



Présentation

Etude de circulation en lien avec la création d'un superblock sur le quartier Danton

Scénarios



VILLE DE
LYON

« *Mon quartier n'est pas un raccourci* »

GRANDLYON
la métropole



GRANDLYON
la métropole

Superblock Danton

02/02/2022

Sommaire

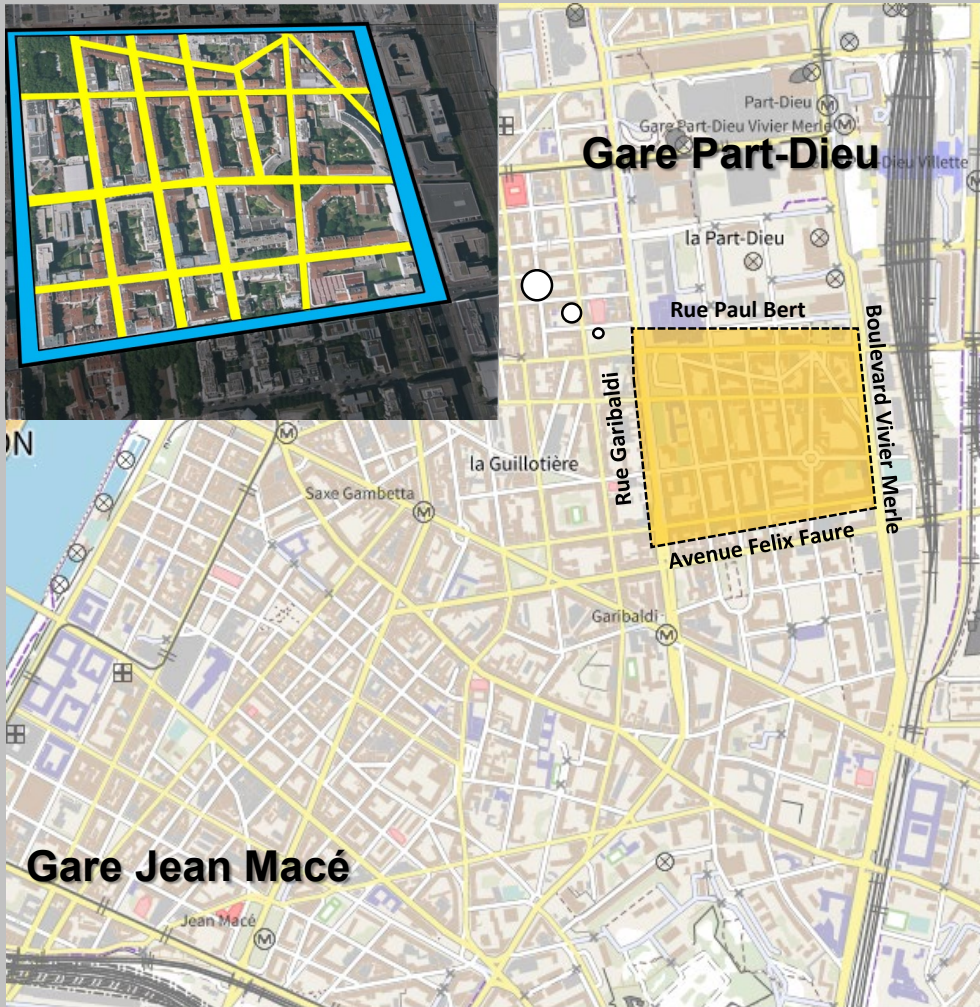
- Préambule
- Rappels du diagnostic
- Méthode de génération de scénarios
- Proposition de Scénarios
 - Variante 1
 - Variante 2
 - Synthèse



Préambule



Éléments de contexte



- Le secteur d'étude est délimité par les axes Garibaldi, Paul Bert, Vivier Merle et Félix Faure (Lyon 3^{ème}), voies structurantes assurant des liaisons automobiles de niveau 3 dans la hiérarchie métropolitaine (distribution et liaison entre pôles)
- Il s'agit d'un quartier très résidentiel, situé à proximité immédiate du quartier d'affaires de la Part-Dieu et de la gare du même nom.
- Ce « block » a été identifié par la Métropole et la Mairie du 3^{ème} arrondissement comme un potentiel « superblock » (voir définition en page suivante).

Objectifs de l'étude et méthodologie

- la mise en œuvre de ce premier superblock, en intégrant les contraintes et objectifs spécifiques à ce quartier, et en visant la définition des mesures d'accompagnement nécessaires à sa mise en place ;
- l'identification, à travers ce cas particulier, de lignes directrices du concept sur le territoire de la Métropole et d'une méthodologie de travail pouvant être répliquée sur d'autres projets similaires.

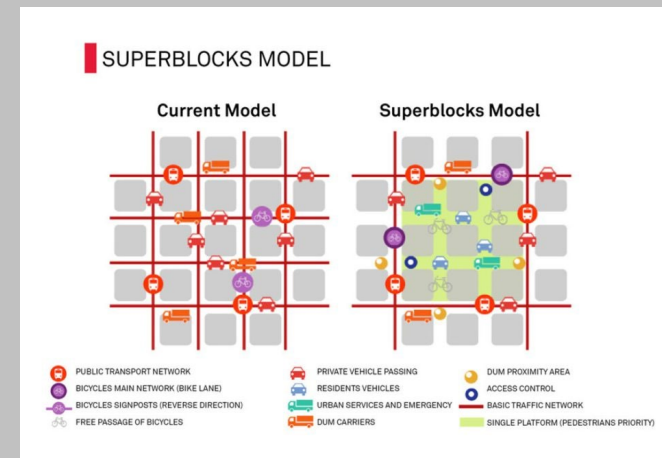
La démarche permettant d'atteindre ces deux objectifs s'articule autour de 3 phases :

- phase 1 : réalisation d'un diagnostic des usages actuels au cœur du quartier ;
- phase 2 : génération et évaluation des scénarios d'organisation du Superblock ;

