

REQUALIFICATION DU BOULEVARD DE LA CROIX ROUSSE LYON 1^{ER} ET 4^{EME}

DOSSIER DE
CONCERTATION

7 NOVEMBRE - 23 DÉCEMBRE 2022



SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| A • LE CONTEXTE | 3 |
| 1 • Le périmètre du projet | 4 |
| 2 • Les objectifs et modalités de la concertation | 5 |
| 3 • Les étapes du projet | 6 |
| 4 • Les projets connexes | 7 |
| B • LE DIAGNOSTIC | 8 |
| 1 • La synthèse du contexte historique | 9 |
| 2 • Les contraintes urbaines réglementaires | 12 |
| 3 • La morphologie de l'espace urbain | 13 |
| 4 • La place du végétal | 16 |
| 5 • Le fonctionnement piéton | 19 |
| 6 • Le fonctionnement du marché | 21 |
| 7 • Le fonctionnement des commerces sédentaires | 28 |
| 8 • Le fonctionnement de la Vogue | 31 |
| 9 • La mobilité et les déplacements | 36 |
| 10 • Le mobilier urbain | 40 |
| 11 • Les réseaux et revêtements | 42 |
| C • LES AMBITIONS DU PROJET DE REQUALIFICATION | 44 |
| 1 • La synthèse des ambitions de la requalification | 45 |
| 2 • Le regard sur le projet de replantation en cours | 46 |
| D • LES SCÉNARIOS D'INSERTION CYCLABLE | 48 |
| • Introduction | 49 |
| 1 • Le scénario 1 : Bandes bilatérales | 50 |
| 2 • Le scénario 2 : Piste bidirectionnelle nord | 54 |

A • LE CONTEXTE

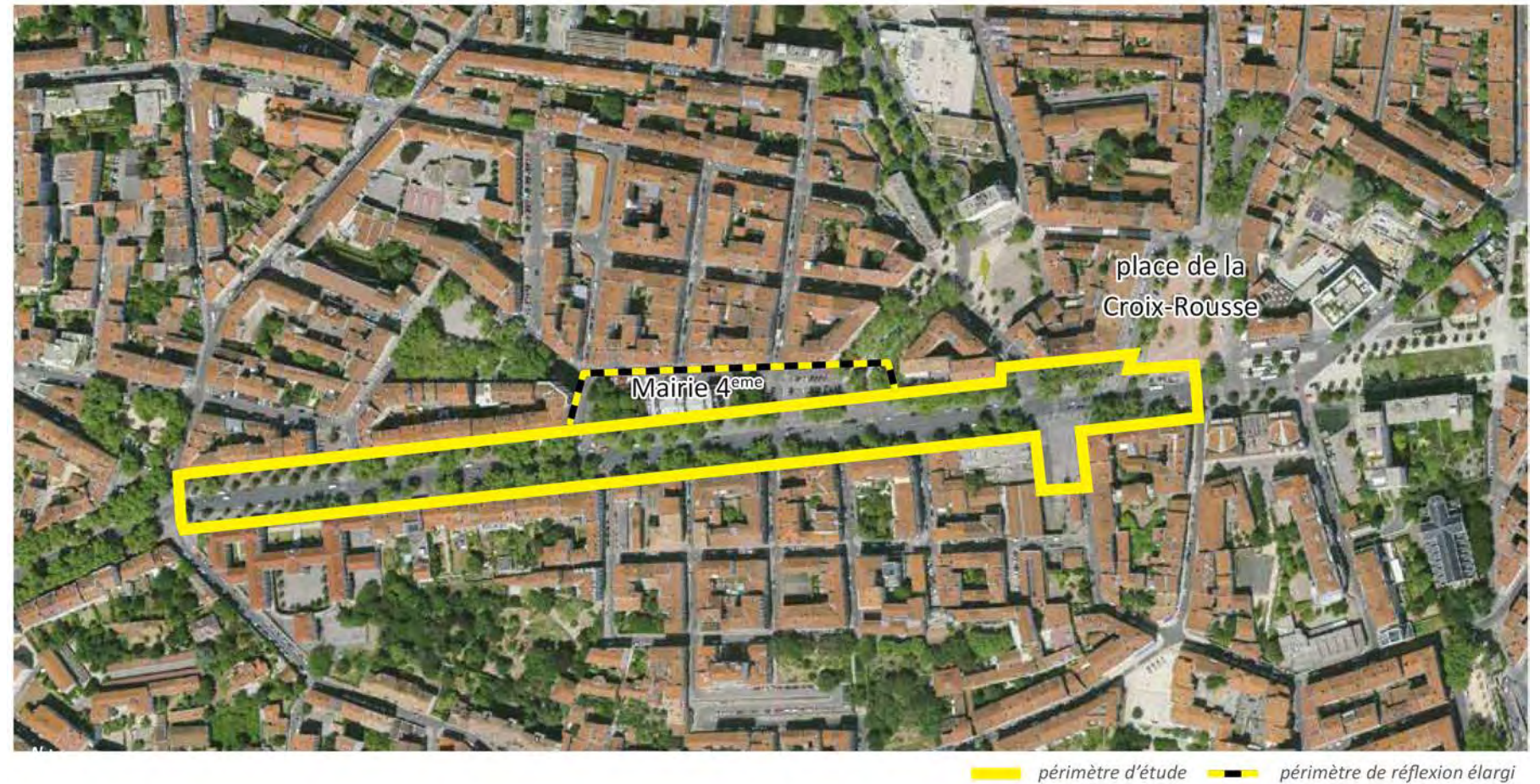
1 • LE PÉRIMÈTRE DU PROJET

La concertation préalable au sens des articles L103-2, R103-1 du code de l'urbanisme, objet du présent dossier, porte sur le projet de requalification du boulevard de la Croix-Rousse à Lyon 1^{er} et 4^{ème}.

Le périmètre du projet porte sur le boulevard de la Croix-Rousse sur la **section située entre la rue de la Tourette et la rue des Pierres plantées**, soit 680m linéaire environ.

Un périmètre de réflexion élargi a intégré l'arrière de la Mairie du 4^{ème} ainsi que la zone de stationnement située à l'est de celle-ci. Si ces espaces doivent entrer en dialogue avec le boulevard et sa requalification, ils ne feront cependant pas l'objet du présent projet.

Par ailleurs, en lien avec la présente opération, le projet de replantation du double alignement d'arbres sur le boulevard a été initié. Une première section a été plantée au printemps 2022 entre la rue d'Isly et la rue Tabareau et devrait être complétée cet automne.



2 • LES OBJECTIFS ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

LES OBJECTIFS DE CETTE CONCERTATION SONT DE :

- Fournir une information claire sur le projet d'aménagement des espaces publics,
- Permettre l'expression des attentes, des idées et des points de vue,
- Optimiser ce projet dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.

La présente concertation a pour objectif de recueillir l'avis de l'ensemble des usagers et riverains du boulevard de la Croix-Rousse : le bilan qui sera ensuite tiré de l'ensemble des contributions servira de base pour la conception du futur projet.

VOS CONTRIBUTIONS SONT DONC ESSENTIELLES !

LES MODALITÉS DE CONCERTATION

Une information du public est assurée, durant toute la phase de concertation sur le projet, par la mise à disposition d'un dossier de concertation préalable et de registres destinés à recueillir les commentaires du public aux heures d'ouverture (hors jours fériés) :

- à l'**Hôtel de la Métropole**, à l'accueil, 20, rue du Lac à Lyon 3ème, du lundi au vendredi de 7h30 à 18h30,
- à la **Mairie de Lyon 1er**, 2 place Sathonay, le lundi, mardi, mercredi, vendredi de 8h45 à 16h45, le jeudi de 10h00 à 16h45 et le samedi de 9h30 à 12h00.
Pendant les vacances scolaires, la mairie est fermée entre 12h30 et 13h30,
- à la **Mairie de Lyon 4ème**, 133 boulevard de la Croix-Rousse, du lundi au vendredi de 8h45 à 12h30 et de 13h30 à 16h45 et le samedi de 9h30 à 12h00.

Le premier mardi du mois, la mairie est fermée de 12h à 14h30.

Le dossier de concertation préalable, hors cahier destiné à recueillir les observations du public, est également disponible sur le site institutionnel :

<https://www.grandlyon.com/actions/participation-du-public>

Le dossier de concertation préalable ainsi qu'un registre de libre expression en ligne est également disponible sur la plateforme jeparticipe.grandlyon.com :



Le dossier de concertation préalable comprend :

- l'arrêté approuvant l'ouverture et les modalités de la concertation préalable,
- le plan de périmètre,
- une notice explicative fixant les objectifs du projet,
- un cahier destiné à recueillir les observations du public.

Les observations du public sur ce projet peuvent être déposées :

- au siège de la Métropole de Lyon et en mairie de Lyon 1er et de Lyon 4ème dans les cahiers destinés à recueillir les observations du public ;
- sur la boîte mail : boulevardcroixrousse@grandlyon.com

**DATE DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE
DU 7 NOVEMBRE AU 23 DÉCEMBRE 2022**

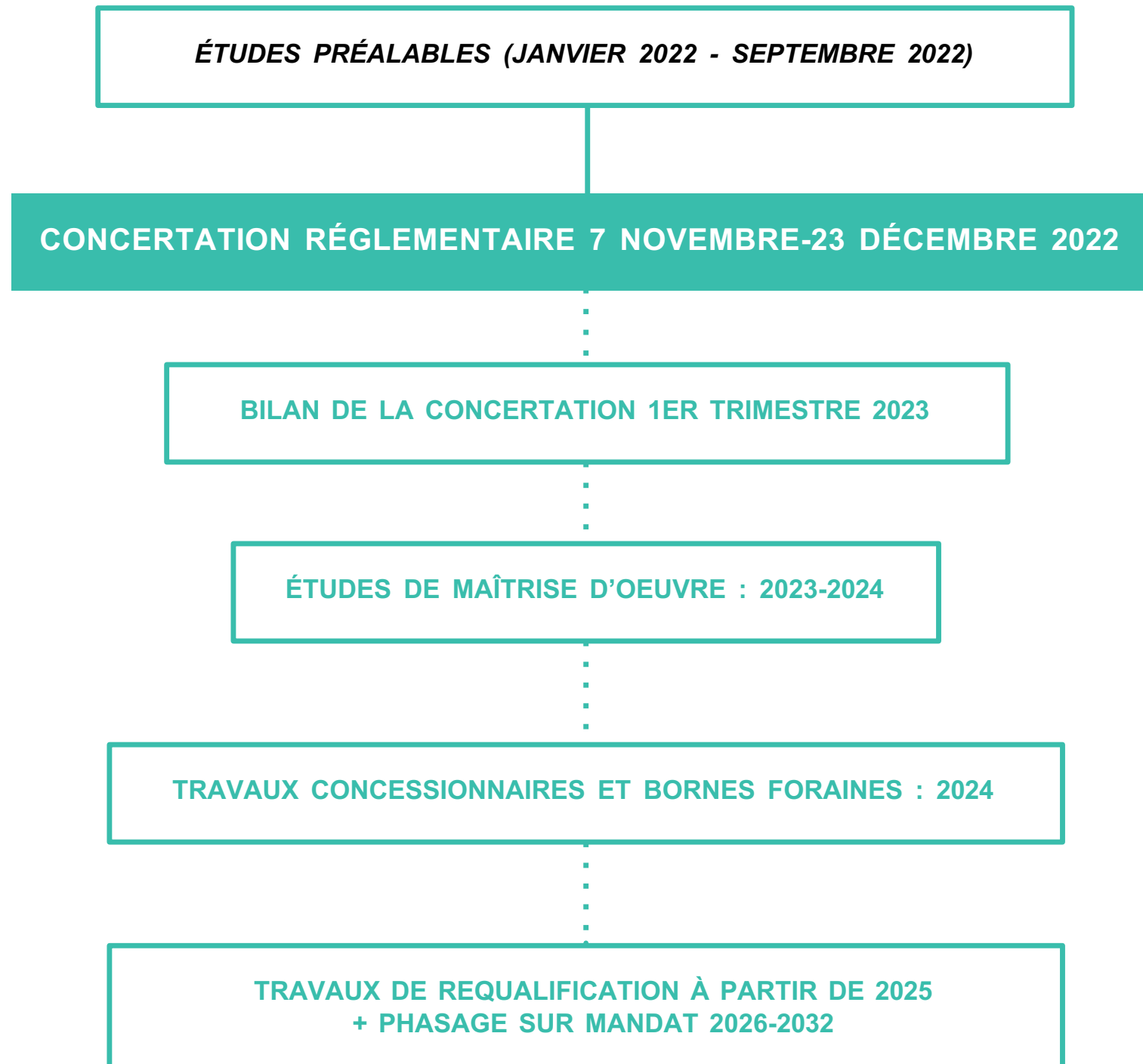
**RÉUNION PUBLIQUE
MARDI 29 NOVEMBRE 2022 À 18H30**

La réunion publique s'adressera à
l'ensemble du public

Lieu :

Maison des associations,
28 rue Denfert-Rochereau
Grande salle Robert Luc - Lyon 4ème

3 • LES ÉTAPES DU PROJET



4 • LES PROJETS CONNEXES



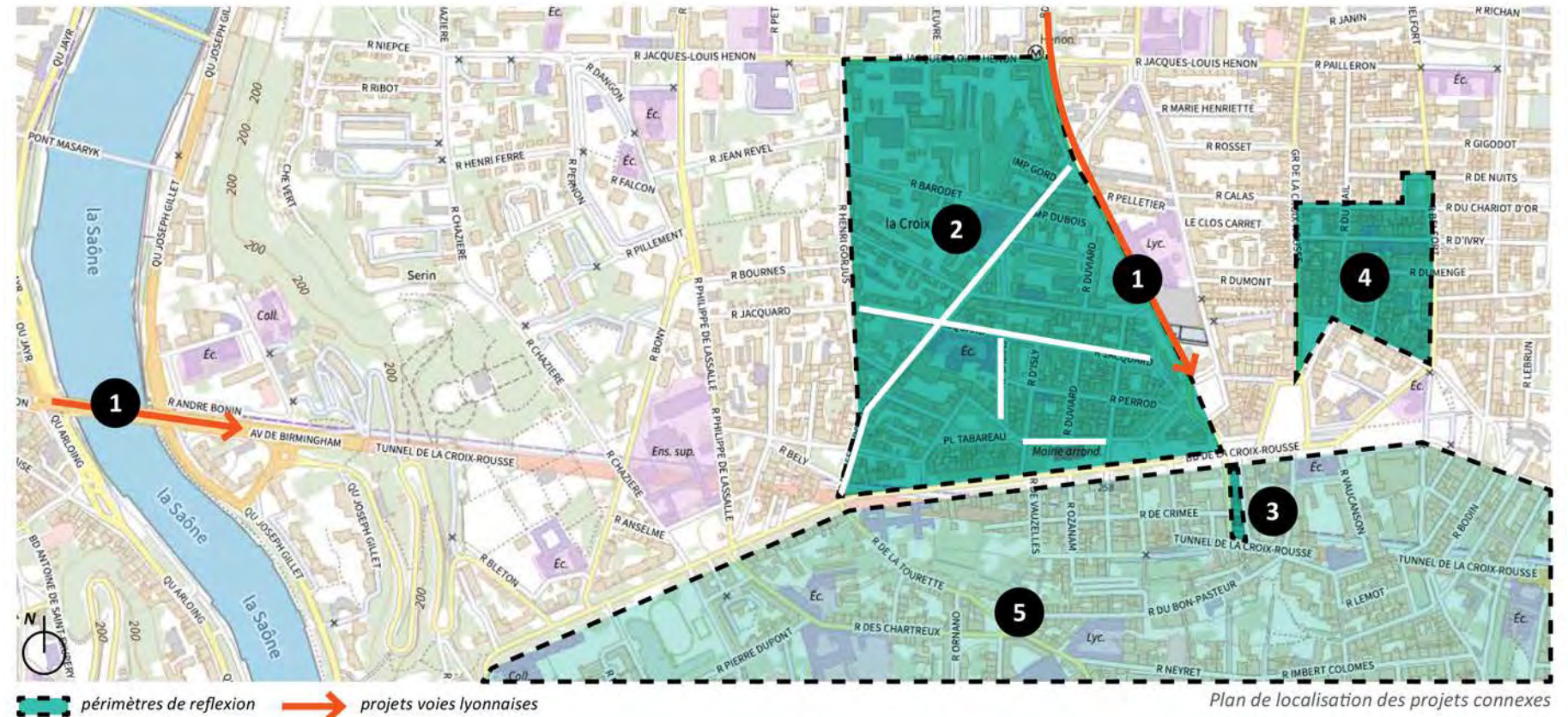
1 VOIES LYONNAISES

Maîtrise d'ouvrage : Métropole de Lyon.

