

# rue garibaldi

le trait d'union

LE JOURNAL D'INFORMATION DU PROJET GARIBALDI

N°1  
MARS 2011



## Pour une nouvelle rue Garibaldi!

LE RENOUVEAU DE LA RUE GARIBALDI CONSISTE EN UNE REMISE À NIVEAU DES VOIES ET UN AMÉNAGEMENT PAYSAGER DES TROTTOIRS ET DES ESPACES QUI LA BORDENT, AFIN QUE PIÉTONS, VÉLOS, VOITURES ET TRANSPORTS EN COMMUN LA PARTAGENT EN TOUTE SÉCURITÉ.

( GARIBALDI VUE PAR LES LYONNAIS )

Les questions  
que les Lyonnais  
se posent (PAGE 6)

( GARIBALDI, À 5 MIN DE CHEZ VOUS )

Bienvenue  
à la piscine  
Garibaldi (PAGE 7)

( REPÈRES )

Les grandes étapes  
de la concertation  
(PAGE 8)





Gérard Collomb, Sénateur-Maire de Lyon,  
Président du Grand Lyon.

Le réaménagement de la rue Garibaldi est un impératif. Cette rue, transformée en route, il y a plus de cinquante ans pour écouler le trafic automobile du nord au sud, n'a plus vocation à exister telle quelle dans le Lyon d'aujourd'hui. Elle ne peut plus être cette autoroute, bruyante, polluante, surdimensionnée, repliée sur elle-même et sur la seule automobile, une voie qui file du nord au sud de la ville sans autre ambition que de la traverser. Elle doit au contraire s'ouvrir à tous les modes de déplacement contemporains, s'ouvrir sur la ville sur un axe est-ouest, sur les quartiers, sur ses équipements et espaces publics, bref s'intégrer dans un véritable projet urbain : d'abord par la remise à niveau de la chaussée, avec trois voies de circulation pour obtenir une voie urbaine moderne. Ensuite, par l'installation d'un site propre pour les transports en commun, d'une piste cyclable continue et des trottoirs élargis pour que chacun puisse circuler et se repérer. Enfin, par l'aménagement d'espaces paysagers sur toutes les surfaces disponibles pour créer des lieux de vie, et désenclaver ces nombreux équipements privés et publics qui pâtissent aujourd'hui d'un accès difficile. Restructurée, modernisée, la rue Garibaldi va devenir une voie essentielle de liaison entre les quartiers qui la bordent et participer au renouveau du quartier Part-Dieu en le reliant aux berges du Rhône et au centre-ville.

Bienvenue dans le journal *Rue Garibaldi, le trait d'union*. Tous les quatre mois, vous y trouverez l'actualité du réaménagement de la rue Garibaldi, et dont la première pierre sera posée mi-2012, c'est-à-dire demain !

**GÉRARD COLLOMB**  
SÉNATEUR-MAIRE DE LYON,  
PRÉSIDENT DU GRAND LYON

55 m

LA RUE GARIBALDI EST UNE DES PLUS AMPLES DE LYON  
AVEC UNE LARGEUR DE VOIE ALLANT DE 26 M À 55 M.

# Le renouveau de la rue Garibaldi

LA RUE GARIBALDI S'OUVRE SUR LA VIE ET SUR LA VILLE :  
UNE VOIE SUR UN SEUL NIVEAU, UNE CIRCULATION CONTINUE  
DES PIÉTONS, VÉLOS ET BUS, AVEC LES VOITURES SUR TROIS  
VOIES, DES ÉQUIPEMENTS ACCESSIBLES ET DES ESPACES  
PUBLICS : DE L'URBAIN CONTEMPORAIN VERT ET OUVERT.

## Il était une fois la rue Garibaldi

La rue Garibaldi a été conçue dans les années 1950-1960, dans la foulée de la transformation des anciennes casernes en un quartier "moderne", composé d'un centre administratif, d'un centre d'affaires, d'équipements, de logements ainsi que d'une gare centrale. Elle devait alors favoriser les relations entre Villeurbanne et la Presqu'Île, sur un axe routier

nord-sud (le boulevard Vivier-Merle desservant le sens sud-nord) et garantir l'accès à la Part-Dieu.