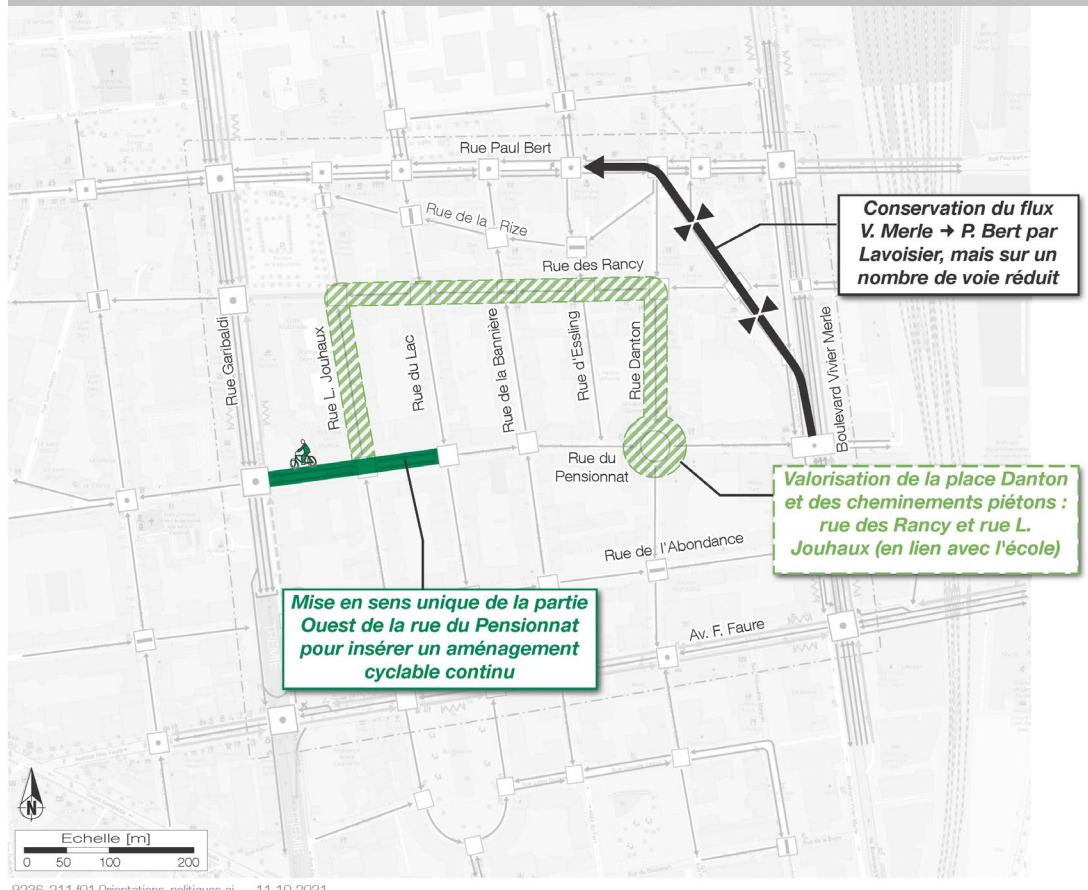
Objectifs d'un superblock

Les objectifs généraux d'un superblock sur le territoire de la Métropole sont les suivants :

- **améliorer le confort et la sécurité des piétons de cyclistes en cœur de quartier résidentiel** : zones piétonnes totales ou partielles, trottoirs élargis, meilleures continuités cyclables et piétonnes, zones à circulation apaisée...
- **développer de nouveaux usages sur l'espace public** : espaces récréatifs, cours urbaines, végétalisation, terrasses...
- **faire respecter la hiérarchisation des voies** souhaitée, en supprimant d'une part le trafic automobile de transit au travers du superblock (coupure des continuités par modification du plan de circulation local ou mise en place d'obstacles empêchant les continuités automobiles) et en reportant ce transit sur les axes structurants délimitant le superblock ;
- **conserver une accessibilité locale** pour les riverains, en cherchant à maintenir une certaine lisibilité des accès, tant en entrée qu'en sortie.



Les orientations politiques



- Volonté de créer une liaison apaisée entre les pôles structurants du quartier :
 - Place Danton, rue Danton et rue des Rancy d'une part (commerces)
 - Groupe scolaire L. Jouhaux d'autre part
- Souhait de conserver uniquement des sens uniques automobiles pour mieux partager l'espace entre les modes (pas de double sens VP)
- Maintien de l'itinéraire via la rue Lavoisier pour accéder à la Part-Dieu (mouvement de tourne-à-gauche entre V. Merle et P. Bert interdit pour des raisons de sécurité), mais volonté de réduire le calibrage de cet axe

