vélos ensemble.

Habitant - On manque l'occasion de faire une ville pour les cyclistes. Copenhague est une ville pour les cyclistes par exemple. Ici, on contraint les cyclistes dans une piste. Cela ne suffit pas. Il faut que les vélos soient partout. Les voitures alors ralentiront.

Habitant - Je roule à vélo ici tous les jours. Mais je ne passe plus sur les grands itinéraires. Ce qui a été réalisé sur Saxe et Foch est catastrophique. Il faut proposer plusieurs itinéraires, les indiquer.

Humbert David - Garibaldi est aujourd'hui très dangereux pour les vélos. En simplifiant les carrefours, ce sera moins compliqué à gérer, d'autant que les contre-allées n'existeront plus. Et si demain on veut mettre un tram à la place du bus, on pourra le faire ; les emprises seront là ; nous préservons l'avenir ; en effet, sur la partie Sud, il sera peut être possible de réduire à terme, à deux voies pour les voitures, si cela s'avérait nécessaire pour un transport en commun.

Mme Françoise Chevallier, élue à la mairie du 3^e arrondissement, en charge des déplacements et des espaces verts - Le prolongement cyclable jusqu'à le Tête d'or est intéressant. C'est inscrit au plan modes doux et la programmation est faite. Je sais que ce n'est pas dans le projet, mais ce pourrait être intéressant de faire remonter la question.

Conseil de quartier 6^e arrondissement - Avant, la ligne 36 roulait sur Garibaldi. Je suis contre les vélos sur Garibaldi, contre ce projet déjà lancé. Il n'y a pas réellement de concertation. On doit respecter la démocratie et écouter toutes les expressions. Limiter, comme vous l'envisagez, la place dédiée à la voiture va poser problème. Nous avons besoin de la voiture pour vivre, travailler, nous déplacer ; et déjà aujourd'hui, nous assistons à la création de nombreux bouchons. Comment peut-on imaginer que ce que vous imaginez va permettre d'écouler tout ce trafic ?

Marine Bareille - Notre atelier de ce jour est dédié aux espaces publics, aux usages que l'on souhaite développer, à la confrontation de vos attentes, de votre vécu avec les premières réflexions du maître d'œuvre. Nous ne sommes pas là pour remettre en cause les fondamentaux du projet. Par ailleurs, au cours des ateliers qui se sont déroulés, 2 d'entre eux ont été consacrés aux déplacements, nous avons apporté des réponses aux questions que vous posez sur les déplacements. Je vous renvoie aux compte-rendus qui ont été rédigés et qui sont consultables sur le site du Grand Lyon.

[Vers les Halles](#)

Humbert David - La passerelle et la station service vont être démolies mais en aucun cas il n'est question d'une démolition du parking des Halles. Celui-ci, qui n'est pas rempli, comme la majorité

des parkings alentours, va rester en place et le dernier étage devrait être aménagé pour lui permettre d'accueillir un plus grand nombre de véhicules.

La démolition de cette station service va permettre de dégager un espace important, et de créer un réel parvis pour les Halles.

Habitant - En détruisant la trémie, on fait la même bêtise qu'il y a quarante ans : on détruit un aménagement qui a coûté très cher.

Humbert David - Les années passées nous montrent que « l'urbanisme de dalles » n'a pas répondu aux attentes des habitants, qu'il ne fonctionne pas ; nous voyons, chiffres à l'appui, des évolutions de comportement en matière de déplacement et un moindre usage de la voiture. Nous veillons à ne rien envisager d'irréversible, mais à tout mettre en œuvre pour que des évolutions futures de comportements, de modes de vie - que nous ne connaissons pas encore - puissent être possibles, se développer sur les espaces que nous arpentons actuellement. L'aménagement de la rue Garibaldi va se faire en plusieurs phases, va prendre du temps. Il faudra aussi du temps pour que ces changements importants - dans lesquels nous avons du mal à nous projeter - s'ancrent dans la vie quotidienne. Et ces changements vont en induire d'autres. A nous d'imaginer des pistes qui les rendront possibles.

Marc Lopi, adjoint au maire, en charge de la voirie, 6° - Il manque une politique globale au niveau du Grand Lyon. Il n'y a pas que la Part Dieu dans cette ville ! Il faut un transport en commun sud-nord, continu sur la rue Garibaldi.

Représentant conseil de quartier Voltaire-Part Dieu - On ne parle que des piétons et des vélos. Et que fait-on pour le stationnement. En contre allées ? Je suis pour la cohabitation entre les vélos et les voitures.

Riverain - Qu'est-il prévu pour le stationnement ? Il y a aussi le problème de la traversée du cours Lafayette, de Bonnel et de Servient.