## Une rue inadaptée aux évolutions urbaines

La rue Garibaldi devait permettre une circulation automobile rapide en la connectant aux principaux axes autoroutiers nord-sud et est-ouest et en supprimant tous les carrefours à niveau, facteurs



Une rue dédiée à l'automobile, qui laisse peu de place aux autres modes de déplacement.

## À RETENIR

### REPORT MODAL

IL S'AGIT DU TRANSFERT D'UN MODE DE DÉPLACEMENT SUR UN AUTRE. PAR EXEMPLE, DE L'AUTOMOBILE SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN OU LES MODES DE DÉPLACEMENT DOUX : VÉLO, MARCHÉ À PIED.

## 3 850 m

LA RUE GARIBALDI DÉMARRE BOULEVARD DES BELGES AU NORD DU 6<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT, ET PREND FIN SUR L'AVENUE BERTHELOT DANS LE 7<sup>e</sup> AU SUD.



L'Auditorium, peu visible et dont l'accès est difficile depuis la rue Garibaldi.

de ralentissement. La circulation entre les quartiers d'est en ouest, quant à elle, devait être assurée par des contre-allées remontantes. Trois trémies et jusqu'à sept voies pour les voitures, des trottoirs étroits, des carrefours périlleux, du bruit, de la vitesse, de la pollution, du bitume et du béton, qui semblent aujourd'hui inadaptés. Couper la ville en deux sur plus de trois kilomètres n'est plus conforme à l'urbanisme contemporain qui tend au contraire à homogénéiser, à harmoniser.

### 1990 : les premiers réaménagements

Depuis les années 1990, de nombreux travaux ont amorcé le changement : au nord, la majeure partie de la rue, entre la rue de Sèze et la rue Vauban, a été réaménagée. Avec la démolition d'une passerelle et l'installation d'un carrefour à feux à l'intersection des rues Bouchut et Mazenod, les relations entre le quartier Part-Dieu et Saxe-Paul-Bert ont été améliorées. Au sud,

parallèlement à la réalisation du tramway T1, la section entre la route de Vienne et l'avenue Berthelot a été reprise. Plus récemment, le réaménagement du carrefour des rues de l'Arménie et du Pensionnat a rendu la traversée piétonne plus sûre et confortable.

### Une voie apaisée

Les maîtres mots de la "nouvelle rue Garibaldi" sont : transformer, reconquérir et embellir. De route, elle va retrouver son caractère de rue, jusqu'au au parc Sergent-Blandan. Le principe des trémies, des dalles, des passerelles est abandonné au passé afin de concevoir une voie sur un seul niveau, sans obstacles, ouverte à tous les modes de circulation, aux équipements, aux espaces publics, aux quartiers qui la bordent.



### ( PAROLES D'EXPERTS )

**ALAIN MARGUERIT**  
**MÂÎTRE D'ŒUVRE**  
**PAYSAGISTE-URBANISTE,**  
**ATELIER DES PAYSAGES**

#### EN QUOI CONSISTE VOTRE MÉTIER ?

À s'occuper de l'espace public non bâti qui relie les gens et leurs activités, à éviter les éléments intermédiaires entre le soleil et le sol pour qu'on se repère sans entrave. Je travaille avec le temps. On fait avec une histoire et on lègue quelque chose...

#### VOUS ÊTES DONC ATTENTIF À L'HISTOIRE ?

Oui, j'ai voulu comprendre d'où venait la rue Garibaldi, et la Part-Dieu dont elle est indissociable. J'ai repris l'histoire de Lyon, de leur construction, de leur réalisation. J'ai rencontré Charles Delfante\* et je prends un peu son relais.