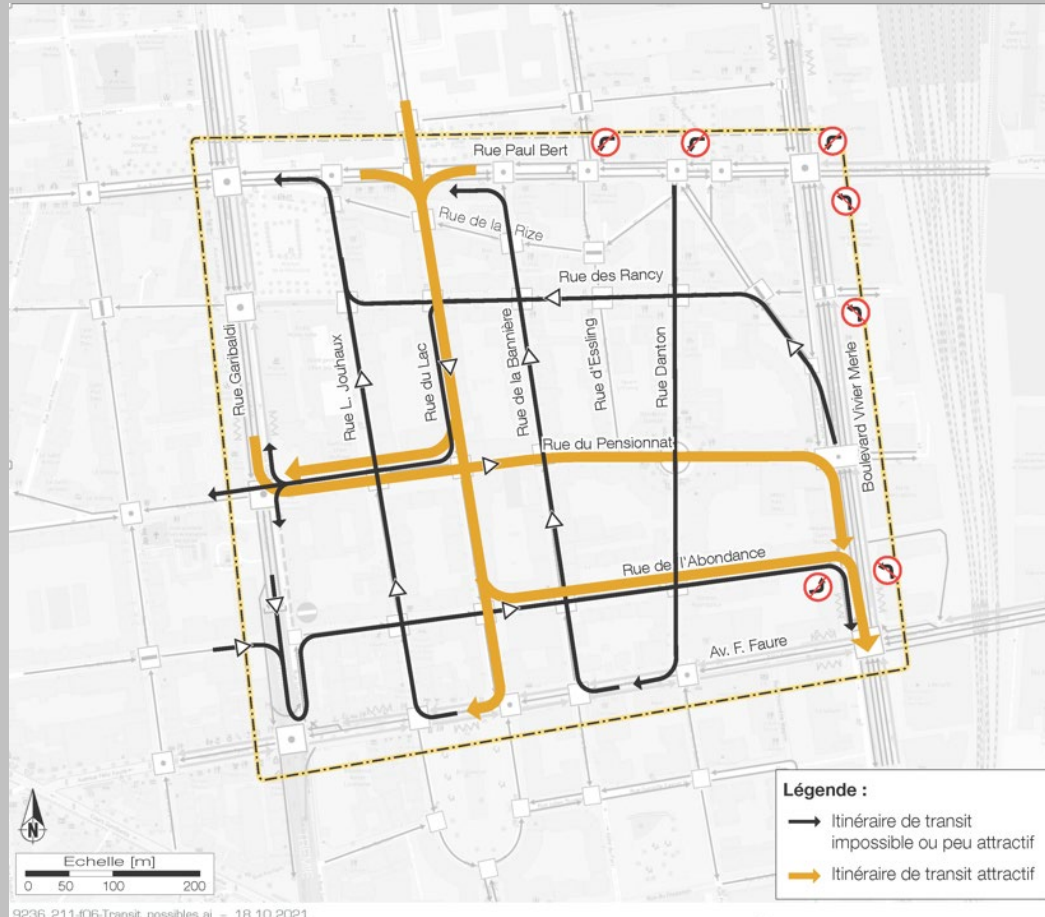
Méthodologie



Méthodologie générale

- De très nombreux plans de circulation possibles pour répondre aux objectifs globaux initiaux
- Afin de cadrer la recherche de solutions, appui sur 3 éléments principaux, au-delà des contraintes et marges de manœuvre identifiées par la suite :
 - orientations politiques
 - itinéraires de transit à neutraliser
 - potentialités urbaines et paysagères du secteur
- Nécessité de prendre en considération en parallèle la volonté de conserver au maximum l'état actuel, afin de limiter les investissements à court terme et de pouvoir envisager une mise en œuvre rapide.

Les itinéraires de transit actuels à neutraliser



- Des transits globalement faibles, mais des opportunités à dissuader sur certains axes au regard de la hiérarchie des voiries, notamment en Nord > Sud et Ouest > Est
- Nécessité de ne pas créer de possibilités de nouveaux transit

Déploiement de zones apaisées

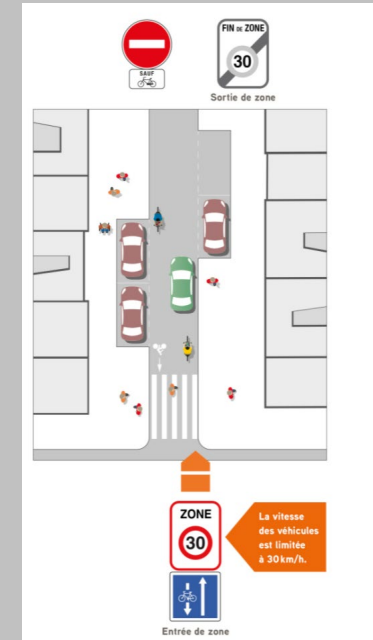
Zone 30 – Zone de Rencontre – Aire Piétonne

Proposition globale sur toutes les rues internes au superblock

- La **création d'une zone 30** implique la mise en place de double sens cyclable (DSC) sur toutes les voies à sens unique :
 - Seule la rue du Pensionnat présente déjà des aménagements cyclables, dans sa portion entre la place Danton et la rue du Lac,
 - Toutes les rues à l'intérieur du superblock sont éligibles au DSC, sans nécessité de suppression de places de stationnement, sauf nécessité d'aménager des itinéraires plus sécurisés pour les cycles.

Impacts des propositions sur le stationnement

- Actuellement 977 places internes au quartier (en comptant la fermeture du tronçon de la rue des Rancy au droit de l'école),
- Les propositions générées par les contraintes externes impliquent la suppression de 62 places dans une version maximaliste (voies coupées à la circulation automobile),
- Le taux d'occupation du stationnement moyen actuel étant de 70% en journée, il serait acceptable de supprimer ces places de stationnement au cœur du quartier sans réel impact.



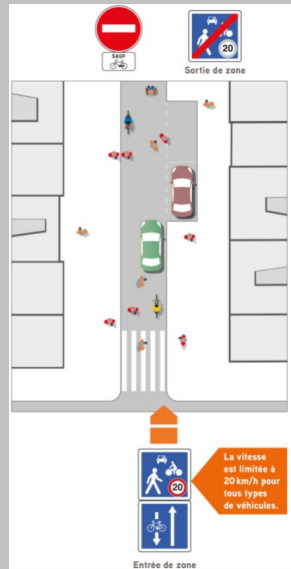
Rappel Réglementaire...



La Zone de Rencontre

Les règles de bonne conduite :

- Les piétons autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner ;
- Les piétons bénéficient de la priorité sur l'ensemble des modes de déplacement ;
- La Vitesse est limitée à 20 km/h ;
- Les cyclistes doivent céder la priorité aux piétons, rouler à moins de 20 km/h peuvent circuler à double sens dans toutes les rues ;
- Le stationnement maîtrisé, limité et autorisé seulement sur les emplacements aménagés ;



L'aire piétonne

Les règles de bonne conduite :