Humbert David - Il y aura bien sûr une hiérarchisation entre les piétons, les vélos et les voitures. L'objectif du projet est de recréer une vraie rue, avec toutes ses fonctionnalités : déplacements certes, mais aussi rencontres, traversées, liens entre les quartiers, balades, commerces,....

En ce qui concerne le stationnement, nous ne sommes pas suffisamment avancés dans les études pour répondre précisément. Cependant, le stationnement actuel sur Garibaldi peut et pourra se reporter sur les parkings existants qui ne sont pas pleins.

Marine Bareille - Nous sommes effectivement sur un principe de report du stationnement. Nous souhaitons libérer l'espace public, créer des lieux de vie, et donc faire stationner les véhicules dans les parkings existants.

Habitante 6° - Il y a un cahier de concertation dans chaque mairie. Dans le 6° arrondissement, on en est au 2^{ème} cahier. Les gens ne savent pas que la trémie Lafayette va être supprimée. 450 personnes ont signé : seulement 3 personnes sont pour sa démolition... L'engagement avait été pris de végétaliser et de développer les modes doux sur Garibaldi. Il n'a jamais été question de tout casser.

Habitante 6° - Vous devrez conserver des places de stationnement de chaque côté, notamment pour les personnes handicapées. Compte tenu de la largeur de la rue, de l'emprise des voies de bus et les circulations prévues, il reste 5 m pour les trottoirs, les espaces verts, etc. C'est impossible !

Humbert David - Pour l'emprise, la zone la plus contrainte n'est pas ici ! On dispose d'environ 29 m. Le problème se pose à 26 m, soit vers la piscine. Mais il est évident que l'aménagement permettra la desserte de tous les logements, de toutes les activités, et bien entendu, les personnes à mobilité réduite seront prises en compte.

P. Baud, conseil de quartier Voltaire-Part Dieu - Je découvre le concept de « corridor écologique ». Qu'est-ce que cela signifie ?

Humbert David - L'ambition est d'avoir une continuité végétale, et non seulement un peu de « vert » disséminé çà et là. L'ambition est d'accrocher tous les espaces publics à la rue (Blandan, Stalingrad, square Sainte-Marie Perrin, place des Martyrs de la Résistance). On parle de corridor car cette continuité verte par le double alignement d'arbres, par l'épaisseur créée par les aménagements et les espaces publics permettra aussi aux oiseaux, autres animaux et aux insectes de vivre, de se développer. Il sera ainsi possible d'être en contact permanent avec la nature en ville. C'est ceci qui permet de bien vivre en ville au quotidien, sans être obligé de faire 40 ou 50 km pour aller chercher le vert. C'est cela la notion de corridor écologique.

Auditorium

Humbert David - L'Auditorium est un espace stratégique et particulier. La moitié d'entre vous le trouve formidable, l'autre moitié n'apprécie guère le lieu. Actuellement, il n'existe aucune perspective vers les rues ou les édifices alentours, ni vers le tram en contre-bas ni vers l'espace vert 100 m plus loin. On aimerait créer cette perspective afin de relier visuellement l'ensemble. Le seul souci est l'accès pour se rendre à la dalle de la Part-Dieu : il faut penser le réaménagement du lieu et celui du parvis, d'autant que la rampe d'accès n'est pas aux normes pour les PMR.

L'hypothèse est de tout remettre au niveau du sol et de supprimer le mur tout du long. On pourrait ainsi avoir une diagonale entre les Halles, l'Auditorium, le « Crayon », le tramway, le passage vers la Cité administrative (où se cache un espace végétal, vestige de l'ancienne caserne) et la rue Bouchut qui donne sur la Bibliothèque Municipale et au-delà vers la gare. L'objectif est de rendre l'espace pratique, lisible, plus simple pour tous.

Le quartier est très compliqué, vous l'avez déjà signalé : comment indiquer à un touriste japonais un chemin simple pour aller des Halles à la gare ? On suit le cours Lafayette ou on passe par le centre commercial ? Alors que tout est proche, mais pas lisible.

Pour la dalle, à nous de trouver des emmarchements, des rampes pour y accéder facilement.

Les taxis et les bus pour l'hôtel, l'Auditorium et le Crayon ont des fortes demandes. Il faudrait réorganiser à cet endroit un point d'échange entre les bus, les cars, les taxis, les vélos, etc.

Un autre élément important à prendre en compte : il est plus facile de descendre au métro Guichard qu'à l'arrêt Part Dieu pour venir à l'Auditorium. Ceci n'est pas logique. Le problème réside dans le manque de visibilité. Il faut raccrocher toutes ces ensembles urbains, les donner à voir.

Habitant - C'est maintenant que je réalise qu'il y a la passerelle, qu'elle bouche la vue. Je constate également que nous sommes à 2 pas des Halles, ce que je n'avais pas réalisé. Je venais souvent ici avec mes enfants quand ils étaient plus jeunes. C'est un lieu agréable pour se retrouver, au calme, après le bruit ambiant.