#### COMMENT DÉCRIVEZ-VOUS LA RUE GARIBALDI ?

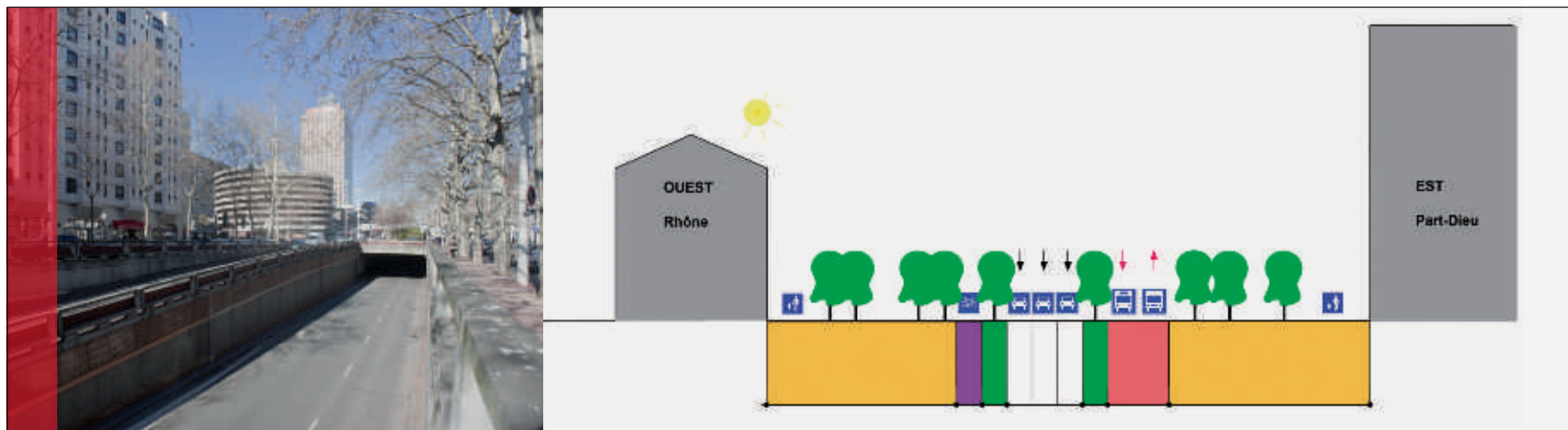
On y traverse trois urbanismes : un urbanisme Haussmannien qui structure la ville à la Tête d'Or, un urbanisme "volontaire" à la Part-Dieu, recadré au gré de contraintes économiques et de temps, un urbanisme composite essentiellement résidentiel au sud. Résultat, on a une gare, un centre commercial, de la voirie et de l'immobilier conçus indépendamment et qui ont du mal à fonctionner ensemble.

#### QUELLES SONT VOS PROPOSITIONS ?

De retrouver le sol utile, de prioriser l'axe est-ouest et de mettre en relation les quartiers. De bien accueillir le piéton en lui offrant un espace privilégié et des repères. D'ouvrir l'espace à tous – vélos, voitures, transports en commun – et sur un même niveau. Fini les dalles qui isolent et qui renferment ! Il s'agit de redessiner l'espace au sol pour que tout communique, et puis de laisser la vie s'installer en laissant le projet ouvert. Les usages révèlent des capacités souvent ignorées... Mon maître-mot est l'ouverture. À tous. À l'espace, à la nature, et à l'avenir.

\* Né en 1926 à Lyon, Charles Delfante est architecte-urbaniste. Il est à l'origine du projet de réaménagement du quartier de la Part-Dieu dans les années 1960. Il est revenu sur cette aventure dans un livre au titre évocateur : *La Part-Dieu, le succès d'un échec*, éditions Libel.

# GARIBALDI ( RADIOSCOPIE D'UN PROJET )



Vue actuelle des trémies de la rue Garibaldi et schéma du principe de partage de l'espace sur la future rue Garibaldi (section Vauban-Bouchut).

Atelier des paysages - Alain Marguerit

## ( ZOOM )

### PARFAIRE LA PART-DIEU

Le réaménagement de la rue Garibaldi s'inscrit dans l'avenir. Il devient celui d'une métropole ouverte à ses habitants, en termes de qualité de vie et de confort au quotidien. Une ville synonyme d'un cadre urbain contemporain mêlant espaces de vie, de travail, de loisirs et de mobilité.

Le projet Part-Dieu prépare l'avenir de ce quartier d'affaires, commercial et résidentiel, et reconfigure sa gare comme une future plaque tournante de voyageurs et de trafic ferroviaire. La nouvelle rue Garibaldi, repensée, redessinée, rééquilibrée et multimodale, participe au renouveau de ce quartier dans la ville.



La Part-Dieu en chiffres : 40 000 emplois, 2 200 entreprises, 100 000 visiteurs/jour dans son centre commercial, 120 000 voyageurs/jour dans sa gare, 170 000 usagers/jour des transports en commun.