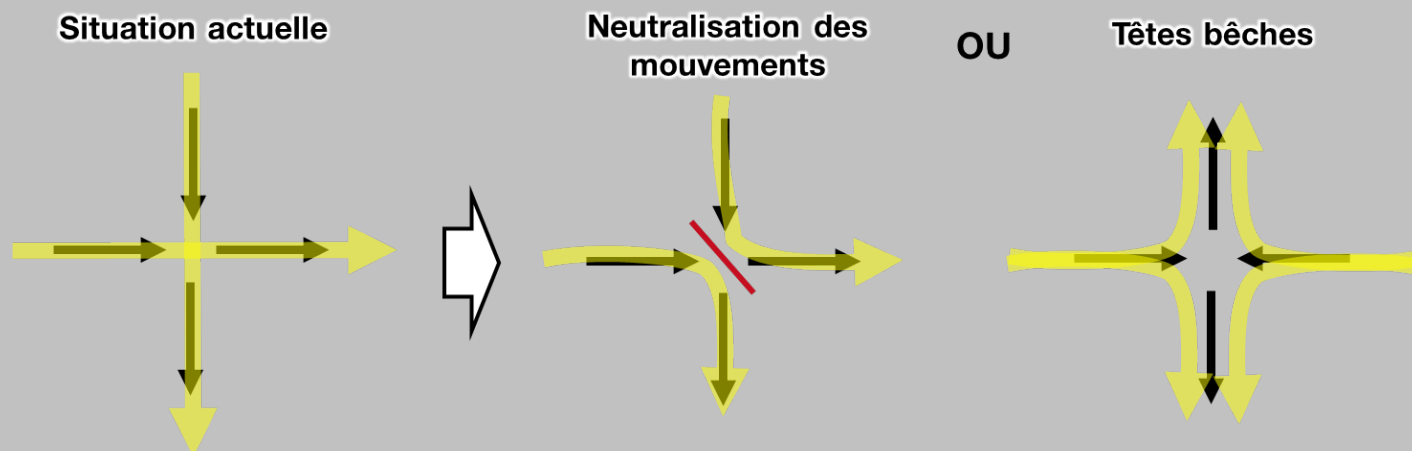
- Le piéton occupe tout l'espace et se déplace sans contraintes ;
- Les véhicules doivent se déplacer au pas et donner la priorité absolue aux piétons ;
- Le stationnement est interdit, sauf pour les cyclistes et les EDP sur des emplacements matérialisés ;
- La vitesse est limitée à 10 km/h ;
- L'usage du vélo est possible à faible vitesse et à double sens ;
- Je n'accède à l'aire piétonne que pour la desserte interne en roulant au pas, dans le cas où la rue n'est pas fermée physiquement par du mobilier urbain (potelets, barrières, etc.).



La déclinaison interne – Principes

Un plan de circulation qui s'organise finalement dans le quadrilatère Danton-Rancy-Jouhaux-Pensionnat et qui s'appuie sur les **3 principes suivants** :

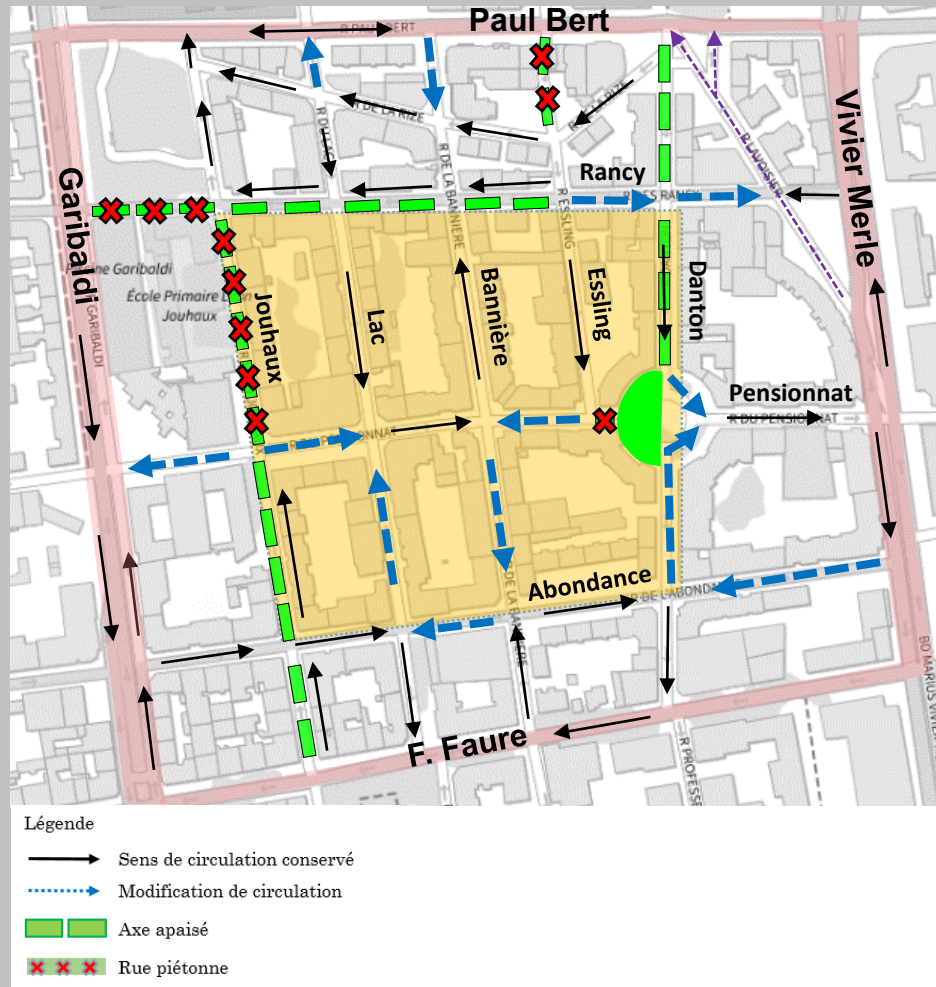
- « retro-accessibilité » privilégiée pour limiter l'attractivité et donc le transit,
- maintien des sens actuels de circulation automobile dans la mesure du possible, pour réduire les changements par rapport à aujourd'hui, mais aussi pour limiter les changements sur un même axe,
- mise en place de têtes-bêches pour couper la possibilité de transit plutôt que la neutralisation de mouvements (qui entraînent des difficultés de gestion des girations, du stationnement à proximité, des continuités cyclables, d'espaces dévolu à la voiture, etc.).