La Métropole porte actuellement une politique de développement des modes actifs ambitieuse avec la réalisation des Voies Lyonnaises, réseau de voies cyclables larges et sécurisées qui vont mailler le territoire d'ici 2026.

Le boulevard de la Croix-Rousse, même s'il n'est pas support d'une ligne, s'inscrit dans la continuité :

- De la VL7 Nord. Ce projet fera l'objet d'une concertation préalable réglementaire.
- Des VL passant par le tunnel de la Croix-Rousse (VL4, VL5, VL10) > maillage en format de "réseau secondaire" via les Esses ou le cours Giraud puis presque via rue Serin.



2 LA MAILLE CORNIER

Maîtrise d'ouvrage : Métropole de Lyon et Ville (Lyon 4^{ème})

- Rue Jacquard : piétonisation de la rue devant l'école (rue aux enfants)
- Rue Cabias : mise à sens unique et végétalisation
- Rue Denfert-Rochereau : agrandissement des trottoirs
- Arrière Mairie du 4^{ème} : apaisement des vitesses et végétalisation

3 JARDIN DES SIMPLES

Maîtrise d'ouvrage : Ville (Lyon 1^{er}).

Réflexion sur l'extension du Jardin des simples existant jusqu'au boulevard de la Croix-Rousse.

4 PROJET «COEUR CROIX-ROUSSE»

Maîtrise d'ouvrage : Métropole de Lyon.

L'objectif principal de ce projet est de relier les places de la Croix-Rousse (Tapis, petite place, Bertone), via des cheminements piétons confortables et sécurisés.

5 PROJET «PRESQU'ÎLE À VIVRE»

Maîtrise d'ouvrage : Métropole de Lyon

Projet dont la concertation est en cours. Il s'inscrit sur le long terme et s'articule autour de deux grands enjeux :

- Libérer l'espace public pour permettre à l'ensemble des usagers d'y trouver une place en rééquilibrant les mobilités,
- Adapter la ville au réchauffement climatique en végétalisant et réduisant les sources de pollution.

B • LE DIAGNOSTIC

1 • LA SYNTHÈSE DU CONTEXTE HISTORIQUE

DEUX SIÈCLES ET DEMI DE FORTIFICATIONS

Afin de faire face aux menaces de guerres et d'invasion en provenance de Bresse et de Savoie, des remparts seront édifés à partir de 1513 et durant près de 25 ans au sud de l'actuel boulevard de la Croix-Rousse.

L'édification de cette « muraille » conditionnera fortement l'occupation des sols et l'évolution urbaine future (pentes qui s'urbanisent autour de la Montée de la grande côte -rue principale d'accès à la porte Saint-Sébastien- et se tournent vers l'intérieur de la cité, développement de la culture maraîchère...).

En 1852, la Croix-Rousse est annexée à Lyon après une première moitié du XIX^{ème} siècle marquée par les insurrections des Canuts. En 1865, Napoléon III prononce la condamnation définitive des fortifications qui créent une séparation urbaine controversée :

« Je désire remplacer le mur d'octroi, oeuvre de défiance d'une autre époque, par un vaste boulevard planté, témoignage durable de ma confiance dans le bon sens et dans le patriotisme de la population lyonnaise ».

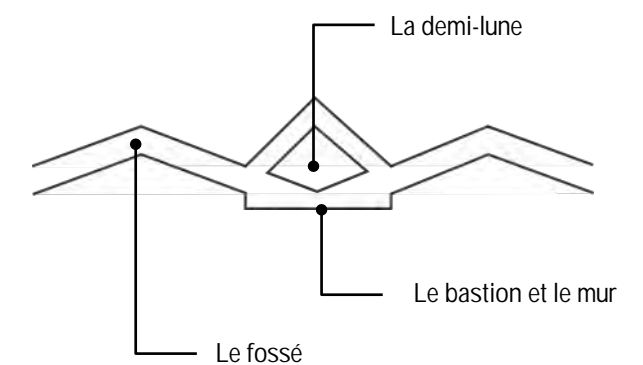
UN TISSU URBAIN QUI LAISSE ENCORE PERCEVOIR LES TRACES DU PASSÉ

La présence des anciennes fortifications se lit encore aujourd'hui par l'emprise du boulevard planté et par la forme urbaine de la rive nord. De fait, l'emprise importante (36 mètres) et l'unité du boulevard (alignement de rangées de platanes) dans un tissu urbain dense demeure l'élément le plus lisible attestant des strates de l'histoire du quartier.



Plan de l'occupation actuelle des pentes de la Croix-Rousse - Fond de plan : Cadastre Grand Lyon, droits réservés, Archéologie, origine ALyAS, Savl, droits réservés

- 1 La majorité des demi-lunes ont été urbanisées, respectant plus ou moins les contours originels de l'aménagement. C'est notamment le cas pour celle la plus à l'est du boulevard ainsi que celles entourant le Clos-Jouve.
- 2 Les deux extrémités Est et Ouest du boulevard ont conservé la relation au grand paysage avec la présence des deux bastions, le fort Saint-Jean côté Saône et le fort Saint-Laurent côté Rhône.
- 3 Les sections courantes entre demi-lune ont été urbanisées en alignement sur le front bâti du boulevard à l'image de la Mairie du 4^{ème}.



- 4 La place de la Croix-Rousse située dans le prolongement de la Montée de la Grande Côte, affirme la notion de seuil et d'espace de rassemblement comme elle devait l'être historiquement face aux remparts avant d'emprunter l'axe principale de liaison entre Lyon et le nord

UN BOULEVARD TÉMOIN DES PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE DU SECOND EMPIRE

La création du boulevard de la Croix-Rousse s'inscrit dans une époque qui pourrait être qualifiée par certains de « crise urbaine ».

La première moitié du XIX^e siècle fait apparaître de nombreux dysfonctionnements dans les villes du pays. Encombrement des rues, insalubrité et insécurité sont à l'origine des réflexions nouvelles sur la ville afin de contrer le risque de désertion des centres et d'accompagner le développement industriel (importance des voies de circulation, chemin de fer, transports en commun...). L'avènement de la Seconde république verra naître une hausse de l'intervention publique et la mise en place de politiques de rénovation et de croissance urbaine lors de la seconde moitié du XIX^e.

DES PRINCIPES DE CONCEPTION DE L'ESPACE PUBLIC DE LA CAPITALE QUE L'ON RETROUVE À LACROIX-ROUSSE

Les principes urbains issus de la pensée hygiéniste seront mis en place : aérer les villes, création de larges boulevards, de promenades piétonnes, création de parcs et jardins public, gestion des eaux (création de trottoirs, de profils de rue bombés, assainissement...). Cette époque est celle de la transformation de Paris par le préfet Haussmann assisté de l'ingénieur Adolphe Alphand et le paysagiste Jean-Pierre Barillet-Deschamps. Napoléon III édictera pour la capitale, de grands principes qui se retrouveront sur l'ensemble du territoire.

L'empereur a fixé deux directives, **la création dans chaque quartier de petits jardins publics auxquels sera donné le nom de « square » et les plantations d'alignements disposées le long des nouvelles avenues et boulevards.** Un principe directeur sera retenu :

- toute voie de plus de 26m sera bordée d'une rangée d'arbres.
- à partir de 36m la voie sera bordée de deux rangées d'arbres.
- au delà de 40m, un plateau sera construit au milieu de la chaussée.

Ces lignes d'arbres seront plantées à 5m des bâtiments et à 1,50m des bordures de trottoirs. L'équipe d'Alphand innove en installant des sujets de haute taille. On admire dans la capitale le platane, le marronnier, l'orme, le tilleul. Pour les rues plus étroites, l'acacia, le vernis du Japon, l'érable ainsi que le catalpa et le paulownia reçoivent la préférence.



Carte Postale - Lyon - Boulevard de la Croix-Rousse avant 1918



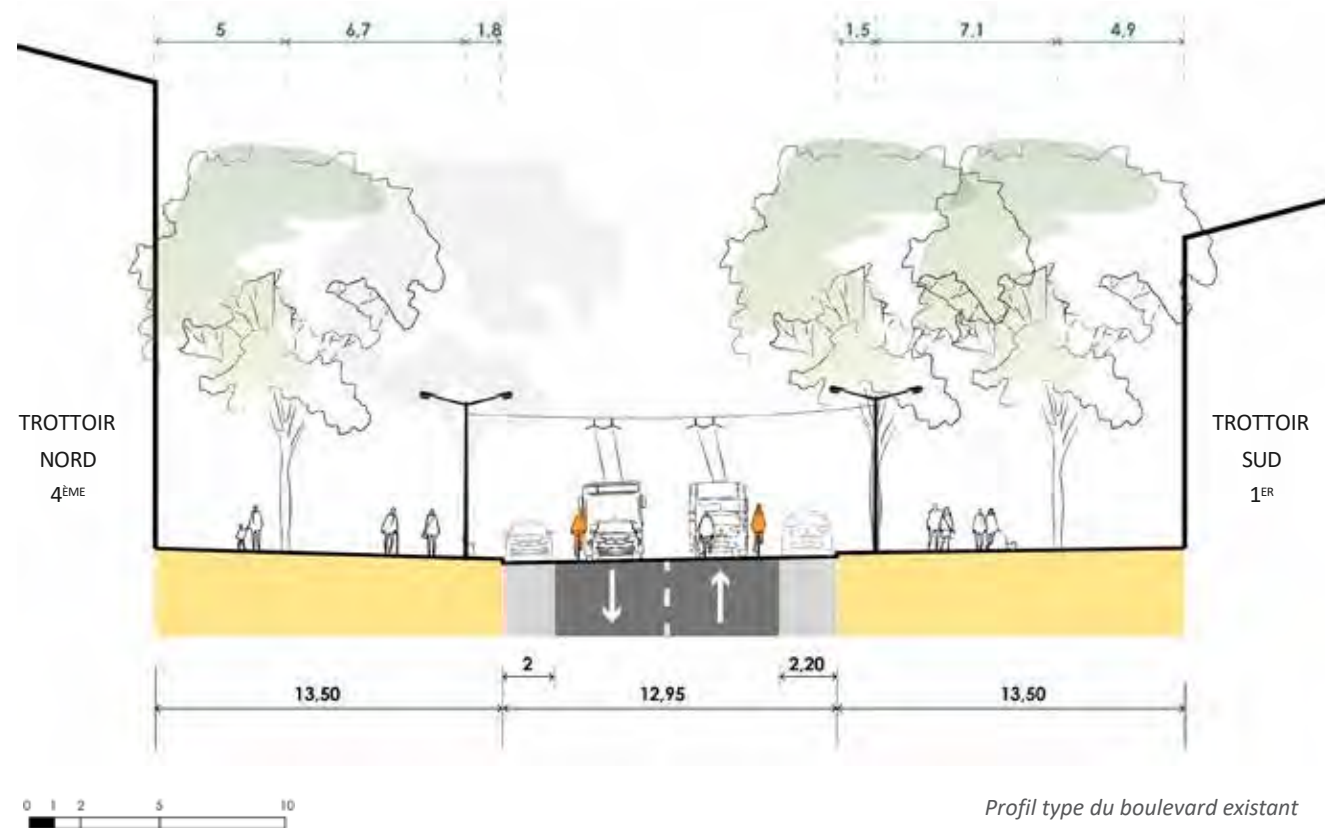
Carte postale de la fin du boulevard de la Croix-Rousse, vers le «Gros Caillou», au début du XIX^e siècle
Bibliothèque municipale de Lyon / P0546 SA 06-08

L'ensemble des principes édictés à Paris se retrouvent dans la composition du boulevard de la Croix-Rousse, tant pour la composition viarie que dans le choix du platane comme arbre d'alignement.

C'est l'ingénieur Claude Bonnet qui proposera un avant-projet du futur boulevard de la Croix-Rousse, reliant le fort Saint Jean au bastion Saint Laurent par une voie de 1 600m de long et 40m de large.

La démolition des fortifications débute en 1865. Les terrains appartenant à la ville de Lyon ou à l'Armée, aucune expropriation ne sera nécessaire.

En 1866, le projet du boulevard évoluera en intégrant des fronts bâtis permettant d'atténuer les effets des vents du nord et du sud.



H. L. 26 - LYON - Mairie de la Croix-Rousse

Carte postale montrant la Mairie de la Croix-rousse / avant 1918 / Bibliothèque municipale de / B02CP6900 001138



Carte postale montrant le boulevard de la Croix-Rousse / avant 1905 / Bibliothèque municipale de Lyon / CPN6900 001 00240

2 • LES CONTRAINTES URBAINES RÉGLEMENTAIRES

UN SECTEUR AUX FORTS ENJEUX PATRIMONIAUX

Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (avap)

L'AVAP des Pentes de la Croix-Rousse comprend la moitié sud du boulevard et couvre une partie du 1er arrondissement de Lyon. Elle est délimitée en tenant compte de l'ensemble des composantes de l'analyse réalisée sur le quartier : évolution historique, monuments historiques, immeubles remarquables, environnement paysager, géographique, topographique et urbain. Les règles applicables dans ce périmètre s'ajoutent aux règles édictées par les autres législations. Elles ont pour but :

- de préserver et développer les édifices ou plantations qui sont caractéristiques de son patrimoine architectural, urbain ou paysager.
- d'intégrer les constructions nouvelles et aménagements qui permettront à la ville de répondre aux enjeux de son développement durable.

Le règlement est au service des objectifs définis pour l'évolution du quartier en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU-H de la métropole.

Périmètre UNESCO

Le périmètre d'études fait partie intégrante du périmètre inscrit par l'UNESCO au patrimoine mondial. Cette inscription souligne le caractère exceptionnel de Lyon entre fleuve et collines. Lyon représente un témoignage de la continuité de l'installation urbaine sur plus de deux millénaires et illustre les progrès et l'évolution de la conception architecturale de l'urbanisme au fil des siècles.

DES RISQUES NATURELS CONTRAIGNANTS

La moitié sud du boulevard se situe en zone de prévention de mouvements de terrains et en zone à risques géotechniques. Le PLU-H souligne également les risques liés aux inondations par ruissellement. Ces risques contraignent principalement le traitement des eaux pluviales en interdisant l'infiltration de celles-ci. Par extension, la gestion alternative des eaux pluviales, la désimperméabilisation ou la création d'espaces paysagers se voient conditionnées et soumises à la Commission des Balmes



Tracé des anciens remparts, du périmètre AVAP, du périmètre Unesco, de la zone de présomption de prescriptions archéologiques et des Périmètres d'intérêt patrimonial sur photo aérienne



AVAP, plan de repérage P1 Immeubles et espaces urbains

- Espaces inscrits ou classés
- C1. Immeubles majeurs
- Espace à dominante végétale remarquable
- Espace à enjeu patrimonial

3 • LA MORPHOLOGIE DE L'ESPACE URBAIN

La perception du boulevard est rendue homogène par la présence de ses deux larges trottoirs de part et d'autre de la chaussée ainsi que par le double alignement de platanes qui les ponctuent (cf chapitre "La place du végétal"). Cependant, ses rives bâties ne sont pas homogènes ou continues et marquent des séquences hétérogènes et spécifiques qui rythment l'espace public.



Front urbain

Plan des séquences urbaines sur fond de photos aériennes

①

Séquence marquée par :
 - la présence du collège de la Tourette qui crée une respiration dans le linéaire bâti au sud
 - la présence d'alignements de Micocouliers en quinconce, identifiant une strate végétale plus basse que sur le reste du boulevard.

②

Séquence majoritairement résidentielle ne présentant quasiment aucun commerce en rez-de-chaussée sur la rive sud.
 Elle est marquée par une homogénéité de l'épannage et de l'expression architecturale de ses deux fronts bâtis.

③

Séquence "institutionnelle" asymétrique.
 Valorisation de la mairie soulignée par la présence des deux squares arborés qui l'encadrent.
 Une séquence asymétrique mais marquante dans le linéaire du boulevard.

④

Séquence ouverte et asymétrique, distendue au nord, marquée par la forte présence de la voiture (parking nord > îlot de chaleur). La perception minérale de la séquence est amplifiée par la rupture de la continuité du double alignement de platanes (non remplacement des sujets morts).

⑤

Séquence asymétrique intermédiaire caractérisée par un front bâti nord non linéaire et un trottoir par conséquent élargi.
 Un front bâti sud qui témoigne de l'évolution urbaine (immeuble moderne au sud)

⑥

Séquence asymétrique active et commerciale non homogène, marquée par une contre-allée circulée au nord et une rive sud non qualifiée dépréciative (esplanade de la rue Terme).
 Une co-existence d'usages denses : zone taxi, terrasses, contre-allée...