### Circuler et vivre ensemble

Le réaménagement de la rue Garibaldi organise la mixité de tous les modes de déplacement avec l'aménagement de trois voies de circulation automobile dans le sens nord-sud, d'une piste cyclable double sens séparée des automobiles et des piétons, d'un site propre continu pour les transports en commun, de trottoirs élargis sur toute sa longueur pour une circulation piétonne sécurisée.

### Désenclavement et accessibilité

De nombreux équipements publics et privés bordent la rue Garibaldi, parmi eux l'Auditorium, les Halles Paul-Bocuse, la piscine Garibaldi. Ils sont refermés sur eux-mêmes, difficilement accessibles, à cause de la circulation et de la configuration de la rue.

De vastes espaces publics sont également présents mais, pour les mêmes raisons, ils sont froids et sous-utilisés : le parvis des Halles (6 000 m<sup>2</sup>), le parvis de l'Auditorium (7 000 m<sup>2</sup>), la place Stalingrad (4 200 m<sup>2</sup>), la place des Martyrs de la Résistance (7 200 m<sup>2</sup>) et le square Sainte-Marie.

Le réaménagement de la rue doit permettre de libérer ces espaces pour en faire de vrais lieux de vie, et pour rendre visible et accessible l'ensemble des équipements existants. Dans ce cadre, l'entrée du parc Sergent-Blandan sera mise en valeur.

### Place au vert !

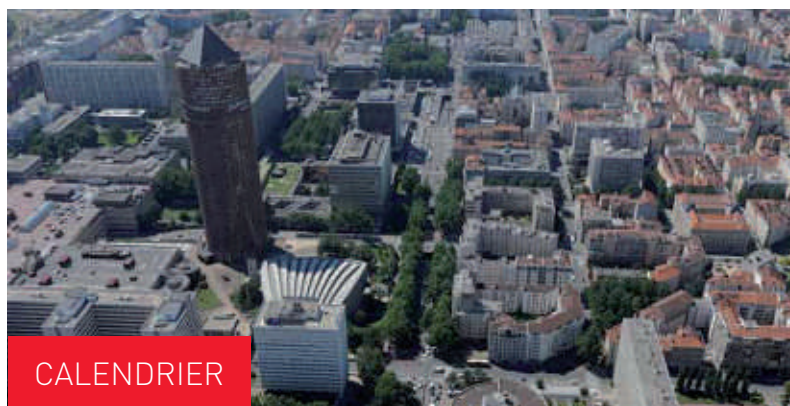
La rue Garibaldi est également repensée en termes environnementaux. Le réaménagement prévoit la création d'espaces verts sur les parties les plus larges et la plantation d'arbres et d'arbustes tout au long de l'axe. D'autres usages deviendront possibles, avec des promenades, des espaces publics de détente, de rencontres et de loisirs.

### Un lien est-ouest retrouvé

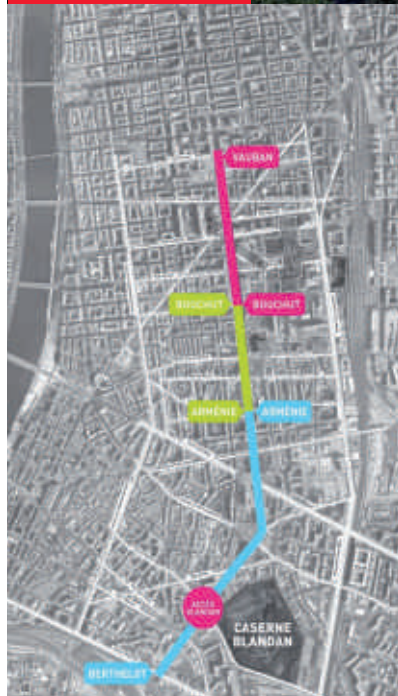
La rue Garibaldi restera un axe majeur nord-sud, mais, réaménagée, elle rapprochera l'est et l'ouest avec des traversées piétonnes plus faciles qui relieront la Part-Dieu aux berges du Rhône et au centre-ville.



## LES PRINCIPES DE PHASAGE DU PROJET



CALENDRIER



Le projet de réaménagement de la rue Garibaldi s'étend de la rue Vauban à la rue Berthelot. Il doit se réaliser en trois phases :

### 1<sup>er</sup> TRONÇON

Vauban-Bouchut et accès parc Sergent-Blandan, travaux d'ici à 2014.