Représentant conseil de quartier Voltaire/Part Dieu - Les cars stagnent devant l'Auditorium et laissent tourner leur moteur. Quelle solution proposez-vous ?

Humbert David - Les arrêts de bus sont nécessaires. Mais ce n'est pas la fonction de cet espace d'être un parking pour autobus. La question du stationnement est actuellement à l'étude avec la mission Part Dieu, au niveau du quartier en général.

Riverain - Pourquoi ne pas faire un parking sous l'Auditorium ?

Humbert David - Les parkings du quartier de la Part Dieu sont déjà à moitié vides. Ce n'est pas la solution.

Conseil de quartier 3^e - La perception du quartier est tout autre « vu d'en haut ». On peut imaginer de nouveaux chemins, des raccourcis. Et la station de tram paraît encore plus perdue. Rien ne donne envie d'aller prendre le tram à cet endroit !

Humbert David - Au niveau du « Crayon », la station du tramway est oubliée, parce qu'elle est dans un trou. Pour donner de la visibilité, il faut ouvrir, mais on ne sait pas quand.

Élue du 6e - Est-ce que cela fait partie du budget initial ?

Humbert David - L'espace de l'Auditorium est dans notre emprise contractuelle. On ne peut pas dire jusqu'où nous irons dans les intentions. Nous ne pouvons pas aller jusqu'au pied de la tour, mais nous faisons mûrir les réflexions et cherchons à anticiper les ouvertures.

Marine Bareille - La question est également de savoir dans quel aménagement futur va s'inscrire l'agencement de l'esplanade qui est dans l'emprise du projet. Cet aménagement peut en être, en quelque sorte, la première étape.

La piscine

Humbert David - Je voulais déjà rappeler que l'espace vert devant la Cité administrative appartient à l'Etat et non au Grand Lyon. Il existe d'autres espaces privés, notamment vers le M+M. L'espace est grand, certes, mais très contraint car il y a des parkings souterrains et de très nombreuses émergences (aérations...).

Au niveau de la piscine, nous sommes dans une section très contrainte, et avec de grandes difficultés pour passer d'une rive à l'autre. Un feu a cependant été mis en place au niveau de la rue d'Arménie, et tout d'un coup des usages se sont créés. Nous proposons à partir de là un site propre remontant pour les bus. Dans le sens descendant, le bus ferait une baïonnette pour se remettre sur sa voie de circulation.

En ce qui concerne la piscine, nous réfléchissons à la rendre plus visible. C'est un beau bâtiment. Nous travaillons pour proposer une entrée sur la place, afin d'éviter l'arrêt des bus devant l'équipement, le long de cette contre allée actuelle qui est particulièrement étroite.

Riveraine - Il faut que la municipalité prenne en compte la disparition des commerces. Il y a quelques jours le magasin de maillots, en face de la piscine a fermé... c'est quand même problématique. Ici, vers la place des Martyrs de la Résistance, nous avons une petite zone commerciale, qui a du mal à vivre. Il y a aussi un marché, le jeudi. Petit mais essentiel pour la vie du quartier.

Marine Bareille - La remise à niveau de la circulation, la création de traversées piétonnes nombreuses et sécurisées peuvent contribuer à la revitalisation commerciale.

Membre Conseil de quartier 3^e - Il y a des commerces mais il y a aussi des espaces verts, de petits squares : le square Sainte Marie Perrin, la place des Martyrs, mais aussi la place « parking » située le long de la rue Paul Bert en allant vers la rue des Cuirassiers. Et pas très loin il y a aussi la place Voltaire. C'est tout cela qu'il faut faire vivre ensemble. Le long de la place des Martyrs et de la rue Léon Jouhaux, il y a des activités importantes : écoles, gymnase, piscine...

Humbert David

Nous avons conscience de cette « polarité » et notre volonté est de la conforter, de la rendre plus visible. La place des Martyrs est une place très ombragée, donc agréable en été, mais elle sert surtout de stationnement. Il nous faut imaginer ensemble d'autres usages.

La rue Garibaldi n'est qu'un tuyau... tout dépend alors de notre capacité à donner du charme et de la vie au quartier. Par exemple, dans le 6^e, une vie de quartier existe sur Saxe et Foch. Ce n'est donc pas

parce que l'on est à côté d'une avenue que la vie de quartier ne peut pas exister. C'est pourquoi il est important aussi de ne pas mettre que des bureaux en rez-de-chaussée.
Les espaces sont mal exploités et on ambitionne de vous offrir des espaces de qualité.
J'appelle Garibaldi, la « belle endormie » : « la plus belle mais la plus oubliée ».