DEUX PERCEPTIONS URBAINES DISTINCTES DE PART ET D'AUTRE DE LA MAIRIE

Nous notons deux types de gabarit sur le boulevard :

- un gabarit "haussmannien traditionnel" d'environ 40 mètres de façade à façade à l'ouest de la Mairie,
- un gabarit élargi et variable à l'est de la Mairie avec un rétrécissement de celui-ci à l'arrivée sur la rue de la Terrasse.

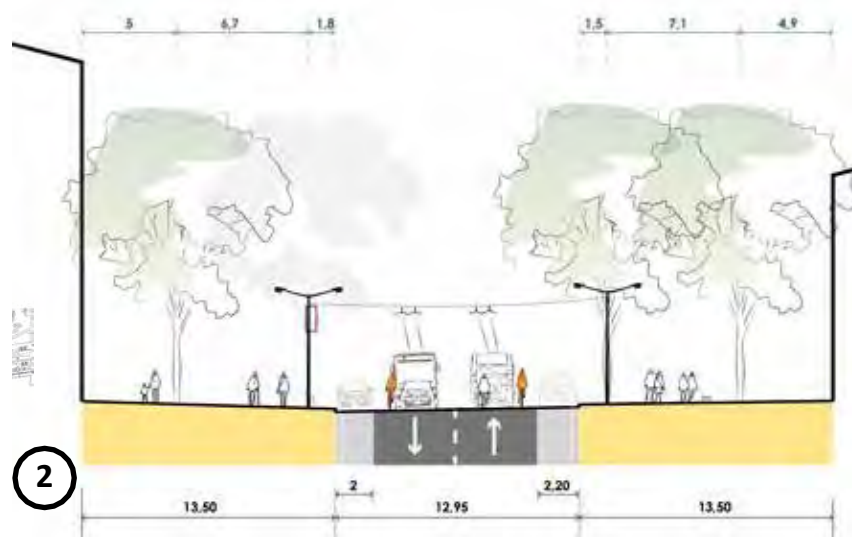
La Mairie, séquence spécifique dans la linéaire du boulevard, opère comme une polarité qui départage deux espaces urbains aux ambiances différentes.

Ces rythmes dans la composition urbaine se retrouvent également dans l'animation même de la rue avec une moitié ouest majoritairement résidentielle et une moitié est beaucoup plus animée et commerciale.

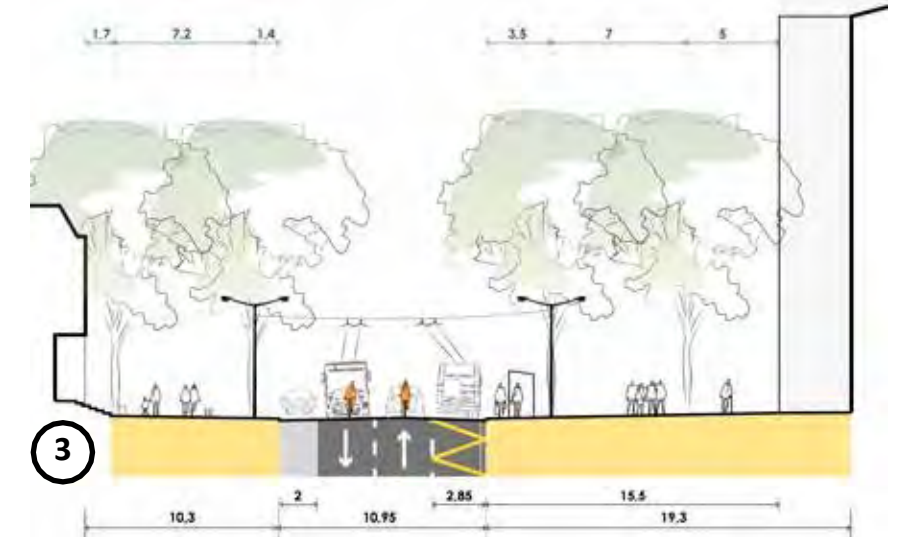
Enfin, il est à noter que l'hétérogénéité de l'espace urbain - bien qu'en partie lié par la strate végétale aérienne - est renforcée par endroits du fait de la décomposition du double alignement de platanes. Les ruptures de la trame verte qui se sont fait dans le temps sont davantage perceptibles sur les séquences 4 et 5.



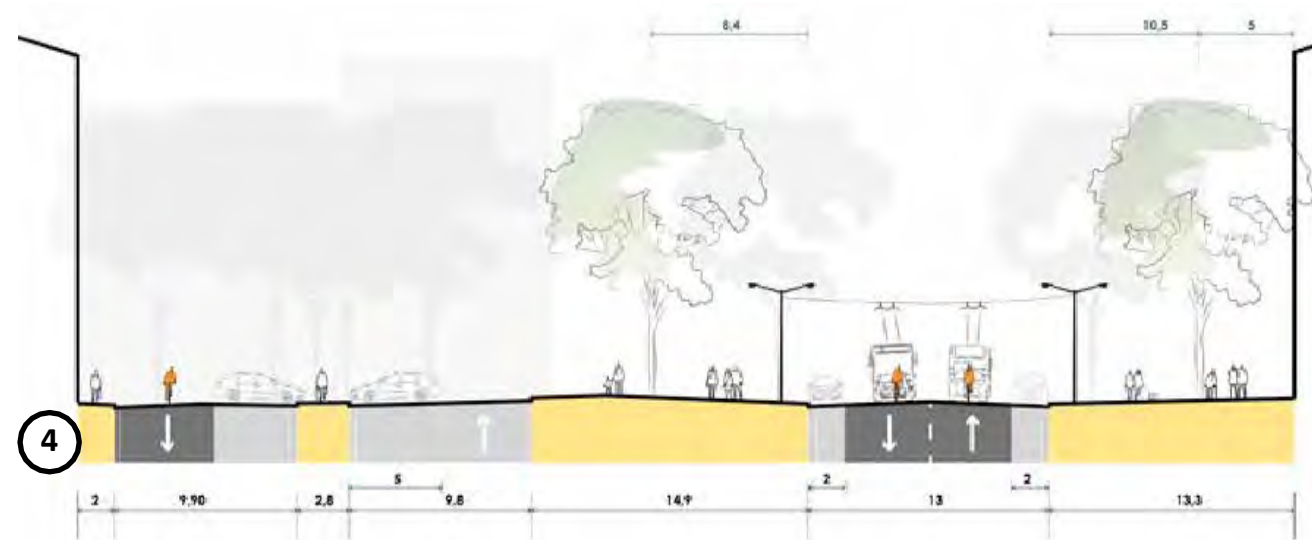
Plan de localisation des profils sur fond de photos aériennes



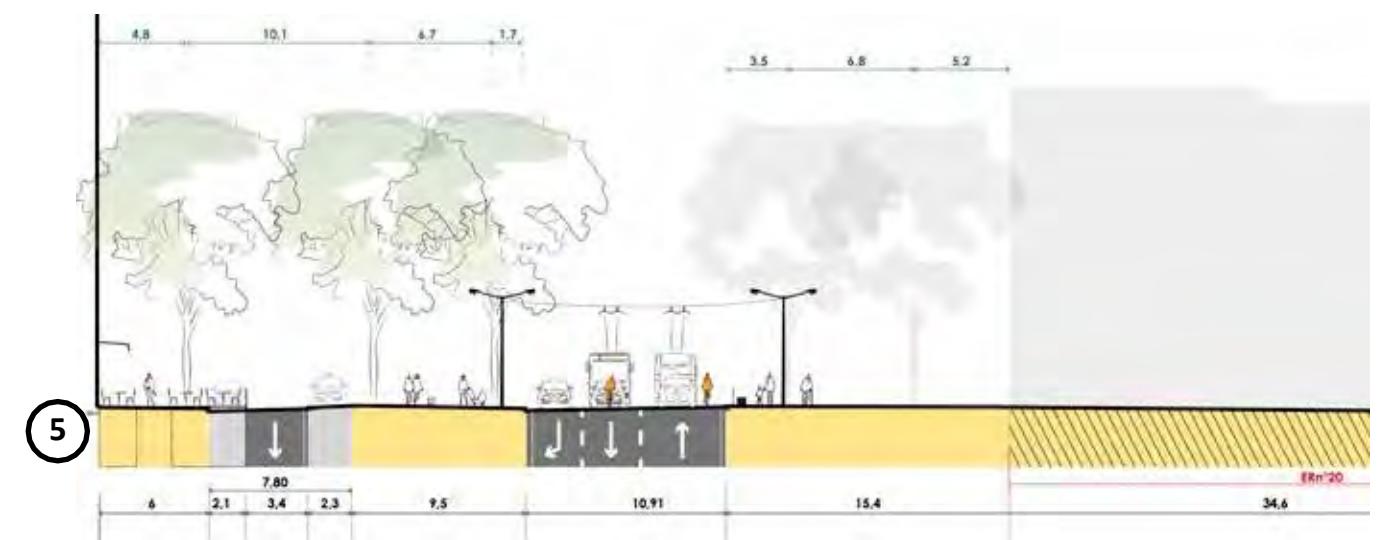
Profil type des séquences à l'ouest de la mairie



Séquence mairie

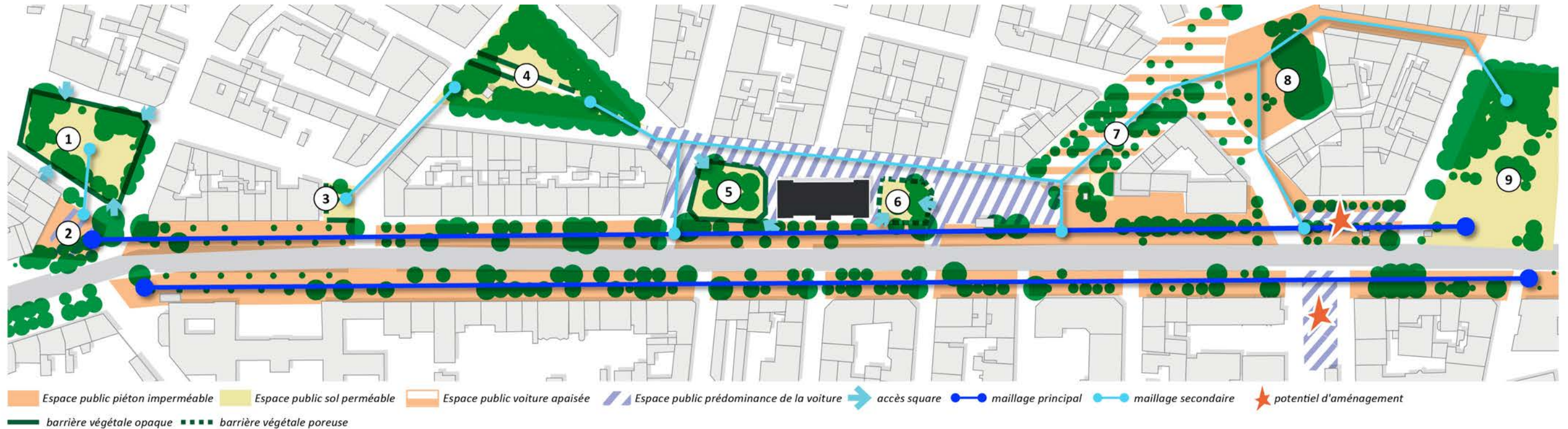


Séquence 4 minérale et distendue



Séquence 5 non qualifiée sur sa rive sud

UN MAILLAGE DENSE DE SQUARES ET PLACES



- ① Place Edouard Millaud sol perméable - densité végétale
- ⑤ Square Dejean sol perméable - densité végétale
- ⑥ Square Frangin sol perméable - densité végétale

Des espaces de détente et/ou de loisir (pétanque) traversables et ouverts

- ③ Square dit "de l'oreille" sol perméable - massifs plantés
- ④ Place Tabareau sol perméable - trame végétale aérienne
- ⑧ Place des Tapis sol imperméable - massifs plantés

Des espaces majoritairement traversés mais supports d'usages divers

- ② Placette sol perméable - trame végétale aérienne
- ⑦ Place des Tapis 1 sol imperméable - trame végétale aérienne
- ⑨ Place de la Croix-Rousse sol perméable - trame végétale aérienne

Bien qu'inscrit au sein d'un quartier dense et fortement minéralisé, le périmètre d'étude laisse entrevoir ne nombreuses poches de respiration dans le tissu urbain. Bien que non uniformément plantés (trame verte essentiellement aérienne), ces squares, places ou contre-allées assurent une armature paysagère structurante. Ces micro-espaces ne participent cependant pas de la même manière à l'animation de la rue ni aux continuités piétonnes de l'îlot dans lequel ils s'implantent (espace ouvert ou fermé sur son environnement, traversabilité, support d'activité...).

Majoritairement imperceptibles depuis le boulevard ces espaces publics forment un maillage paysager dont les liaisons sont à conforter et valoriser.



4 • LA PLACE DU VÉGÉTAL

Bien que présent en faible quantité dans un **espace urbain principalement minéral**, le **végétal est indissociable de l'identité du boulevard** par l'intermédiaire du **double alignement de platanes** qui s'y développe.

Cette trame arborée constitue un témoignage de l'histoire du boulevard et du modèle urbain de l'époque (1866). La plantation du boulevard suit en effet le schéma classique du modèle haussmannien avec la présence d'une seule essence d'arbre, le platane et une implantation très dense (entre 6m et 7m d'interdistance entre arbres).

UN COUVERT VÉGÉTAL AUJOURD'HUI HÉTÉROGÈNE

Le double alignement de platane connaît de nombreuses ruptures dans sa trame qui se doit d'être reconstituée, certains sujets mourants n'ayant pas été remplacés dans le temps. En résulte une répartition hétérogène des platanes. Ainsi, le boulevard compte entre la rue des Chartreux et la rue des Pierres Plantées :

- **225 arbres**
- **95 emplacements vides ou souches, ce qui représente environ 42% du linéaire.**

Par ailleurs, le gabarit (taille/circonférence) des platanes s'avère disparate. Ceci est en partie dû aux replantations successives et à la croissance contrainte des arbres (trame serrée) mais également à la quasi absence de pieds d'arbres perméables et confortables.

Le secteur à l'est de la Mairie est le plus représentatif de ce délitement du double alignement d'arbres. Il crée une séquence de rupture dans la perception d'une continuité paysagère et urbaine continue.



Secteur le plus marqué par la décomposition du double alignement

Plan de localisation des essences d'arbre sur fond de photo aérienne



Vue du boulevard vers l'est, une perspective soulignée par les platanes



1 Secteur à l'est de la mairie qui illustre la décomposition du double alignement de platanes. Simple alignement non complet sur le trottoir nord



Des espaces de rupture dans la continuité paysagère



1 Secteur à l'est de la mairie qui illustre la décomposition du double alignement de platanes. Simple alignement non complet sur le trottoir sud



Illustration de la différence de gabarits entre platanes sur le boulevard



Illustration de l'hétérogénéité de traitement des pieds d'arbres sur le boulevard

DEUX SQUARES HISTORIQUES VALORISANT LA PRÉSENCE DE LA MAIRIE

Comme le boulevard, les deux squares sont issus des principes de composition urbaine de la seconde moitié du XX^e siècle. Ils sont présents dès la création du boulevard. L'ensemble des photos aériennes et photos anciennes montrent leur présence et le peu de modification qu'ils ont subi au cours du temps.