Proposition

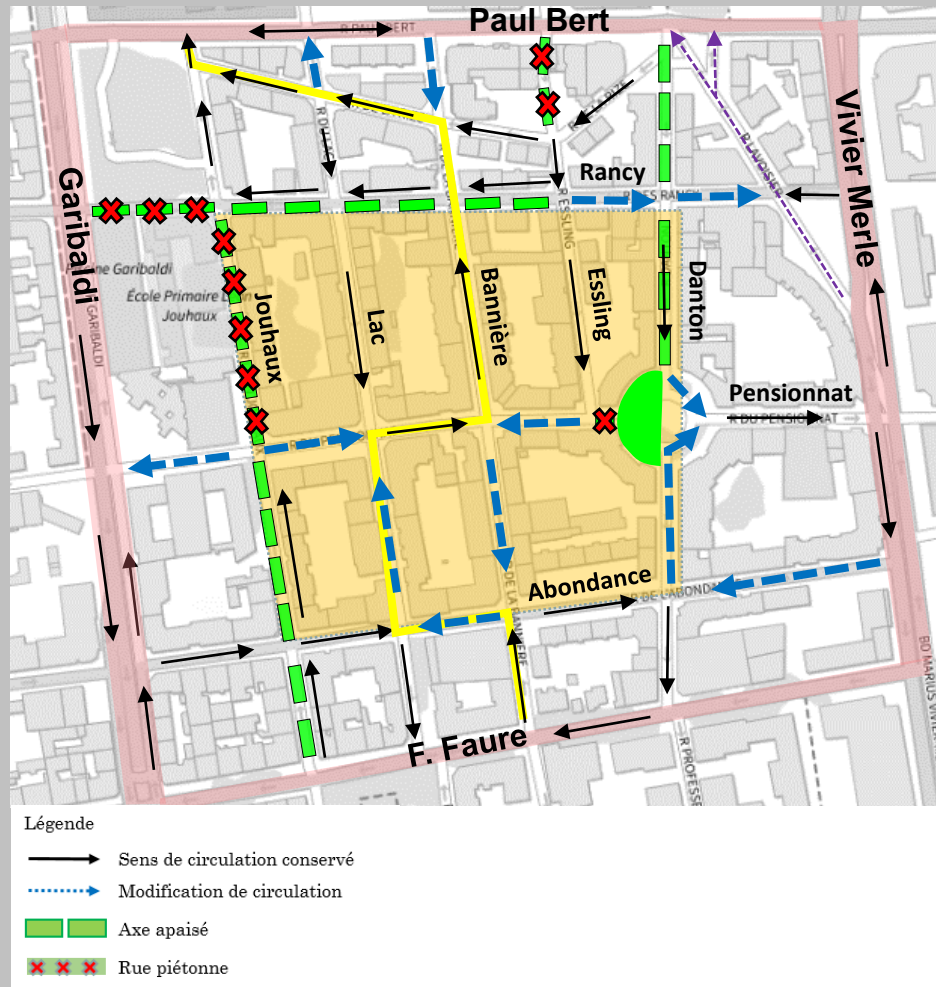


Variante 1 - Principes



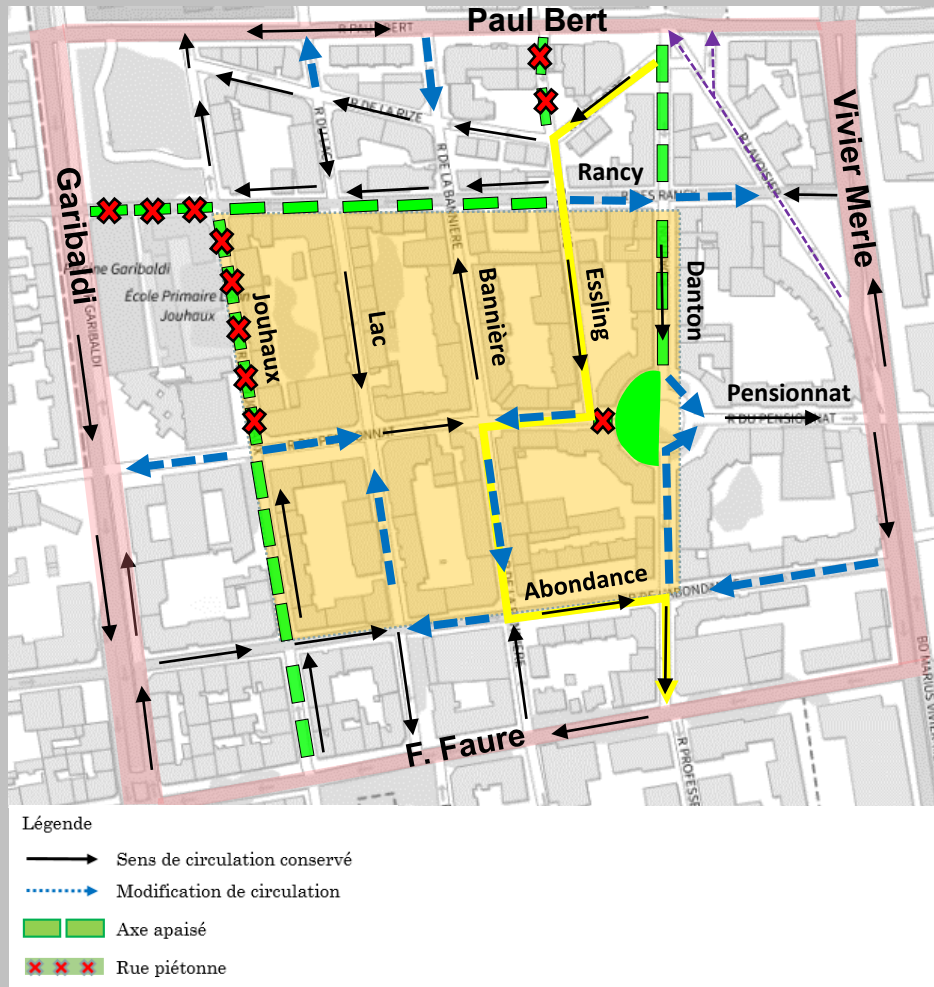
- Coupure de la circulation automobile sur la partie Ouest de la place Danton et de la rue du Pensionnat jusqu'à la rue d'Essling
- Valorisation de la liaison Danton-Rancy entre la place éponyme et celle des Martyrs de la Résistance
- Maintien de l'itinéraire V. Merle > Lavoisier > P. Bert, mais limitation de la pénétration dans le quartier depuis cet axe (pas de continuité sur la rue des Rancy)
- Mise en place d'un tête-bêche sur la partie de la rue du Pensionnat actuellement à double sens pour éviter le transit depuis la rue du Lac
- Inversion du sens de la rue de l'Abondance entre la rue du Lac et la rue de la Bannière afin de couper un axe de transit ouest-est