### 2<sup>e</sup> TRONÇON

Bouchut-Arménie, études d'ici à 2013 et travaux dès 2014.

### 3<sup>e</sup> TRONÇON

Arménie-Berthelot, intentions d'aménagement d'ici à 2014.

Le coût global des études et travaux s'élève à 67 millions d'euros, la phase 1 représentant 30 millions.

Le réaménagement de la rue Garibaldi concerne les 6<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> arrondissements de Lyon, en trois tronçons.

### Le premier tronçon : de la rue Vauban à la rue Bouchut

Les travaux préparatoires de la mise à niveau de la voie du tronçon Vauban-Bouchut sont programmés mi-2012. Viendront ensuite les travaux de comblement de la trémie Lafayette et de suppression de la passerelle. Les trottoirs, les promenades piétonnes, le site propre de transports en commun ainsi que la piste cyclable seront ensuite aménagés. Objectif : fin des travaux du premier tronçon pour la fin de l'année 2014 !

### Déroulement des travaux

La circulation routière ne sera pas coupée et la desserte des riverains (habitants, commerces, entreprises, équipements...) sera assurée pendant toute la durée du chantier. En outre, un dispositif d'information permanent sera mis en œuvre (info-travaux, panneaux à messages variables...).

## À SAVOIR

**UN SITE PROPRE TRANSPORTS EN COMMUN**  
C'EST UNE VOIE RÉSERVÉE SUR LA CHAUSSÉE AUX TRANSPORTS EN COMMUN. LE SITE PROPRE TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RUE GARIBALDI POURRA RECEVOIR, À TERME, D'AUTRES VÉHICULES QUE DES BUS.



( PAROLES  
D'EXPERTS )

**HUMBERT DAVID**  
**MAÎTRE D'ŒUVRE**  
PAYSAGISTE,  
LES PASSAGERS DES VILLES

### COMMENT DÉFINISSEZ-VOUS VOTRE MÉTIER ?

Je suis architecte DPLG\*. Mon intervention, menée en collaboration avec Alain Marguerit, est de prendre en compte les qualités et les contraintes d'un lieu pour concevoir et réaliser l'aménagement le plus juste, le plus beau et agréable possible, en réglant les problèmes existants.

### QU'EST-CE QUI A GUIDÉ VOTRE INTERVENTION ?

D'abord, le cahier des charges : supprimer l'aspect d'autoroute urbaine pour faire une rue agréable et relier les quartiers est et ouest. Puis, nous avons développé l'idée d'un parc linéaire, c'est-à-dire aménager l'espace à la façon d'un parc. L'opposé de l'existant qui est une caricature des années 1970 ! Cette rue est actuellement obsolète, dangereuse et bruyante.

### LES TRAVAUX DÉMARRENT MI-2012, SUR QUOI TRAVAILLEZ-VOUS D'ICI LÀ ?

Nous allons entrer dans le détail, comme, par exemple, définir l'aménagement du parvis de l'Auditorium : dessiner une place minérale ou plutôt végétale, ou encore un plan d'eau... Ce travail est réalisé en concertation permanente avec le public. J'étais hier sur place avec des personnes à mobilité réduite. Avec les services techniques du Grand Lyon et de la Ville de Lyon que nous rencontrons très régulièrement pour procéder à l'assemblage des contraintes des uns et des autres.

### QUELLE EST VOTRE AMBITION POUR CE PROJET ?

J'attends avec impatience ce moment où les gens s'approprient l'espace, et de voir l'usage qui en sera fait dans le temps...

\* Architecte DPLG : architecte diplômé par le gouvernement, titulaire d'un diplôme professionnel français de troisième cycle universitaire d'une des écoles d'architecture du secteur public, indispensable à l'exercice de la profession.

# GARIBALDI ( VUE PAR LES LYONNAIS )

## À SAVOIR

### TRÉMIE

C'EST UN COURT TUNNEL QUI PERMET À UNE VOIE DE CIRCULATION DE PASSER EN DESSOUS D'UNE AUTRE VOIE, POUR FAVORISER L'ÉCOULEMENT DES VOITURES.