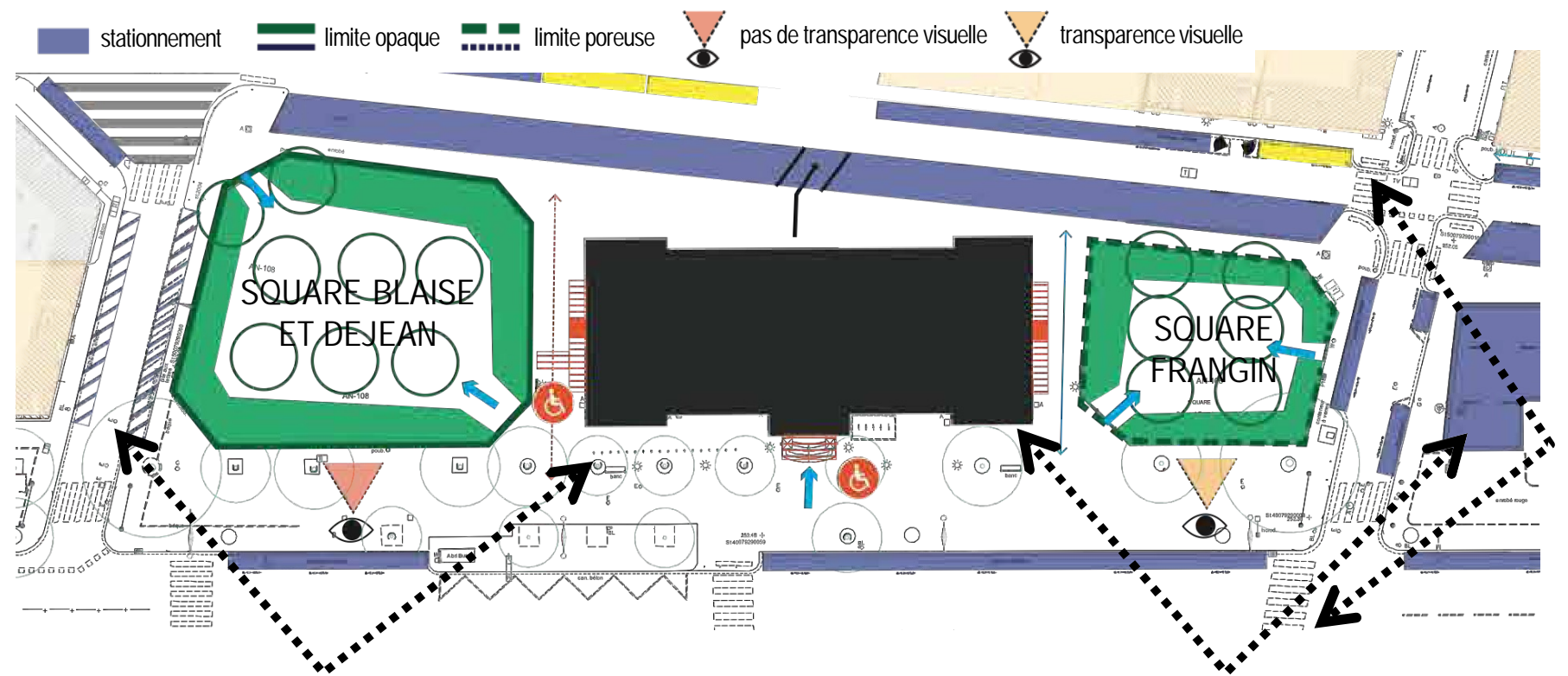
Leur positionnement de part et d'autre de la Mairie permet une mise en valeur de celle-ci en formant une séquence particulière sur le linéaire du boulevard. Les deux squares répondent également à la symétrie de l'architecture de l'édifice (1 travée centrale, 2 travées périphériques).

UNE FORME TRADITIONNELLE

Les deux squares ont gardé l'essence de leur dessin d'origine avec la présence d'une bande plantée périphérique qui met en recul de la rue l'espace d'usage. Traditionnellement, le square diffère du parc. En effet, si dans un parc, la ville se fait oublier, elle demeure bien présente dans le square. Ce dernier reste ouvert visuellement sur son environnement, les plantations périphériques étant généralement de hauteur moyenne (1m).

UNE SYMÉTRIE RELATIVE, DEUX PERCEPTIONS DIFFÉRENTES

Bien que répartis symétriquement de part et d'autre de la mairie, et que le couvert arboré soit total sur les deux squares, ces derniers n'en demeurent pas moins hétérogènes (superficie, plantations basses, trame des arbres) et participent différemment à l'espace de la rue.



Densité, opacité, prégnance végétale. Effet de « mur végétal »
> Square enserré dans le tissu urbain

Transparence, strates basse et haute distinctes prégnance végétale
> Square ouvert à l'est et au sud : perception de loin

Le square Dejean, un espace opaque et introverti, espace de jeux pour enfants :

- plantations périphériques hautes (bambous) qui occultent la vision et ne permet aucune porosité sur la rue.
- > une perception forte du végétal à toute saison
- > un espace frais en été.

Le square Frangin, un espace clos mais transparent :

- plantations périphériques de 1m de hauteur qui laissent une transparence et un dialogue avec l'environnement urbain. Cette strate a cependant tendance à prendre en hauteur avec le temps
- > un espace frais en été.

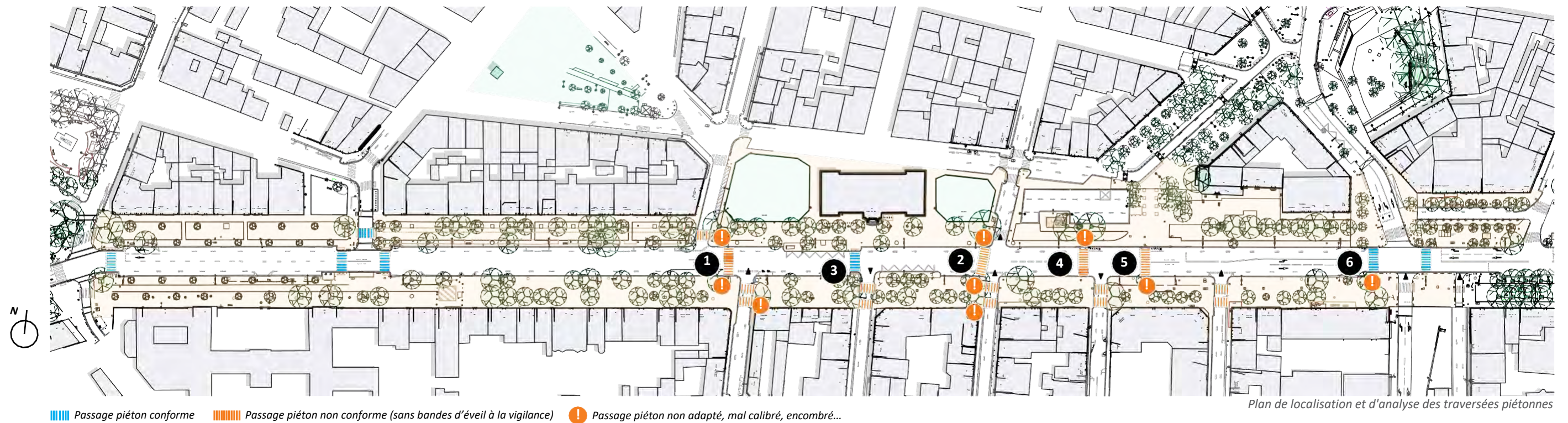


Vue du Square Dejean en été depuis le boulevard



Vue du Square Frangin en été depuis le boulevard

5 • LE FONCTIONNEMENT PIÉTON



DES TROTTOIRS GÉNÉREUX MAIS DES AMÉNAGEMENTS À ADAPTER

Le boulevard est caractérisé par la largeur généreuse de ses trottoirs (13,5m de large en moyenne). La quasi absence d'entrées charretières (seulement 2 au sud sur l'ensemble du linéaire d'étude) permettent une continuité des trottoirs valorisante pour les usagers.

Cette configuration qui met le piéton au centre de l'espace public possède cependant des **aménagements mal calibrés** qui mériteraient d'être optimisés afin de répondre aux contraintes d'accessibilité de l'ensemble des usagers.

Au sud, les doubles passages piétons paraissent régulièrement encombrés et par conséquent mal adaptés aux usages. En effet, les passages côté façade sont souvent stationnés ou situés dans la continuité de terrasses ou étals. En temps de marché, ces traversées sont d'autant plus impraticables.



1 Poteau de signalisation en plein milieu d'arrivée de passage piéton, trottoir surbaissé décalé et étroit



2 Trottoir surbaissé décalé et peu accessible, arbre et mobilité urbain encombrant l'arrivée du passage piéton



3 Arbre, poteaux de signalisation et mobilier urbain à l'arrivée du passage piéton qui rendent difficiles les déplacements piétons.



5 Rétrécissement du surbaissé de trottoir, pas de mobilier limitant le stationnement qui entoure le passage piéton.



Du stationnement sur le passage piéton côté façade qui rend celui-ci impraticable.



4 Bornes, rétrécissement de l'accès au trottoir, poteau LAC à l'arrivée sur trottoir qui compromettent l'accessibilité piétonne.



6 Encombrement de la zone de traversée par poteaux d'alimentation foraine.

ENJEUX

Rendre accessibles l'ensemble des passages piétons : bandes d'éveil à la vigilance, largeur des abaissements de trottoirs, positionnement de la traversée pour éviter son encombrement en arrivée sur trottoir, respect de la loi LOM (cf chapitre stationnement).

Assurer la covisibilité entre piétons et véhicules aujourd'hui obérée par le stationnement

Corréler le positionnement des traversées et leur nombre au regard des usages.

Assurer une cohabitation optimale entre installations foraines et/ou terrasses et traversées piétonnes.

6 • LE FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ

UN MARCHÉ HISTORIQUE PLEINEMENT INTÉGRÉ À L'IDENTITÉ DU BOULEVARD ET DU QUARTIER

Le marché de la Croix-Rousse est une institution dont on retrouve l'existence dans les écrits depuis le XIX^e siècle.

L'ouvrage « *Connaître son arrondissement, le 4^e* » de Jean Pelletier indique que l'ordonnance du 23 février 1788 qui organise les marchés de Lyon faisait état de plus d'une vingtaine de marchés à Lyon. Celle-ci faisait également état du positionnement des marchés, nombreux sur la Presqu'île (Croix Paquet, Place des Terreaux, place Saint-Nizier....etc) mais également dans les faubourgs de la ville, à Vaise, la Croix-Rousse et la Guillotière. Si la localisation exacte du marché de la Croix-Rousse à la fin du XVIII^{ème} siècle n'est pas indiquée, l'urbanisation de l'époque peut nous faire supposer qu'il devait se positionner aux alentours de l'actuelle place de la Croix-Rousse, non loin de la porte Saint-Sébastien. A cette époque, seule l'extrémité est des remparts était habitée, l'ouest de ceux-ci étant essentiellement dédié au maraîchage.

Les grands travaux urbains de la seconde moitié du XIX^e siècle (démolition des remparts et création du boulevard) ainsi que la généralisation des quais fait évoluer l'emplacement des marchés qui se situent volontiers sur ceux-ci. Le marché de la Croix-Rousse s'installe alors sur le boulevard du même nom. L'observation d'anciennes cartes postales permet également d'établir la présence d'un marché dit « couvert » sur la petite place de la Croix-Rousse au début des années 1900 ainsi que la présence d'étals sur la grande place.



Carte Postale - Lyon - Le marché sur le boulevard - avant 1905 - Sur le trottoir sud au niveau de la mairie



Carte Postale - Lyon - Marché de la Croix-Rousse sur la boulevard - 1910 (au niveau du 138 - 140 boulevard de la Croix-Rousse)

Le marché a depuis plus d'un siècle, pris place au sein du quartier sur le boulevard ainsi que sur les petite et grande Place de la Croix-Rousse.



Marché dit « couvert » sur la petite place de la Croix-Rousse au début des années 1900



Marché Grande place de la Croix-Rousse au début des années 1900



Carte postale montrant le marché sur le trottoir sud du Boulevard



Carte postale montrant le Boulevard et le marché sur le trottoir nord au début des années 1900 au niveau de la place de la Croix-Rousse

LE FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ AUJOURD'HUI

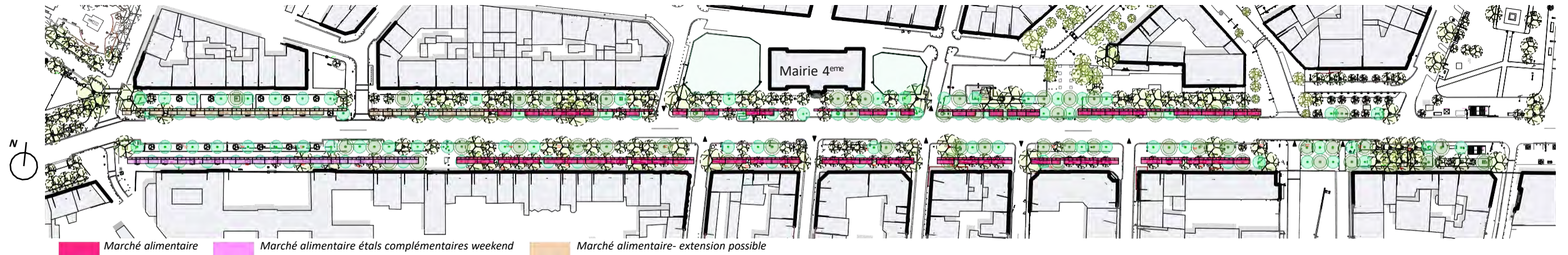
Le fonctionnement actuel est issu des dispositifs COVID de 2020 avec la mise en place d'une seule rangée foraine par trottoir sauf le mardi et en temps de Vogue.

Capacité d'accueil du marché alimentaire : 92 commerçants

mercredi - jeudi : 23 commerçants / mardi - vendredi - samedi - dimanche : 92 commerçants

Capacité d'accueil du marché manufacturé : 205 commerçants

Marché semaine et week-end - Alimentaire



Marché du mardi - Alimentaire + manufacturé



Marchés en temps de Vogue





Marché alimentaire du mardi - 2 rangées face à face trottoir sud



Marché alimentaire semaine & weekend - 1 rangée côté bâti trottoir sud

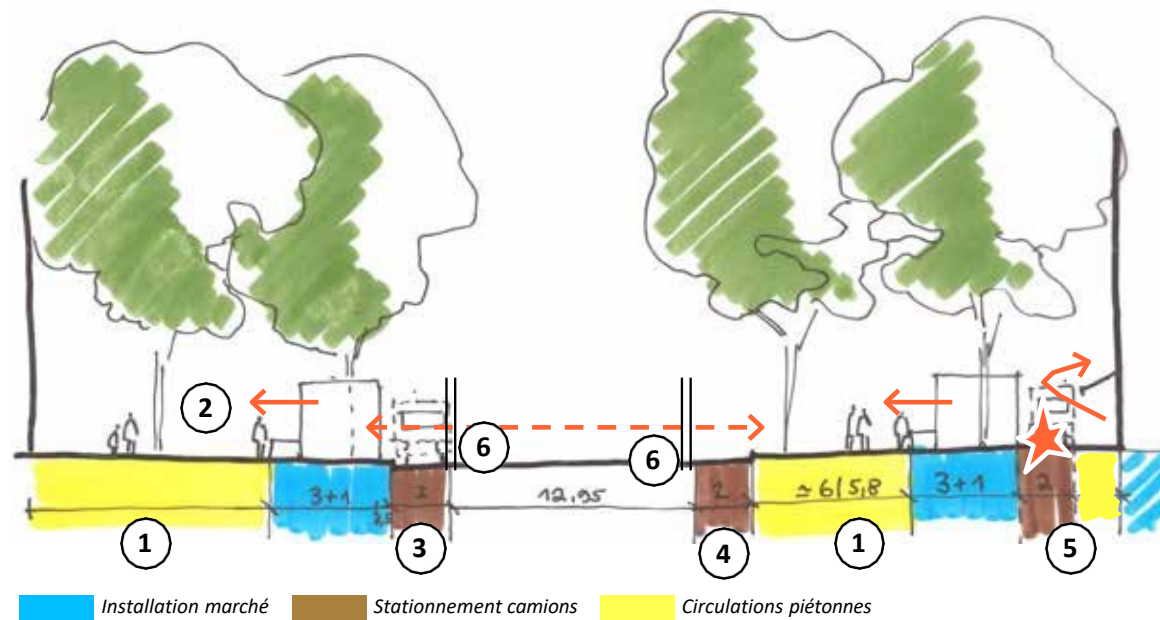
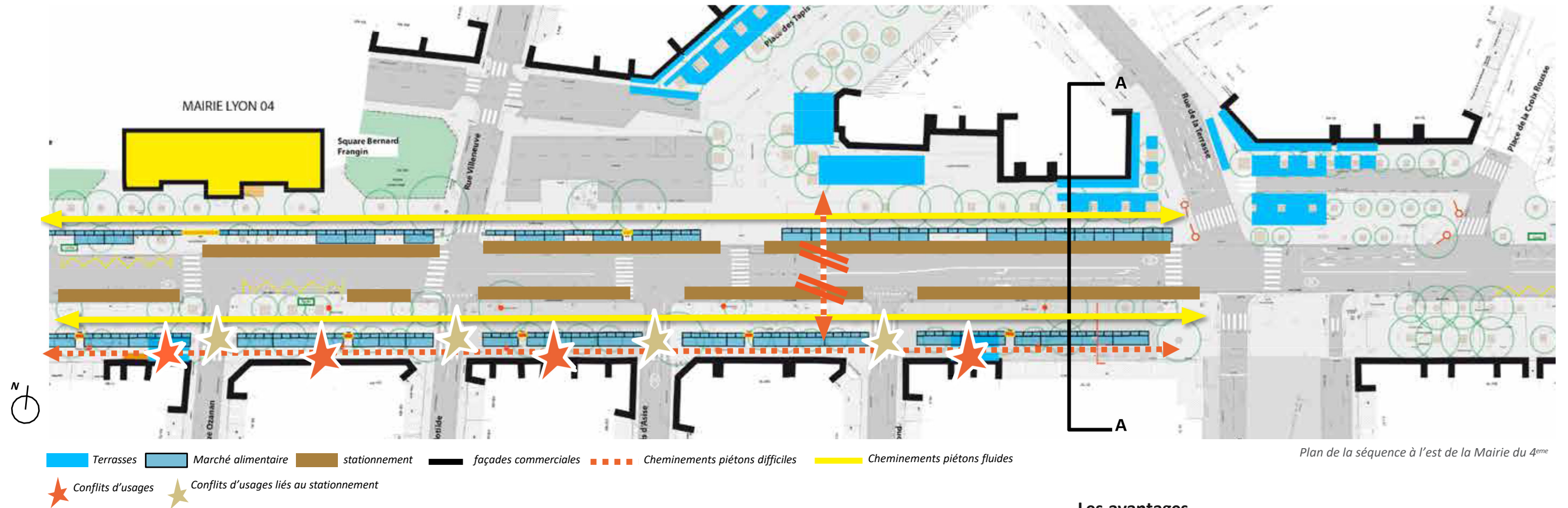


Marché manufacturé du mardi - 2 rangées face à face trottoir nord



Marché alimentaire semaine & weekend - 1 rangée côté voirie trottoir nord

UN MARCHÉ PARFOIS EN CONFLIT AVEC LES AUTRES USAGES



COUPE AA de principe de l'installation du marché et de ses interactions à son environnement

Le marché alimentaire est réparti sur une rangée sur chacun des trottoirs (nord et sud).