Variante 1 – Analyse générale



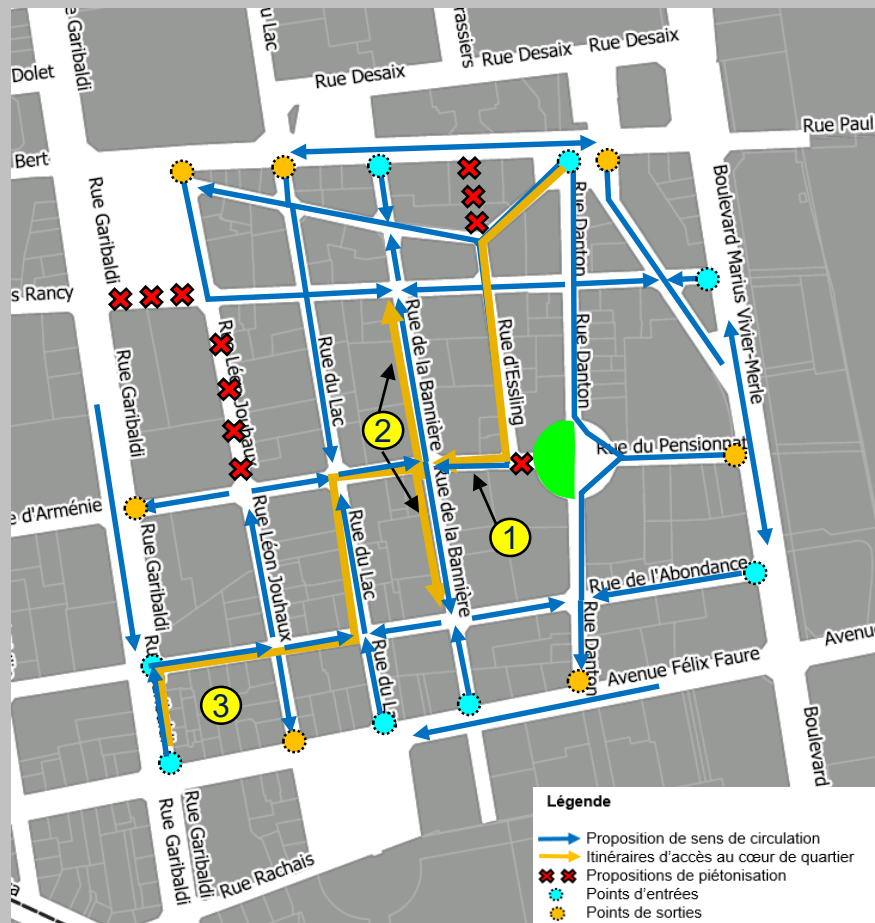
- ➕ Apaisement complet de l'ouest de la P. Danton et du tronçon de la rue du Pensionnat associé, mais :
 - ⤿ Renvoi du trafic sur l'Est de la place, où se situent restaurants (terrasses), crèche
 - ⤿ Renvoi de trafic sur la rue d'Essling (desserte locale de la rue de la Bannière depuis le Nord)
- ➕ Coupure du transit sur la rue des Rancy permettant l'apaisement de l'ensemble de la rue
- ➕ Coupure de la continuité Est>Ouest sur la rue du Pensionnat entre la rue du Lac et Garibaldi pour supprimer les possibilités de transit rue du Lac >Garibaldi
- ⤿ Maintien d'une irrigation de quartier Sud > Nord (peu attractive pour du transit), depuis la rue de la Bannière et la rue de l'Abondance vers la rue Paul Bert

Variante 1 – Analyse générale



- ➕ Apaisement complet de l'ouest de la P. Danton et du tronçon de la rue du Pensionnat associé, mais :
- ⤿ Renvoi du trafic sur l'Est de la place, où se situent restaurants (terrasses), crèche
- ⤿ Renvoi de trafic sur la rue d'Essling (desserte locale de la rue de la Bannière depuis le Nord)
- ➕ Coupure du transit sur la rue des Rancy permettant l'apaisement de l'ensemble de la rue
- ➕ Coupure de la continuité Est>Ouest sur la rue du Pensionnat entre la rue du Lac et Garibaldi pour supprimer les possibilités de transit rue du Lac >Garibaldi
- ⤿ Maintien d'une irrigation de quartier Sud > Nord (peu attractive pour du transit), depuis la rue de la Bannière et la rue de l'Abondance vers la rue Paul Bert
- ⤿ Maintien d'une irrigation de quartier Nord > Sud (peu attractive pour du transit), depuis la rue de la Rize en direction de F. Faure

Variante 1 – Possibilité d'accès au cœur de quartier



- Le tronçon de la rue du Pensionnat à l'ouest de la place Danton et le tronçon de la rue des Rancy entre la rue de la Bannière et la rue d'Essling ne sont accessibles que depuis le carrefour P. Bert-Danton, ①
- Les tronçons centraux de la rue de la Bannière, qui depuis le sud ne sont accessibles qu'en retro-accessibilité via la contre allée de Garibaldi puis rue de l'Abondance et rue du Pensionnat, ou par rue du Lac par F. Faure, ②
- Le secteur Sud-Ouest du quartier qui n'est désormais accessible que par la contre-allée de Garibaldi ③
- Les sorties sont maintenues grâce à la conservation des « portes de sorties » du quartier