## Les questions

### QUE LES LYONNAIS SE POSENT

#### Pourquoi supprimer les trémies ?

→ Pour l'ouvrir à tous les modes de déplacement

Les trois trémies Lafayette, Paul-Bert et Gambetta, conçues il y a plus de 30 ans, donnent, à la rue Garibaldi, son aspect autoroutier en reléguant la desserte inter-quartiers sur un système complexe de contre-allées. Facteurs de vitesse, de bruit et de pollution, elles accentuent le sentiment d'insécurité et rendent les traversées est/ouest difficiles. La remise à plat des voies permettra d'installer toutes les circulations (automobile, piétonne, cycliste et transports en commun) sur un espace dédié, de favoriser les échanges avec les quartiers, en un mot de redonner à la rue Garibaldi une caractéristique de "rue".

#### Pourquoi trois voies de circulation ?

→ Pour mieux coller à la réalité

La rue Garibaldi comporte aujourd'hui, en moyenne, cinq à sept voies de circulation : elle est surdimensionnée pour le trafic

automobile constaté et ses perspectives d'évolutions. Les principales fonctions de la rue sont l'échange entre les arrondissements de la rive Gauche du Rhône, l'accès à la Part-Dieu et la sortie de l'agglomération. Les études menées sur les usages et les déplacements sur la rue Garibaldi mettent en avant la possibilité d'un report de la circulation automobile en faveur des modes doux et des transports en commun. L'évolution du réseau à moyen terme permettra de porter la part des transports en commun par rapport aux voitures de 57 % à 62 %. Les simulations de trafic, tenant compte de l'évolution des quartiers (augmentation de population et d'activités), font apparaître que l'aménagement à trois voies de circulation est acceptable compte tenu de ce report modal et des mesures d'accompagnement à mettre en œuvre (itinéraires préférentiels par exemple).

Le passage à trois voies de circulation est, ainsi, l'aménagement le plus adapté à la réalité du trafic de la rue Garibaldi, à terme.



Un urbanisme de dalles et de passerelles complètement déshumanisé.



Un axe majeur ne permettant pas aujourd'hui la pratique cyclable.

#### Quelle place pour les vélos et les transports en commun ?

→ Une piste cyclable à double sens

Aujourd'hui, les aménagements cyclables sur la rue Garibaldi se résument à quelques tronçons épars et la circulation en deux-roues sur la chaussée est quasi inconcevable dans des conditions normales de confort et de sécurité. Une piste cyclable à double sens, protégée, est prévue dans le projet. Elle s'intègre au maillage global du quartier et s'inscrit au plan mode doux, défini pour l'agglomération.

→ Un bus sur toute la ligne !

Actuellement, la circulation en transports en commun sur la rue Garibaldi est complexe : il n'y a pas de ligne continue et les lignes 41 et 47 ne l'empruntent que partiellement avec des itinéraires et des arrêts sur les rues adjacentes. La réponse à cette situation est de

mettre en place une voie dédiée aux transports en commun.

Les itinéraires des transports en commun seront donc plus clairs et évidents avec des arrêts sur la rue.

#### Et l'offre de stationnement ?

→ Optimiser le parc existant

L'offre de stationnement autour de la rue Garibaldi est de 11 800 places : 1 000 sur voirie, 5 800 en parkings privés (entreprises et logements) et 5 000 en parcs publics (parking des Halles, du centre commercial Part-Dieu, Cuirassiers et Bonnel-Servient).

Les études sur les usages (parkings et voiries) montrent que les parkings sont sous utilisés avec un taux d'occupation de 50 % en moyenne et un faible taux de rotation des véhicules. Grâce à une meilleure gestion du stationnement, au report modal attendu et en tenant compte des évolutions à terme, l'optimisation du parc actuel sera suffisant.



# 5%

SEULEMENT DU TRAFIC AUTOMOBILE  
DE LA RUE GARIBALDI PROVIENT  
D'ARRONDISSEMENTS  
NON DESSERVIS PAR CET AXE.

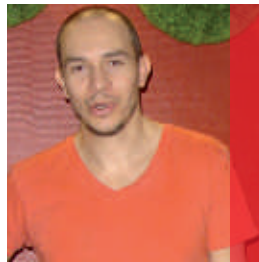
## Qu'attendez-vous du projet DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE GARIBALDI ?