Au nord, les forains font dos à la voirie, au sud, les forains font dos à la façade. Cette configuration possède l'avantage d'aérer les circulations piétonnes et de faciliter l'accès aux étals. Cependant, elle présente également des inconvénients d'accessibilité sur le trottoir sud.

Les avantages

- 1 une circulation piétonne généreuse.
- 2 une communication entre façade et marché sur le trottoir nord.
- 3 une gestion facilitée des stationnements forains sur voirie au nord.

Les inconvénients

- 4 Stationnement forain qui n'est pas en contact direct des étals au sud.
- 5 Pas de liens entre les commerces existants et les étals du marché sur le trottoir sud.
Des conflits d'usages au dos des étals : circulation piétonne et accès aux immeubles encombrés + stationnement forain qui contraint les cheminements piétons le long des façades.
- 6 Du stationnement forain qui empêche la visibilité ou prend la place des traversées piétonnes.

UN ENJEU D'AMÉLIORATION DE LA COHABITATION AVEC LES PIÉTONS

La configuration du marché au sud est celle qui présente le plus d'interaction dans les usages piétons. Un enjeu de rétablissement de l'accès aux immeubles et de la circulabilité de l'ensemble des piétons (PMR y compris) est clairement identifié.

Un encombrement des traversées piétonnes par le stationnement forain, des passages rétrécis et parfois non praticables.



Des circulations piétonnes étroites et encombrées entre la façade et le dos des étals/stationnements forains.



Des traversées piétonnes mal calibrées ou mal positionnées (des étals débordent sur les zones de passage).



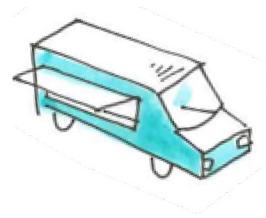
Des accès d'immeubles entravés et difficilement praticables surtout pour les personnes à mobilité réduite ou adulte avec poussette par exemple.



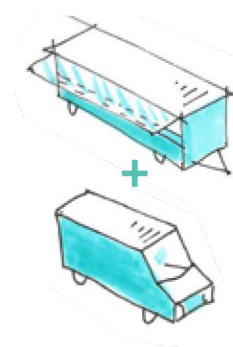
LES INSTALLATIONS FORAINES ET LEURS CONTRAINTES

Il existe trois grands type d'installation en ce qui concerne le marché alimentaire. Ces typologies devront être prises en compte dans les scénarios d'aménagement prévus, notamment en ce qui concerne le stationnement des véhicules forains.

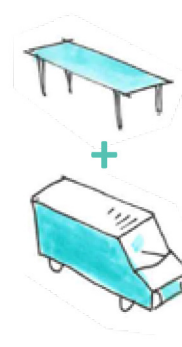
CAMION VENTE



REMORQUES DE VENTE



ÉTALS



Stationnement dans les rues perpendiculaires ou sur voirie au nord, sur trottoir au sud

L'installation des forains suit la répartition suivante :

- Stationnement des véhicules forains au dos de l'espace de travail
- Un espace de travail variant de 2 à 3m de large. 3 mètres étant le maximum autorisé
- Le positionnement des étals sur une largeur de 1m. Les étals sont des modules de 1x2m de large
- La zone de clientèle prend environs 2m de large, avec un espace pour les clients qui commandent et un espace arrière pour les clients en attente d'être servis
- Zone de circulation piétonne



Trottoir nord : stationnement au dos de l'espace de travail (sur chaussée)



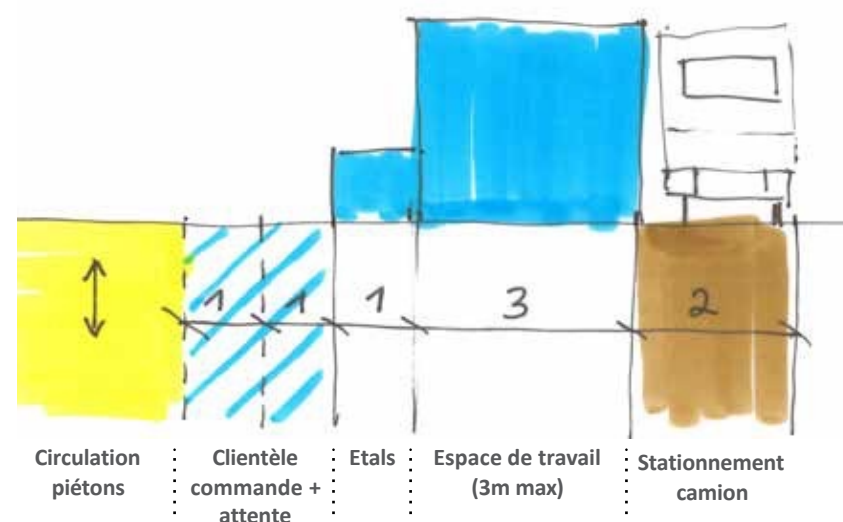
Trottoir sud : stationnement au dos de l'espace de travail
Au sud, certains stationnements forains se font sur la chaussée ainsi que sur les rues perpendiculaires



Installation marché alimentaire trottoir nord



Installation marché alimentaire trottoir sud



ENJEUX

Péréniser la présence du marché qui fait partie intégrante de la vie du quartier et de son identité.

Améliorer la cohabitation des usages piétons/marché (dégagement des circulations le long des façades).

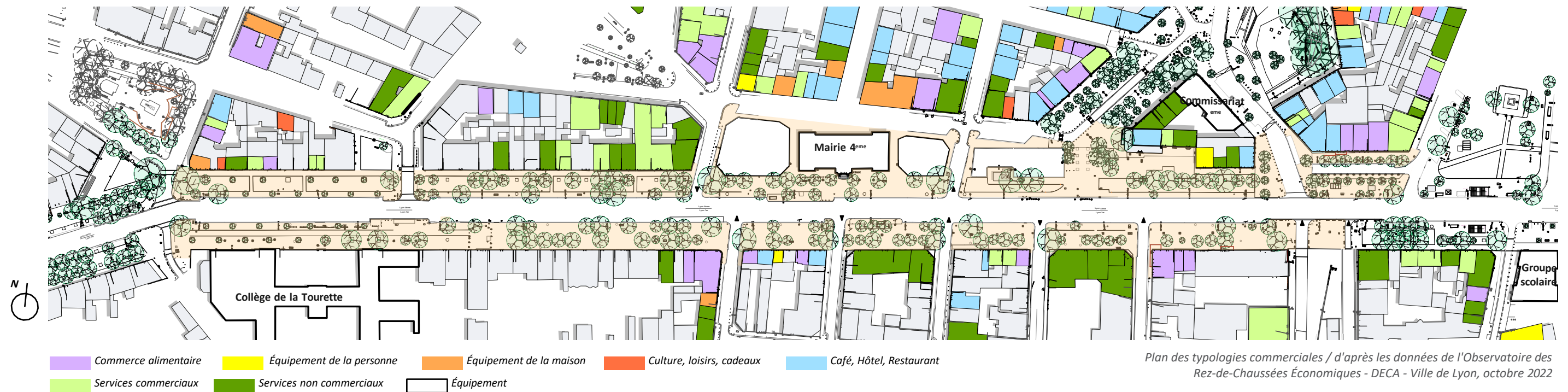
Valoriser les commerces en pied d'immeuble.

Organiser les stationnements forains afin qu'ils ne portent pas atteinte aux déplacements piétons.

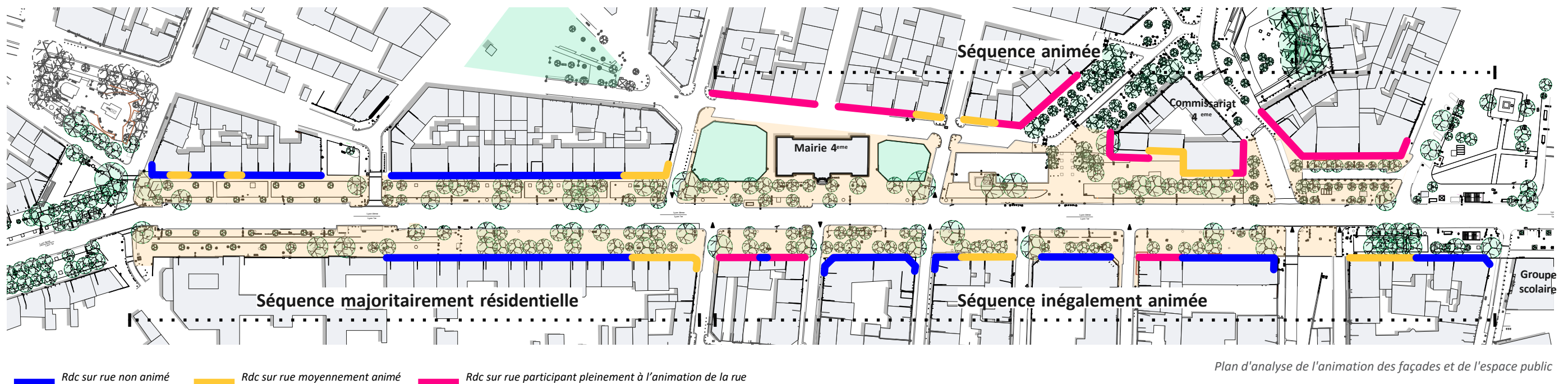
7 • LE FONCTIONNEMENT DES COMMERCES SÉDENTAIRES

Si le boulevard est un espace très animé en temps de Vogue et de marché, en dehors de ces périodes il demeure un espace inégalement actif. En effet, la séquence à l'ouest de la mairie se révèle plus résidentielle. Par ailleurs, sur le trottoir sud (à partir de la mairie) s'alternent séquences actives et séquences plus neutres voir dépréciatives au niveau des rdc vacants.

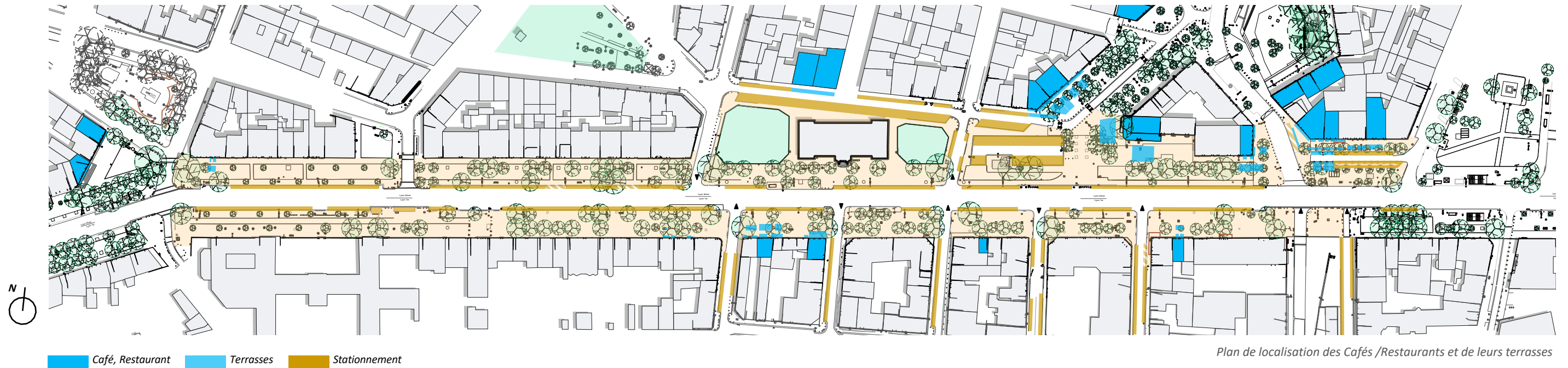
Des rez-de-chaussée actifs principalement au niveau de la mairie et à l'est de celle-ci qui ne participent pas tous à l'animation de la rue



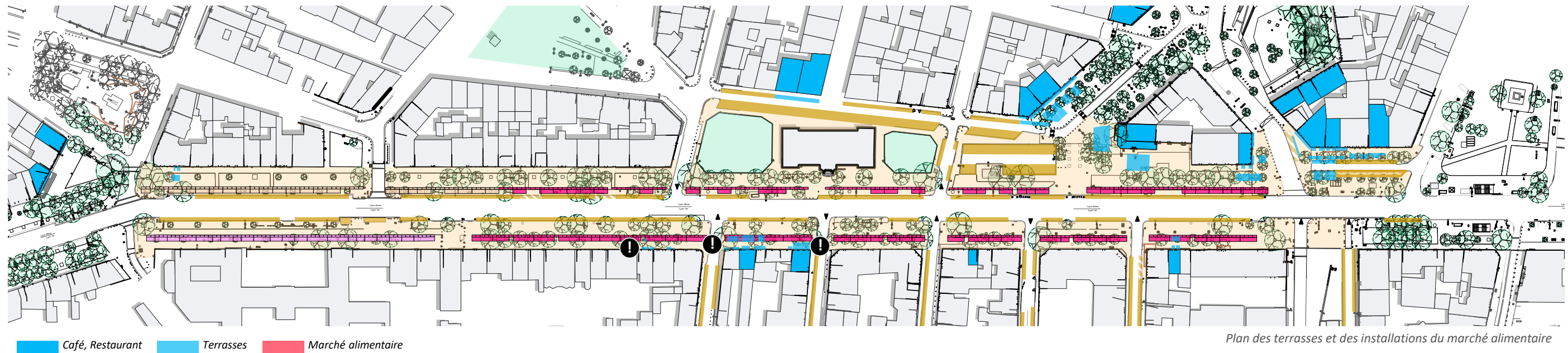
Un boulevard animé par séquence



Des terrasses présentes principalement sur le trottoir nord du boulevard, à l'est de la mairie



Interaction entre les terrasses et le marché



DES TERRASSES OPTIMALES SUR TROTTOIR NORD

Celles-ci ne créent pas de conflit d'usage particulier avec l'installation du marché. Ceci est principalement dû à la présence d'une sur largeur de trottoir mais également à l'implantation des forains qui s'effectue le long de la chaussée (les étals faisant face aux façades) avec un stationnement de leurs véhicules sur les zones de stationnement existantes.

LES TERRASSES SUR TROTTOIR SUD PLUS CONTRAINTES

On constate une forte interaction entre celles-ci et le marché, principalement dû à l'installation des forains le long des façades avec stationnement entre alignement d'arbres et la façade. Cette configuration contraint le positionnement des terrasses en temps de marché, celles-ci étant également moins accessible en dos d'étals.

Des terrasses qui s'adaptent à l'occupation des trottoirs



Terrasses réduites sur le trottoir sud face à la mairie en temps de marché



Terrasses déployées sur trottoir sud en dehors des temps de marché

Des terrasses qui animent l'espace public mais des ajouts de mobilier ou bacs fleuris qui ont tendance à minorer cette animation et obstruent les continuités urbaines tant dans les déplacements piétons que dans la perception visuelle.