Variante 2 - Principes



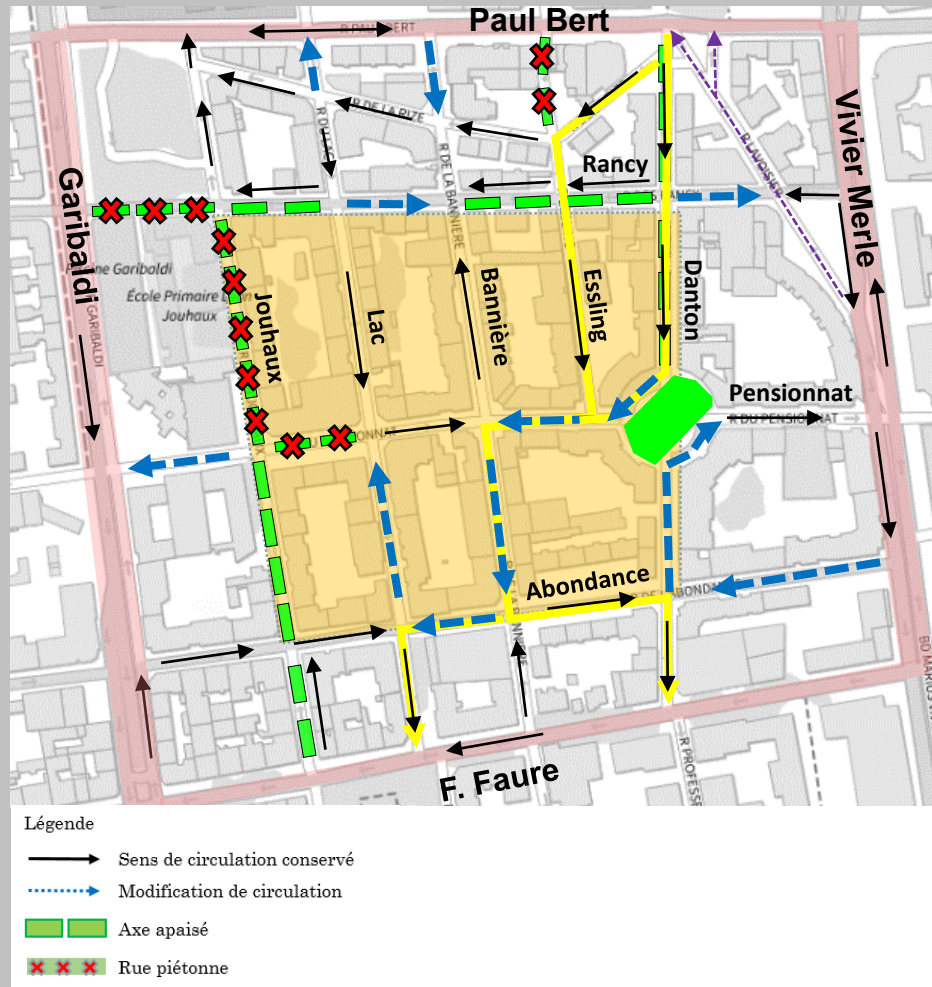
- Coupure de la circulation automobile à travers la Pl. Danton selon un axe Nord-Est / Sud-Ouest
- Valorisation de la liaison Danton-école L. Jouhaux par la rue du Pensionnat
- Maintien de l'itinéraire V. Merle > Lavoisier > P. Bert, mais sans accès possible depuis cet axe
- Mise à sens unique sortant du tronçon Ouest de la rue du Pensionnat, actuellement à double-sens, et coupure du tronçon situé directement à l'Est

Variante 2 – Analyse générale



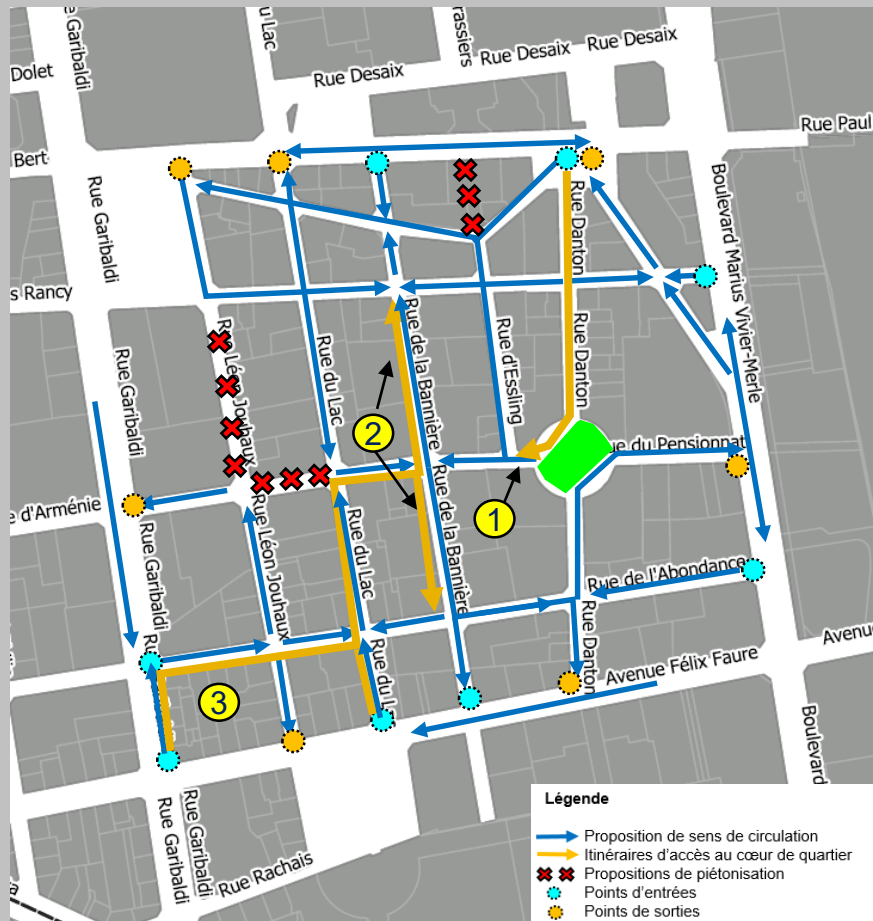
- + Apaisement de la place Danton au niveau des terrasses des restaurants
- + Mise en tête-bêche de la rue des Rancy pour couper tout transit et permettre l'apaisement de l'ensemble de la rue
- + Coupure du tronçon de la rue du Pensionnat pour empêcher tout transit et permettre l'apaisement de l'ensemble de la rue
- + Coupure du transit Est-Ouest et Ouest-Est qui existe à l'heure actuelle sur la rue du Pensionnat et la rue de l'abondance
- ~ Maintien d'une liaison inter-quartier Sud > Nord (peu attractive), depuis la rue de la Bannière et la rue de l'Abondance vers la rue Paul Bert