**MARIE-CLAIRE  
BEAUZAC**  
67 ans, hôtesse d'accueil  
à la piscine Garibaldi

**“Enfin un peu  
d'oxygène!”**

Cela fait 27 ans que j'entends les voitures passer là, en sortie de trémie, quel débit ! Il va y avoir de la verdure et des bus dans les deux sens, c'est drôlement bien. On aura une voie d'accès facilitée pour les véhicules prioritaires et les bus scolaires. Une rue ouverte aux piétons, franchement, c'est bien, tout le monde viendra en vélo et à pied à la piscine. Cette rue est terrible, cela apportera enfin un peu d'oxygène !



**GILLES GOUEFFON**  
40 ans, restaurateur,  
restaurant Actu-L'

**“Valoriser  
l'environnement  
et mon fonds”**

Je n'attends que du bien : plus de verdure et moins d'autos, cela va valoriser l'environnement et mon fonds. Ici, actuellement, c'est vraiment moche, et en terrasse, mes clients sont dans la circulation... Le projet est carrément bien ! Bon, on va manger du bruit et de la poussière pendant les travaux, mais vraiment, en tant que commerçant, je ne peux être que pour ce réaménagement !



**DÉBORAH DEVOLLES**  
24 ans, vendeuse  
de jouets

**“De la verdure  
pour prolonger  
la Tête d'Or”**

Je suis piétonne et je l'évite. Elle est trop triste, trop sale, trop noire. Pour me rendre à la Part-Dieu, je bifurque par les petites rues. Quand elle sera réaménagée, je pourrai l'emprunter plus longtemps. J'attends de ce projet plus de confort pour les piétons, et plus de verdure pour prolonger la Tête d'Or !

**( À 5 min )  
DE CHEZ VOUS**

## Bienvenue à LA PISCINE GARIBALDI !

La rue Garibaldi et ses proches environs abritent plein d'opportunités d'activités culturelles et sportives, souvent négligées faute d'y accéder facilement. Balade et (re)découverte de la rue dans le cadre de son réaménagement !

### La première piscine de Lyon

L'établissement balnéaire de la place Garibaldi a ouvert au public le 25 novembre 1933 en présence d'Édouard Herriot, maire de l'époque, qui refusa, selon la petite histoire, de se baigner... C'est la première piscine construite à Lyon, et la rue Garibaldi a d'ailleurs été, longtemps et pour beaucoup de Lyonnais, la “rue de la piscine”... Le bâtiment, long de 90 mètres et large de 23 mètres, dont la façade s'ouvre rue Garibaldi, est signé

par l'architecte C. Colliard et l'ingénieur C. Chalumeau. Un bassin de 20 mètres sur 12,5 mètres dont le fond est recouvert de faïence bleu clair, un bassin de 33 mètres sur 12,5 mètres, des cabines carrelées aux portes en chêne, des balcons, un vaste hall carrelé... Cette piscine est aussi une prouesse technique pour l'époque avec notamment ses bassins en béton armés “suspendus”, entièrement indépendants de la construction, qui reposent sur des piliers fondés sur pieux. L'architecture et les aménagements ont bien sûr été modifiés au fil du temps, mais les éléments décoratifs ont été conservés.

**Piscine Garibaldi**  
221, rue Garibaldi, Lyon 3<sup>e</sup>  
Informations, horaires et tarifs  
au 04 78 60 89 66 et sur [www.lyon.fr](http://www.lyon.fr)



Une piscine très fréquentée des scolaires, malgré un accès peu engageant.

## UNE QUESTION À POSER ?

garibaldi@grandlyon.org  
ou www.grandlyon.com

## Les grandes étapes DE LA CONCERTATION



L'atelier sur le terrain, organisé avec le Carpa, a permis de confronter les attentes des usagers et les contraintes des concepteurs.

L'information et l'échange sur le réaménagement de la rue Garibaldi ont été entamés dès la fin 2009 afin de recueillir observations et remarques, de partager, de se rassembler autour du projet et de le construire ensemble.

### Une concertation permanente

Au-delà de la concertation préalable réglementaire (1<sup>er</sup> juin - 22 novembre 2010 pour la section Vauban-Arménie et accès parc Blandan), le Grand Lyon a souhaité mettre en œuvre une démarche plus participative, articulée autour de deux périodes.