Terrasse sur le boulevard, trottoir nord à l'ouest de la mairie



Terrasses le long de la petite place des Tapis

Des terrasses qui cohabitent avec la Vogue



Cohabitation de la Vogue et des terrasses sur la contre-allée nord (entre place Croix-Rousse et rue de la Terrasse)

8 • LE FONCTIONNEMENT DE LA VOGUE

UNE TRADITION BIEN ANCRÉE

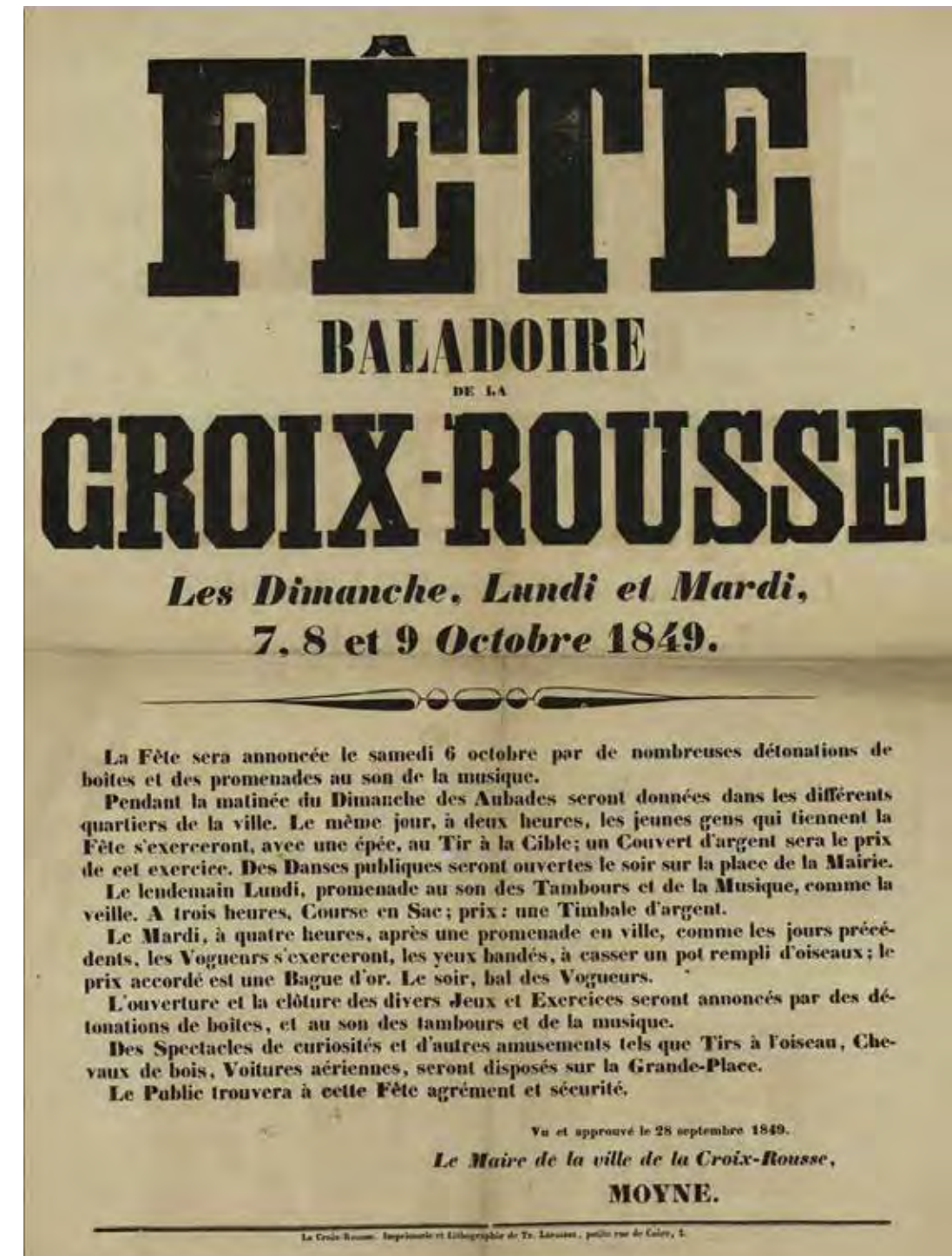
La **Vogue des Marrons s'installe tous les ans durant 6 semaines d'octobre à novembre**. Elle est issue d'une tradition régionale : les fêtes patronales ou « fêtes votives ». Ces dernières avaient lieu dans de nombreux villages et dans chacun des arrondissements lyonnais à des dates différentes. L'année était alors rythmée par un nombre important de vogues. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, 34 fêtes baladoires sont répertoriées dans l'ensemble de la ville et s'étaient sur 200 jours entre Pâques et la Toussaint. Les baladoires étaient parfois organisées par tous les habitants d'un quartier, mais étaient le plus souvent prises en charge par le groupe des vogueurs constitués de jeunes hommes célibataires. Ils se réservaient le droit de participer aux jeux qu'ils organisaient et qui étaient récompensés par un prix. Accueillir des festivités était pour des quartiers en perte de vitesse l'occasion de connaître un regain d'activité. La Vogue va peu à peu évoluer.

À la fin du XIX^e siècle, se croisent des attractions inspirées des zoos coloniaux où les hommes et les femmes sont présentés comme des animaux, participant à la fabrique des clichés, montreurs, charlatans, mais aussi orchestres, balançoires, tir à la carabine, fléchettes et autres jeux d'adresse.

Au début du XX^e siècle, les bruits de la Baladoire de la Croix-Rousse agacent ses habitants, au point que des pétitions circulent pour demander son abrogation. La fête prendra progressivement le nom de « Vogue des marrons ». En 1909, un arrêté municipal est pris afin d'interdire de jouer de la musique après 23h.

UNE FÊTE QUI ÉVOLUE

La Vogue s'agrandit au cours du temps. Entre les deux guerres, apparaissent les premières autos tamponneuses. Les années 1930 sont celles de l'arrivée des « chenilles ». Les attractions destinées aux enfants (les avions) vont se développer après guerre. Depuis les années 2000, c'est l'attraction des hauteurs qui prévaut avec des manèges montant jusqu'à 35m de hauteur.



Programme de la Vogue, appelée alors la Fête Baladoire - 1849



« La Vogue à la Croix-Rousse » - Théodore Levigne, 1884. Musée Cheret de Nice



Marchand de bugnes à la Vogue des marrons en 1930 - Archives municipales de Lyon



Photo début du XX^e siècle - Train Croix-Paquet, Annonce de la Vogue de la Croix-Rousse



Les majorettes défilant pour l'ouverture de la Vogue - 29 septembre 1973 - Archives Le Progrès



Plan d'implantation de la Vogue

LA VOGUE AUJOURD'HUI

La configuration de la Vogue a évolué au cours du temps. Aujourd'hui, elle s'installe principalement sur l'esplanade du Gros Caillou, la place de la Croix-Rousse, la sortie du tunnel rue Terme et le trottoir nord du boulevard depuis la place de la Croix-Rousse jusqu'à la Mairie du 4^{ème}.

La Vogue accueille 74 forains pour un total de 129 attractions.

LA TEMPORALITÉ DE LA VOGUE

La Vogue a lieu tous les ans, durant 6 semaines au mois d'octobre et pendant les deux premières semaines de novembre.

Jours d'ouverture :

Hors vacances scolaires, la Vogue est ouverte :
 lundi / mardi de 16h à 21h (10h pour les confiseries le mardi)
 Mercredi / dimanche : 10h à 21h
 Vendredi : 13h à 23h
 Samedi et veilles de fêtes : 10h à 23h
 Jeudi : jour de fermeture

Durant les vacances scolaires :

Lundi / mardi / mercredi / jeudi / dimanche : 10h à 21h
 Vendredi : 13h à 23h
 Samedi : 10h à 23h



Photo aérienne de la Vogue sur la place de la Croix-Rousse

LES CONFLITS D'USAGES EXISTANTS OU À VENIR



L'interaction manège mobilier urbain (temporaire ou non) crée des rétrécissements de trottoir non PMR



Croquis montrant l'interaction manège/arbre futur à différents stades de croissance



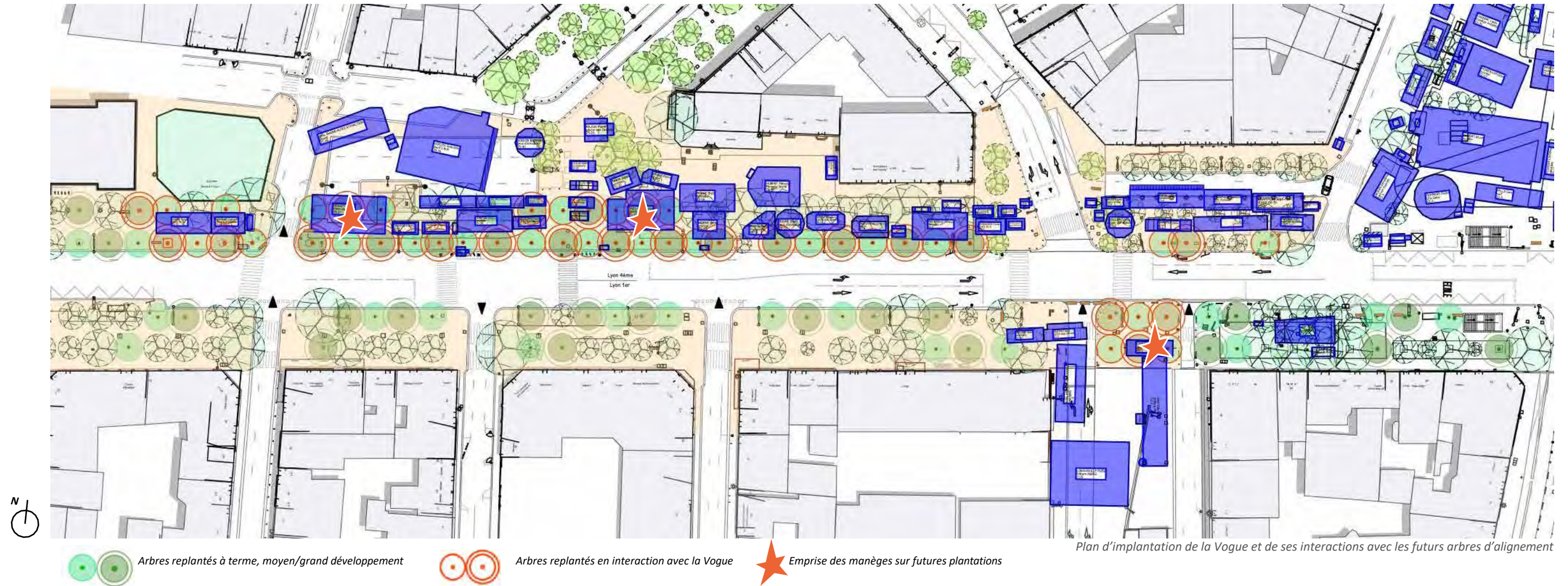
Croquis montrant l'interaction manège/arbre futur rendant impossible le positionnement du manège à son emplacement actuel



Croquis montrant l'interaction manège/arbre futur à différents stades de croissance



Croquis montrant les contraintes d'accessibilité PMR au regard du positionnement des manèges mais également des futurs pieds d'arbres désimperméabilisés et à priori non roulables



Plan d'implantation de la Vogue et de ses interactions avec les futurs arbres d'alignement

ENJEUX

UNE INTERACTION AVEC LES FUTURES REPLANTATIONS

Le positionnement actuel de certains manèges devra être étudié au regard de la replantation du double alignement d'arbres sur le boulevard.

Aujourd'hui, 2 manèges sont identifiés comme entrant en interaction directe avec les futurs arbres et devront être repositionnés.

Par ailleurs, la hauteur du couronnement des futurs arbres, tant à terme que durant leur croissance, devra être égale-

ment prise en compte au regard de la hauteur des installations foraines afin qu'elles ne créent pas de dommage.

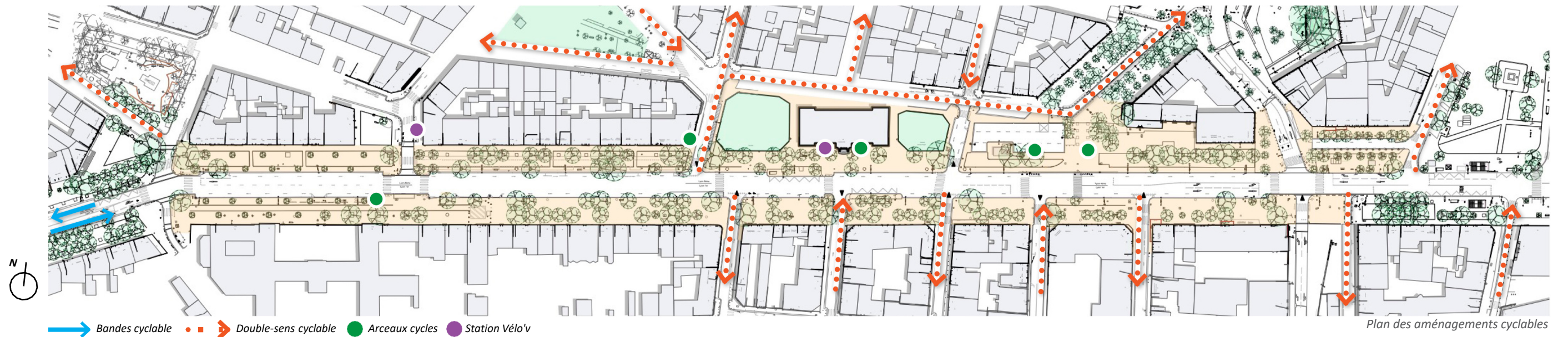
DES CHEMINEMENTS PIÉTONS PARFOIS ENCOMBRÉS

La présence de mobilier urbain pérenne comme temporaire ainsi que celle des plantations obère parfois l'accessibilité piétonne en temps de Vogue.

- Assurer le positionnement de tous les forains.
- Permettre un cohabitation pérenne entre les aménagements forains et les futurs arbres tant dans leur positionnement que dans leur hauteur (emprise du couronnement).
- Assurer des cheminements piétons praticables pour l'ensemble des usagers (PMR, poussettes...).

9 • LA MOBILITÉ ET LES DÉPLACEMENTS

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



UNE ABSENCE D'AMÉNAGEMENTS SUR LE BOULEVARD

Si des bandes cyclables sont présentes à l'ouest du boulevard (entre collège de la Tourette et Clos Jouve), aucun aménagement cyclable n'est présent à l'est, du collège de la Tourette à la place de la Croix-Rousse.

Un flux vélo présent mais faible

Malgré la zone 30, les faibles vitesses circulées et un trafic assez limité au regard du gabarit du boulevard, les déplacements cyclables peuvent être perçus comme non sécuritaires :

- stationnement longitudinal (ouverture des portières, manoeuvres d'évitement, sorties de stationnement),
- stationnement forain en temps de marché avec chargements et déchargements qui peuvent provoquer des écarts réguliers sur la chaussée,
- masque de visibilité aux traversées piétonnes

Des pratiques sur trottoir sont observées tant pour les vélos que pour les trottinettes.



On dénombre sur le boulevard 20 arceaux vélos et 2 stations Vélo'v (rue Tabareau-10 places, Mairie du 4^{ème}-19 places).

Notons que le stationnement de vélo sur du mobilier urbain qui ne lui est pas consacré est largement observé, d'autant plus en temps de marché. Ce stationnement désordonné encombre, par endroits, les cheminements piétons.