Variante 2 – Analyse générale



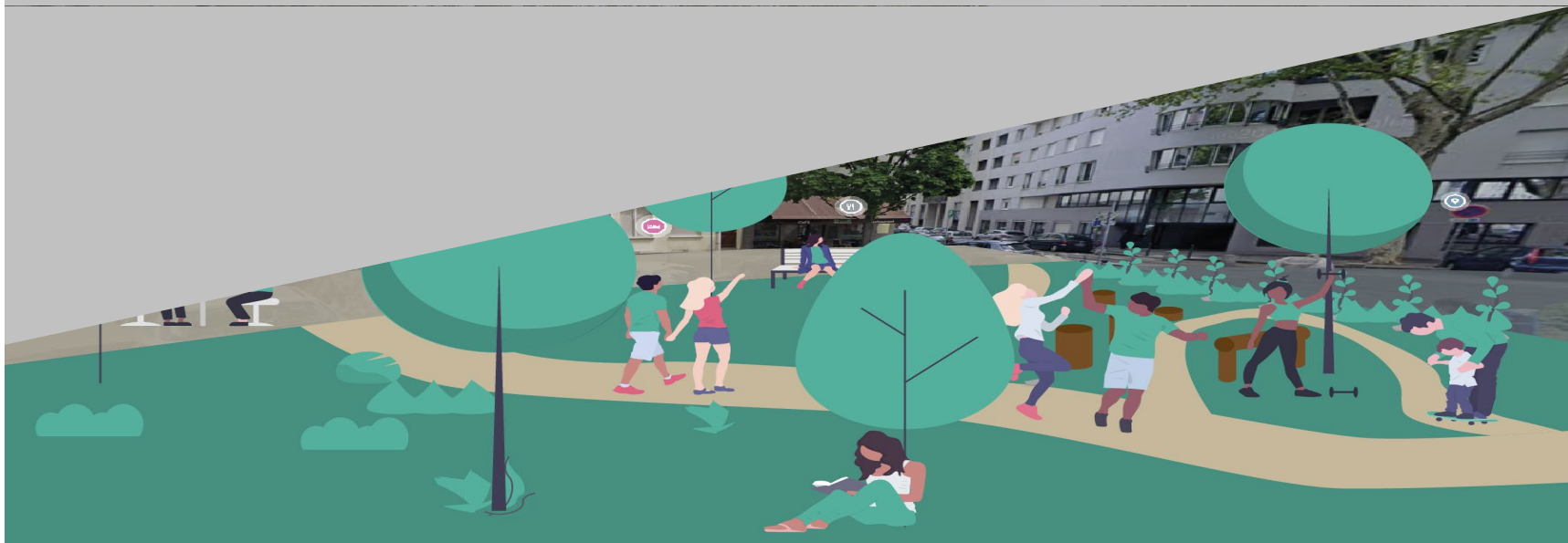
- ⊕ Apaisement de la place Danton au niveau des terrasses des restaurants
- ⊕ Mise en tête-bêche de la rue des Rancy pour couper tout transit et permettre l'apaisement de l'ensemble de la rue
- ⊕ Coupure du tronçon de la rue du Pensionnat pour empêcher tout transit et permettre l'apaisement de l'ensemble de la rue
- ⊕ Coupure du transit Est-Ouest et Ouest-Est qui existe à l'heure actuelle sur la rue du Pensionnat et la rue de l'abondance
- ⌚ Maintien d'une irrigation de quartier Sud > Nord (peu attractive pour du transit), depuis la rue de la Bannière et la rue de l'Abondance vers la rue Paul Bert
- ⌚ Maintien d'une irrigation de quartier Nord > Sud (peu attractive pour du transit), depuis la rue de la Danton en direction de F. Faure

Variante 2 – Possibilité d'accès au cœur de quartier















- Le tronçon de la rue du Pensionnat à l'Ouest de la Pl. Danton et accessible que depuis le carrefour P. Bert-Danton,
- Les tronçons centraux de la rue de la Bannière, ne sont accessibles qu'en retro-accessibilité via la contre allée de Garibaldi, puis rue de l'Abondance, rue du Lac et rue du Pensionnat, ou rue du Lac depuis F. Faure,
- Le secteur Sud-Ouest du quartier n'est désormais accessible que par la contre-allée de Garibaldi et la rue F. Faure,
- Les sorties sont maintenues grâce à la conservation des « portes de sorties » du quartier

Synthèse



Des propositions qui répondent aux objectifs...

	Etat actuel	Propositions
Coupure des principaux itinéraires de transit	 De nombreux itinéraires de transit identifiés à travers le quartier	 Coupure des principaux itinéraires de transit
Apaisement des axes internes	 Pas d'apaisement, des lignes droites incitant au transit	 Apaisement des vitesses grâce aux têtes bêche et aux ruptures de continuités Entre 200 et 300 mètres de voirie piétonnisée
Valorisation des espaces urbains	 Des espaces urbains paysagers largement occupés par la voiture	 Des opportunités d'aménagements offertes par la restriction des voitures sur ces espaces
Liaisons entre polarités	 Des espaces urbains non reliés	 Création d'itinéraires apaisés entre les places et parcs du quartier
Aménagements cyclables	 Peu d'aménagements (uniquement sur la rue du Pensionnat)	 Opportunité forte de créer des aménagements dédiés (ou à de la mixité) grâce à la limitation des trafics et des vitesses
Maintien de l'accessibilité riveraine	 Relativement simple grâce aux sens uniques continus	 Maintien des accès quasiment semblables à l'actuel
Impact stationnement	Une offre de stationnement conséquente	Au total 62 places de stationnement supprimées avec la fermeture des voies

...mais qui se différencient sur certains points

	Variante 1	Variante 2
Coupure des principaux itinéraires de transit	 Maintien d'une continuité depuis P. Bert vers V. Merle via la rue Danton	 Suppression de tout itinéraire de transit Ouest>Est et Est>Ouest
Apaisement des axes internes	 200 m de voirie piétonnisée Peu de renvoi de trafic interne	 300 m de voirie piétonnisée Peu de renvoi de trafic interne
Impact sur le stationnement sur voirie	 - 47 places (sur 977 disponibles)	 - 62 places (sur 977 disponibles)
Valorisation des espaces urbains	 Valorisation de l'Ouest de la place Danton Apaisement de la rue des Rancy	 Valorisation de la place Danton au droit des terrasses  Fort apaisement de la rue du Pensionnat
Impact sur la logistique urbaine	 Des aires de livraisons pourront être positionnées aux abords des voies piétonnisées en fonction des besoins des commerces	 Des aires de livraisons pourront être positionnées aux abords des voies piétonnisées en fonction des besoins des commerces

Merci pour votre attention