#### Décembre 2009 - octobre 2010 : avec les relais.

Les représentants des associations (riverains, commerçants, déplacements, environnement...) et des conseils de quartiers ont participé à des ateliers thématiques autour des déplacements, du stationnement, de l'environnement, du cadre de vie, des espaces publics et des usages. Ce temps d'échanges a permis de recueillir les premières réactions sur le projet et la première

phase opérationnelle, et d'aboutir à un diagnostic partagé avec le maître d'ouvrage (Grand Lyon) et le maître d'œuvre, une fois l'équipe retenue. Plusieurs "ateliers en marchant" ont pu être organisés pour confronter les points de vue entre usagers et riverains des différentes portions de la rue, techniciens et architectes.

#### À partir de novembre 2010 : avec le grand public.

La réunion publique du 8 novembre à la Bourse du Travail a ouvert l'information et la démarche au grand public. À partir de fin janvier 2011, des ateliers plus spécifiquement consacrés aux espaces publics et à la promenade se sont engagés, ils sont ouverts au public sur inscription : [garibaldi@grandlyon.org](mailto:garibaldi@grandlyon.org).

Le début des travaux sur le premier tronçon aura lieu mi-2012. D'ici là, la concertation continuera et des rendez-vous réguliers permettront encore de nombreux échanges. Les comptes-rendus des ateliers et réunions publiques et toutes les informations sur les démarches de participation sont en ligne sur le site du Grand Lyon : [www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com).

## ( ZOOM )

### DES ATELIERS POUR MIEUX PARTAGER LE PROJET

Les ateliers, mis en place pour échanger sur le projet de réaménagement de la rue Garibaldi avec le public ont permis de mieux comprendre le projet, ses fondamentaux, et de l'enrichir. Cela a notamment été le cas concernant la demande d'une liaison cyclable nord-sud avant le début des travaux et avant la réalisation de la piste cyclable prévue sur la rue Garibaldi. De même, la suppression de la trémie Gambetta/Félix-Faure, qui était en débat, est apparue comme une nécessité pour les participants. L'atelier "déplacements" a donné lieu à des débats animés sur la place de la voiture en ville. Il a également permis de partager avec les habitants les données reflétant l'évolution des parts modales de déplacements (évolutions de tendance depuis la mise en œuvre du Plan de déplacements urbains...). Enfin, des informations sur la vie de quartier, sur les craintes et les attentes des usagers, par rapport aux futurs aménagements, ont été recueillies grâce aux ateliers "en marchant".

## L'ÉQUIPE DU PROJET

La maîtrise d'ouvrage du réaménagement de la rue Garibaldi appartient au Grand Lyon en collaboration avec la Ville de Lyon et le Sytral. C'est la Communauté urbaine de Lyon qui commande les travaux et, à ce titre, qui en a défini les objectifs, le calendrier et le budget.

La maîtrise d'œuvre du projet, c'est-à-dire sa conception et son exécution, a été confiée à Alain Marguerit, urbaniste-paysagiste qui a déjà mené plusieurs projets sur la ville : la Duchère, la montée de la Grande Côte et l'aménagement de la rue Henri-Barbusse à Villeurbanne. Il s'est associé à Passagers des villes, représenté par Humbert David, pour mener à bien sa mission.

#### Maîtrise d'ouvrage :

Communauté urbaine de Lyon, direction de la voirie avec un chef de projet dédié à l'opération.

#### Équipe de maîtrise d'œuvre :

Mandataire : Ateliers des Paysages, Alain Marguerit, Passagers des villes, Coteba, Sitétudes, sogreah, LEA, ETC, SOBERCA, AEU.

## ( S'informer ET PARTICIPER )

[www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com)

Retrouvez le réaménagement de la rue Garibaldi, étapes par étapes, tous les quatre mois, dans *Rue Garibaldi, le trait d'union*, une édition gratuite du Grand Lyon.

Directeur de la publication : Jack Dumont

Conception-rédaction : Agence 4 août • [bonjour@4aout.fr](mailto:bonjour@4aout.fr)

Photographies : Jacques Léone, Grand Lyon (p. 4, 7 et 8) et Matthieu Despeysses.

Impression : Ott Imprimeurs  
Imprimé sur papier recyclé.