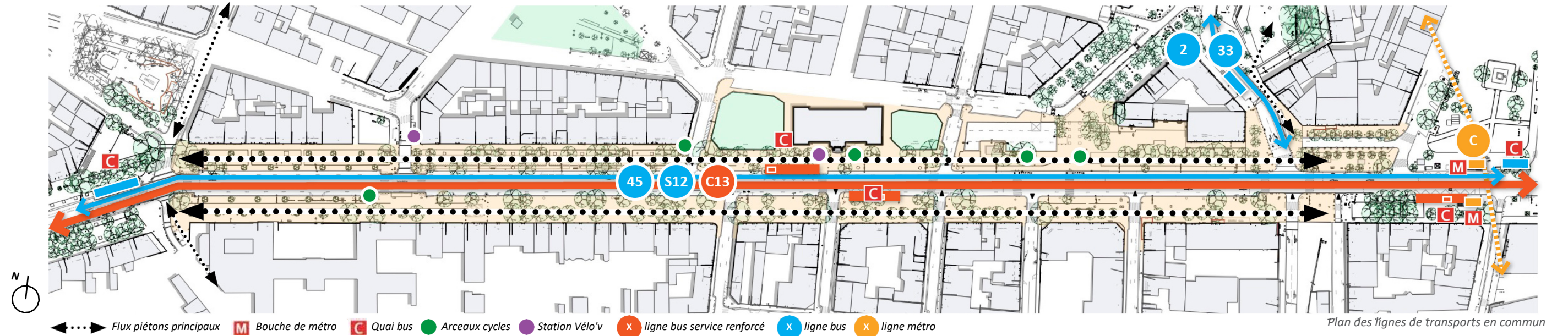
Des pratiques cyclables sur les trottoirs

ENJEUX

Sécuriser les déplacements cyclables

Assurer une cohabitation fonctionnelle et optimale entre l'ensemble des usages (vélos, piétons, véhicules, bus, installations foraines)

LES TRANSPORTS EN COMMUN



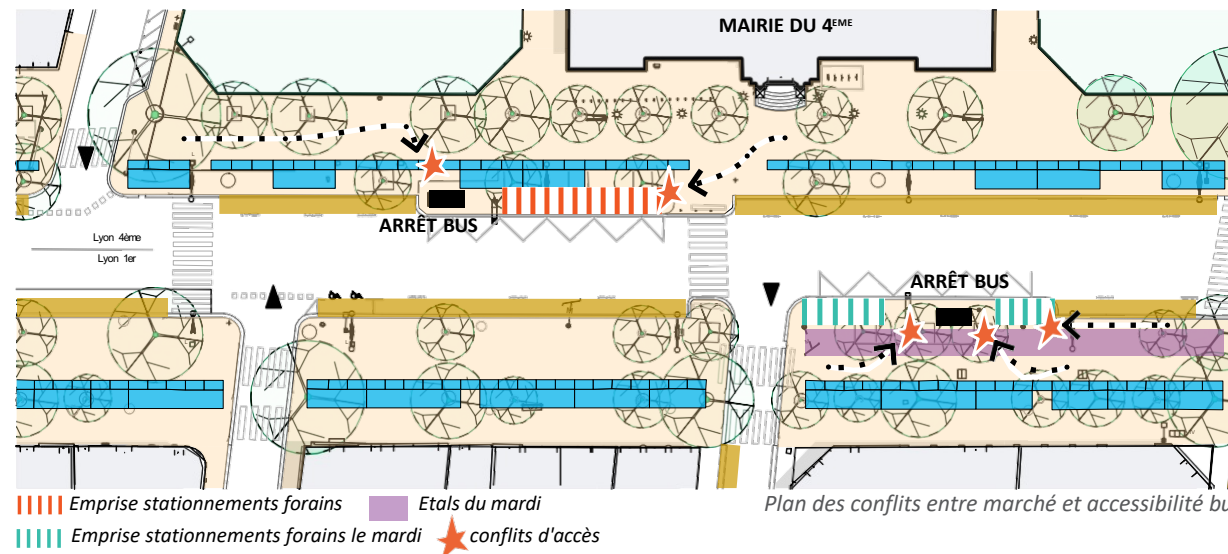
UN AXE MAJEUR POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le boulevard accueille 4 lignes de bus mais seulement 3 sur le périmètre d'étude.

La ligne C13 est la ligne la plus forte sur le secteur avec un bus toutes les 10 minutes.

UNE ACCESSIBILITÉ AUX QUAIS BUS PERTURBÉE

L'arrêt Mairie du 4^{ème} cohabite tous les matins de la semaine (hors lundi) avec le marché alimentaire et/ou manufacturé. Il en résulte des conflits d'usage (principalement sur le trottoir nord, sur le trottoir sud le mardi) concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Le stationnement des forains sur la zone d'accostage des bus rend impossible la sortie de leur palette rétractable d'accessibilité. Ce stationnement ainsi que la réduction de largeur des traversées prévues dans les linéaires d'étals font entrave au bon fonctionnement des arrêts de bus (accès difficile et peu visible au quai, descentes de bus compliquées...).



ENJEUX

Rétablir une cohabitation fonctionnelle entre l'ensemble des usages.

Sanctuariser les quais bus afin de permettre l'accessibilité de tous les usagers.



Accès difficile à l'arrêt bus trottoir nord



Trottoir nord encombré un samedi



Trottoir sud encombré un mardi

LE TRAFIC ROUTIER

UN TRAFIC FLUIDE DES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS

L'ensemble des circulations motorisées sur le boulevard de la Croix-Rousse s'avèrent fluides, tant en heure de pointe du matin que du soir.

Les trafics journaliers sont d'environ 9 500 véhicules/jour pour les deux sens de circulation cumulés. La configuration du boulevard permet un écoulement fluide des charges. Si certaines voies secondaires sont relativement chargées par rapport aux autres, notamment au nord du boulevard (Denfert-Rochereau, rue de la Terrasse, place de la Croix-Rousse) il n'en reste pas moins que leur trafic est plutôt faible pour les deux sens cumulés et ne présente pas de problème au niveau des charges.



Valeurs de trafics journalier par sens. Exprimé en vvp/jour ouvrable.

DES VITESSES MAÎTRISÉES

Le boulevard de la Croix rousse est identifié comme zone 30. Les vitesses moyennes relevées sont, dans l'ensemble en deçà des 30 km/h. Seul le sens ouest/est présente des vitesses supérieures à 30 km/h, dépassements qui demeurent limités (34 km/h en moyenne) au regard de la typologie du boulevard.

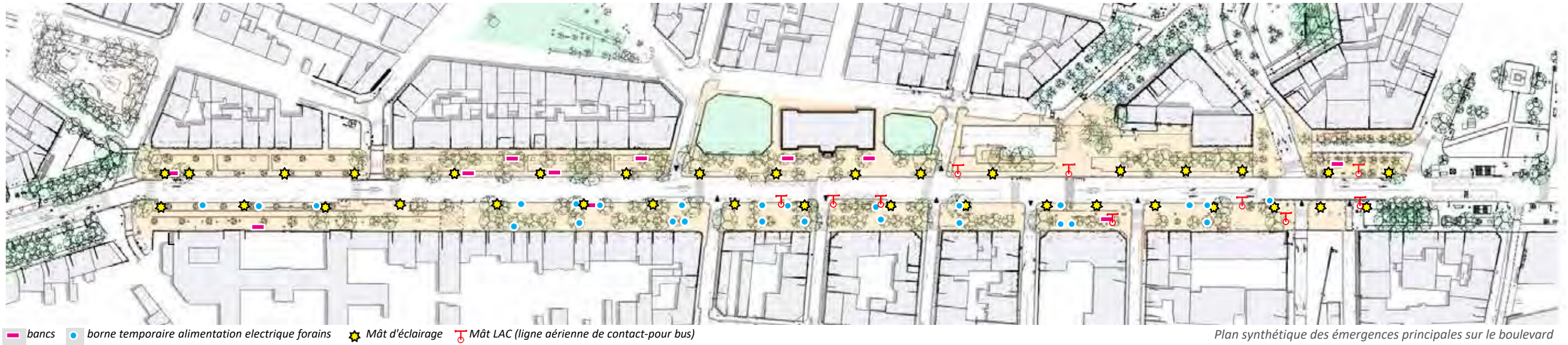


Diagramme des vitesses moyennes. Exprimées en km/h

ENJEUX

Pérenniser et renforcer le caractère apaisé du boulevard en cohérence et dans la continuité du projet "Presqu'île à vivre"

10 • LE MOBILIER URBAIN



DES ÉMERGENCES FONCTIONNELLES NOMBREUSES SUR UN BOULEVARD AUX USAGES DIVERS

Peu de mobilier urbain lié aux usages piétons

Au regard de la largeur de ses trottoirs, le boulevard reste pauvre en mobilier urbain. On dénombre 8 bancs sur le trottoir nord (dont 7 situés dans la séquence à l'ouest de la Mairie), 3 bancs sur le trottoir sud. Parmi les bancs positionnés sur l'alignement d'arbres situé côté chaussée, 3 (soit 35%) tournent le dos au trottoir généreux en faisant face aux stationnements proches. Cette configuration non optimale n'incite pas l'utilisateur à leur utilisation.

Un potentiel du boulevard non exploité

Le boulevard paraît être davantage un espace de déplacement /promenade qu'un espace de repos et de détente pour les piétons alors même qu'il en a tout le potentiel (ombrage, largeur de trottoir, circulation apaisée) même au regard des contraintes inhérentes à la présence foraine quotidienne.

Un mobilier technique parfois dépréciatif ou mal situé

Les émergences techniques nombreuses sont principalement situées dans l'alignement des arbres et n'entrent pas en conflit avec les cheminements piétons (sauf lorsqu'elles entravent les traversées, cf. chapitre "Le fonctionnement piéton").

Les bornes foraines temporaires sont cependant dépréciatives dans la perception de l'espace public (câbles aériens nombreux, aspect "chantier" de la buse béton...) lui conférant un caractère anarchique et inachevé. Un redéploiement de bornes dites "publiprises" est prévu. Elles seront installées à l'arrière de la ligne des étals forains.

Bornes à Compost

La métropole de Lyon développe un service de collecte des déchets alimentaires. Dans ce cadre, des bornes à compost seront alors déployées dans le quartier. À noter que ce déploiement est indépendant du projet de requalification du boulevard présenté dans ce document.



Les bornes foraines provisoires qui dévalorisent l'espace urbain, des câbles passant dans les arbres...

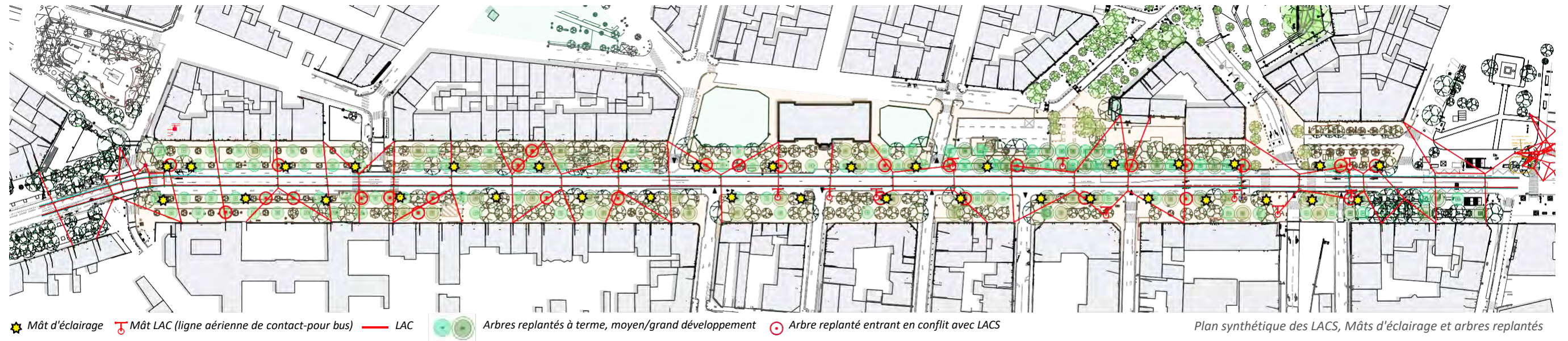
ENJEUX

Améliorer la valeur d'usage des trottoirs en dehors des temps de marché

Prendre en compte l'ensemble des émergences et leurs interactions avec la multiplicité des usages accueillis sur le boulevard (plantations/LACS/mâts d'éclairage/marché...)

Etudier la mutualisation potentielle des futurs mobiliers urbains

LES LIGNES AÉRIENNES DE CONTACT ET L'ÉCLAIRAGE

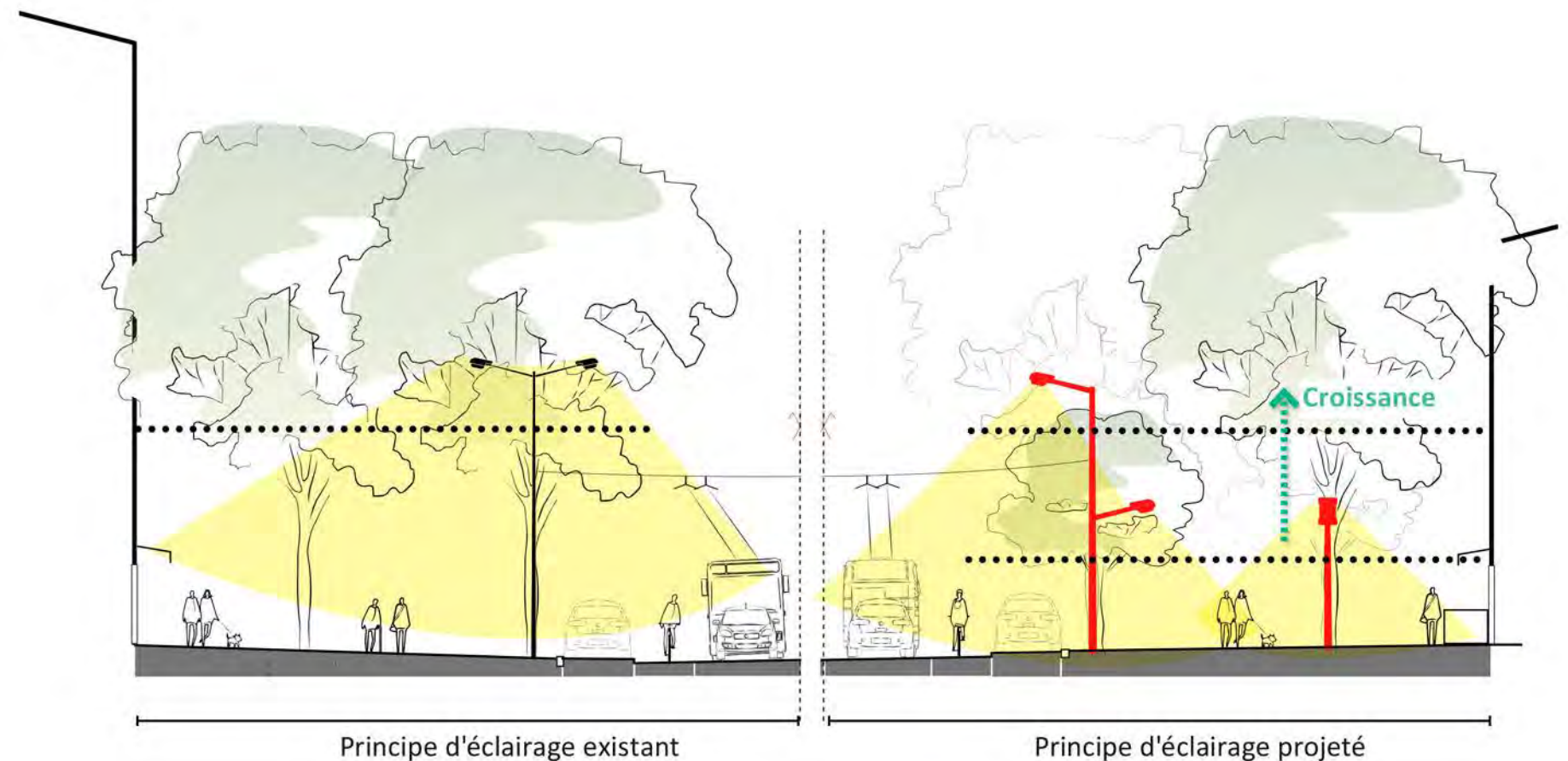


Des lignes aériennes de contact (LAC) à adapter

Les LACS permettent d'alimenter les bus qui circulent sur le boulevard. Il est à noter que la replantation et la nouvelle répartition des mâts d'éclairage auront un impact sur le positionnement des LACS. Une étude précise permettra d'identifier les adaptations nécessaires au regard du projet développé.

Un éclairage urbain à repenser

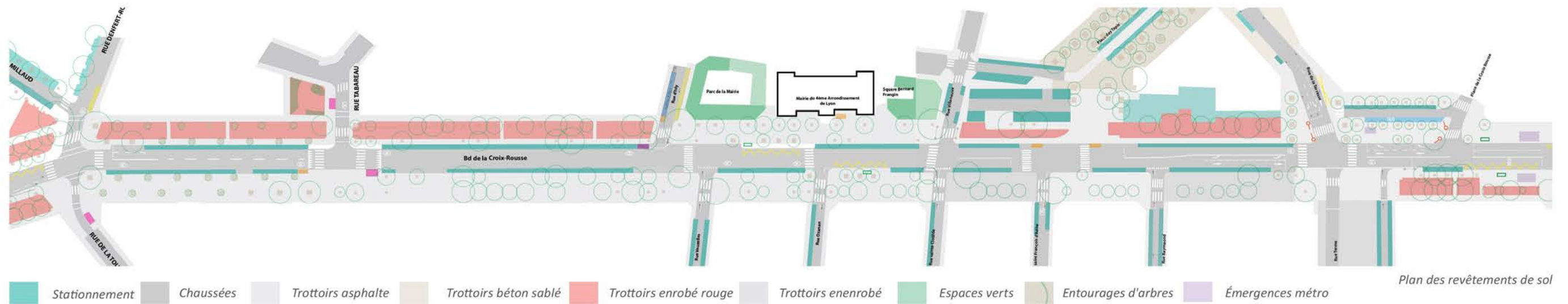
Le boulevard est aujourd'hui éclairé par l'intermédiaire de candélabres à double crose d'une hauteur de 8m. Ils sont positionnés en quinconce de part et d'autre de la chaussée, en alignement avec la première rangée de platanes. La replantation du boulevard demande de repenser le fonctionnement actuel. En effet, les différences de hauteur entre nouveaux arbres et platanes, entre futurs arbres à haut ou moyen développement ainsi que l'évolution de ces couronnements (croissance des nouveaux sujets) rendent les installations existantes inopérantes. Une nouvelle ligne de candélabres devra être créée dans l'alignement des lignes plantées le long des façades. Les mâts existants côté chaussée devront quant à eux, posséder une crose avec hauteur adaptée aux couronnements bas côté trottoir.



Schémas de fonctionnement de l'éclairage urbain corrélé aux plantations nouvelles

— Nouveaux candélabres ●●●● Couronnement arbres

11 • LES RÉSEAUX ET REVÊTEMENTS



Des trottoirs hétérogènes et vieillissants

Le boulevard ne possède pas d'identité caractéristique en terme de matérialité de son espace public. Ce dernier, très sollicité au quotidien par la présence des forains, présente un ensemble composite et hétérogène. L'ensemble des trottoirs sont vieillissants et faïencés. Il résulte de cette hétérogénéité une perception morcelée de l'espace public qui gagnerait à retrouver une unité, tant dans le traitement des sols que dans le traitement de ses pieds d'arbres, de ses marquages au sol ou encore de son mobilier urbain.

Une chaussée dégradée

Les diagnostics effectués sur la chaussée ont confirmé la dégradation de celle-ci. Ils ont également établi la présence d'amiante dans la chaussée. Cette présence nécessitera des précautions particulières lors des interventions ultérieures.

Réseaux d'assainissement

Sur l'ensemble du boulevard, le réseau d'assainissement est unitaire (pas de séparation des eaux usées et des eaux pluviales). La mise en séparatif de ces réseaux est un

enjeu dont la faisabilité doit être étudiée (technique, coût, contraintes de circulation...). Le diagnostic des branchements des assainissements est en cours.

Une gestion des eaux pluviales contrainte

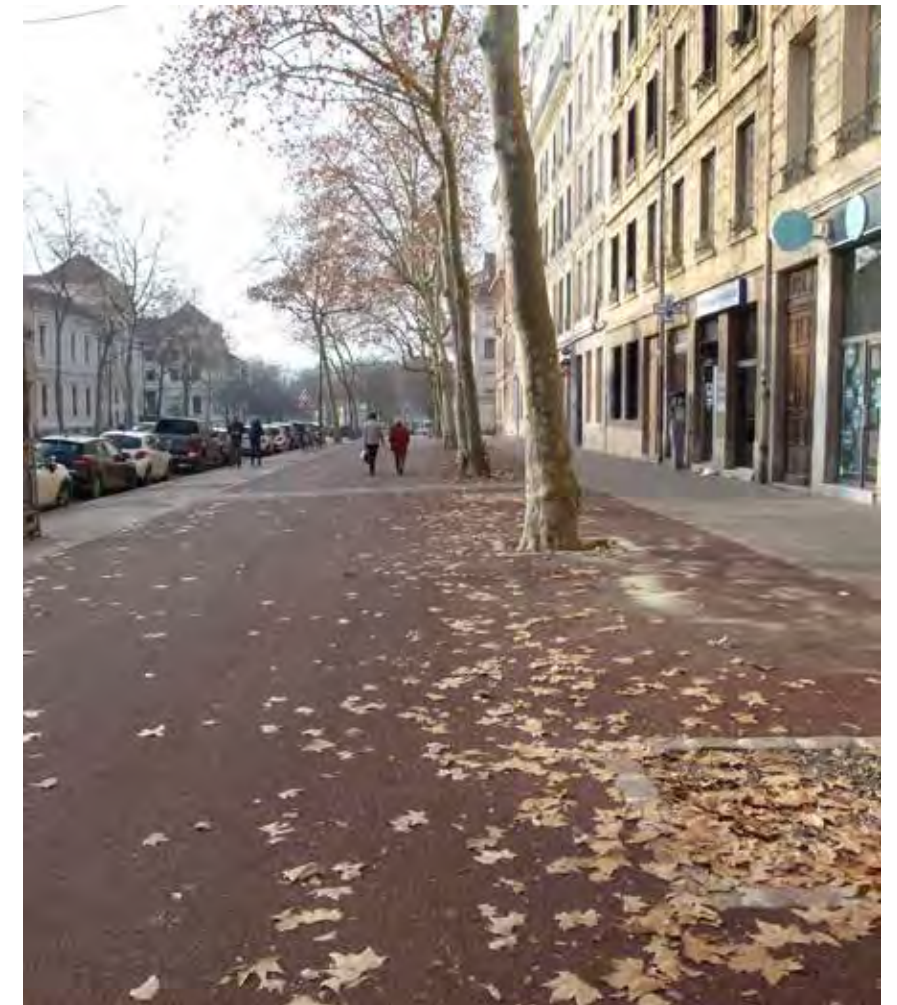
Le PLU-H a pour objectif la maîtrise du ruissellement et des inondations. La moitié sud du boulevard étant située en zone de prévention des mouvements de terrains (zone où l'infiltration des EP est interdite), la gestion alternative des eaux pluviales devra donc être étudiée en lien avec la Commission des Balmes, afin d'en déterminer la faisabilité.

ENJEUX

Unifier la perception du boulevard par l'établissement d'une identité dans sa matérialité.

Remettre en état chaussée et trottoir pour une sécurisation des usages piétons.

Coordonner les interventions sur l'ensemble des réseaux (secs et humides) et sur la requalification de l'espace public pour mettre en cohérence le planning opérationnel.



Enrobé rouge récent entre Isly et Tabareau, périphérie enrobé, bordures briques, tour d'arbre pavés



Sol faïencé laissant paraître diverses pieds d'arbres et de revêtements (enrobé, enrobé rouge, asphalte)



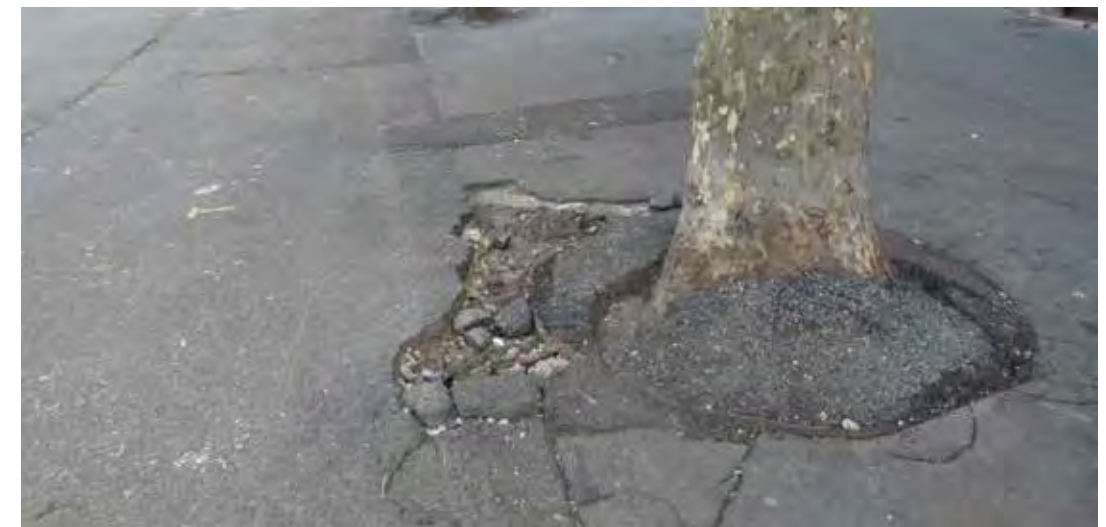
Sol asphalte et bordures centrales briques



Sol morcellé et "rustiné". Enrobé noir



Sol faïencé en mauvais état (enrobé, enrobé rouge, asphalte, pavés autobloquants)



Sol dégradé en pied d'arbre (désimpermeabilisation des pieds d'arbres nécessaires)

C • LES AMBITIONS DU PROJET DE REQUALIFICATION

1 • LA SYNTHÈSE DES AMBITIONS DE LA REQUALIFICATION

Le diagnostic du Boulevard dans le périmètre d'étude a permis de conforter les objectifs de la requalification tout en apportant des précisions sur ceux-ci.

RECRÉER UN LIEU DE PROMENADE APAISÉ ET INCLUSIF

Améliorer la valeur d'usage des trottoirs

Accueillir et favoriser des usages en dehors des périodes de marché et de Vogue (promenade, repos...).

Développer le confort et la sécurité des piétons

Repenser les traversées piétonnes nord/sud et ouest/est, améliorer l'accès aux pieds d'immeubles et aux arrêts de bus en temps de marché et de Vogue.

Étendre et connecter les aménagements cyclables

Permettre une connection du maillage des Voies Lyonnaises par le boulevard.

Intégrer et adapter les occupations foraines

Le marché et la Vogue font partie intégrante de l'identité du boulevard de la Croix-Rousse. Le projet devra améliorer le dialogue entre commerces, piétons et forains tout en intégrant les contraintes spatiales liées à ces activités.

Renforcer le caractère de zone apaisée pour favoriser la cohabitation de tous les usagers

Piétons, cyclistes, véhicules (y compris stationnement), transports en commun, marché alimentaire et manufacturé, Vogue, terrasses et commerces se cotoient sur l'espace public quasiment quotidiennement. Améliorer le confort de chaque usage par l'apaisement de la circulation.

Conforter la trame végétale et proposer une végétalisation sur certains espaces interstitiels

Reformer le double alignement d'arbres qui s'est délité au cours du temps. Apporter une strate végétale complémentaire sur trottoirs tout en conciliant les usages (marché, Vogue) qui s'y déroulent. Penser aux espaces aujourd'hui délaissés en connexion avec le boulevard (Jardin des Simples, contre-allée nord...)

Préserver le caractère patrimonial du boulevard

Un caractère patrimonial qui se révèle aussi bien dans la structure du boulevard (générosité des espaces piétons, trame arborée) que dans les usages qui s'y développent (marché, Vogue).

2 • LE REGARD SUR LE PROJET DE REPLANTATION EN COURS

Le projet de replantation du boulevard a été initié. Il prend en compte l'ensemble des enjeux présents sur le boulevard tant en terme patrimonial (trame historique), environnemental (variation des essences plantées pour favoriser la biodiversité) que fonctionnel (pieds d'arbres perméables qui sont compatibles avec la présence du marché - voir chapitre consacré au marché).

La stratégie de replantation, validée par l'architecte des bâtiments de France, suit un principe de plantation avec une double quinconce :

- Quinconce 1 : Arbres de grand développement > Mico-couliers (*Celtis australis*)
- Quinconce 2 : Arbres de moyen développement > 3 essences possibles. Érable trifide (*Acer buergerianum*), Arbre de Judée (*Cercis siliquastrum*), Savonnier de Chine (*Koelreuteria paniculata*)

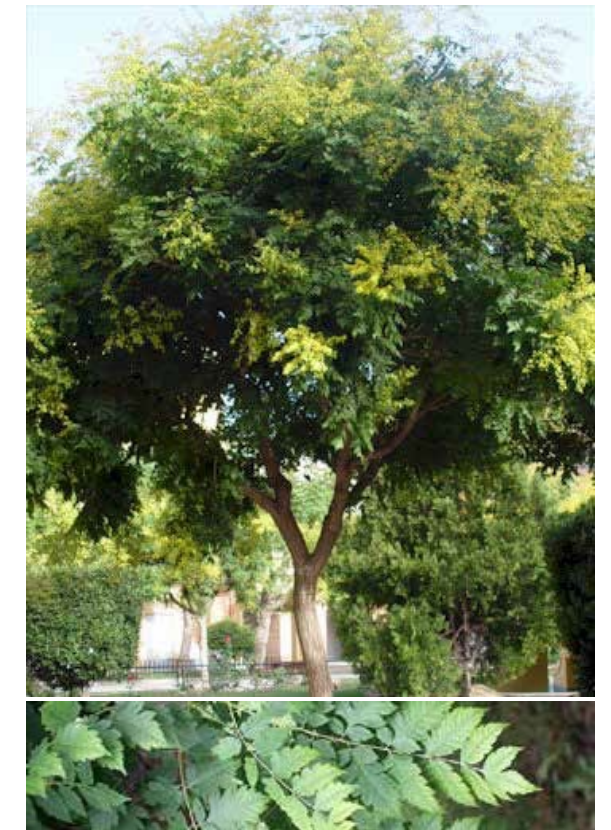
Les platanes existants seront conservés tant que leur état sanitaire le permettra. Ils seront remplacés dans le temps en suivant la stratégie décrite ci-dessus imagée sur le plan ci-contre.



Erable trifide en automne (*Acer buergerianum*)



Arbre de Judée au printemps (*Cercis siliquastrum*)

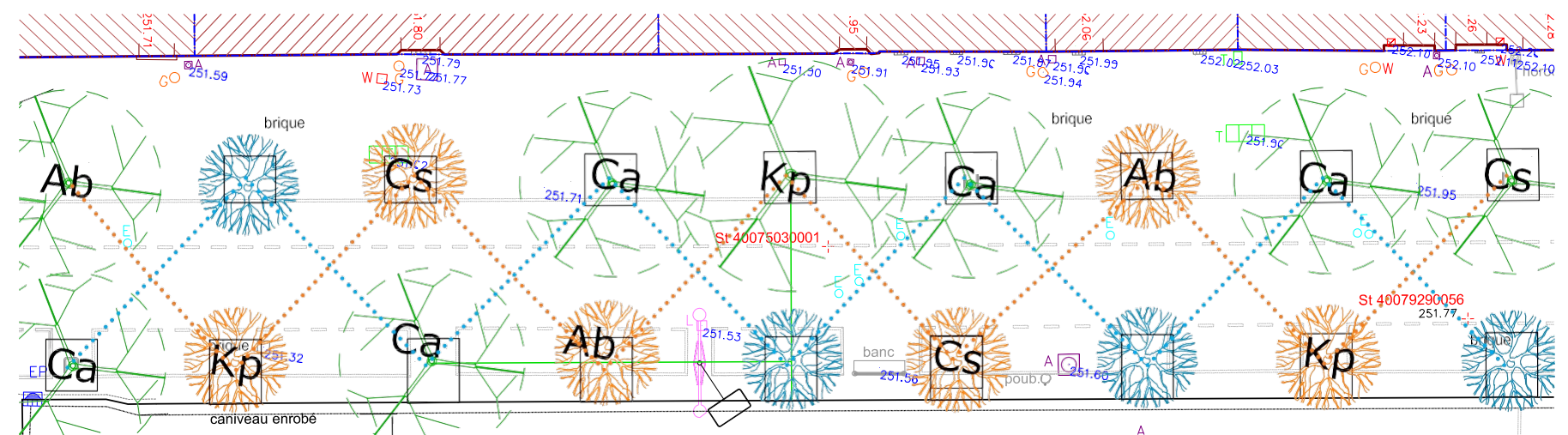


Savonnier de Chine (*Koelreuteria paniculata*)

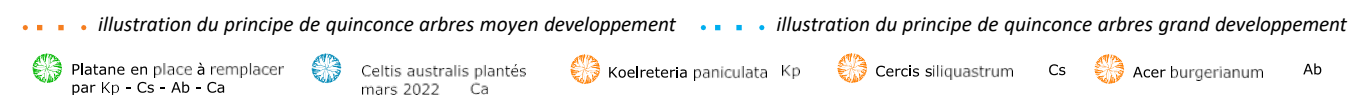
INTERACTIONS USAGES EXISTANTS

La reconstitution de la trame plantée nécessitera diverses adaptations tant pour les usages que pour le fonctionnement du boulevard :

- Adaptation des installations foraines, marché positionné sur une seule ligne par trottoir,
- Adaptations de l'éclairage urbain au changement de la hauteur de couronnement des arbres plantés,
- Adaptations des Lignes aériennes de contact (LAC) nécessaires au fonctionnement du réseau de bus.



Plan de principe de la replantation sur trottoir nord entre rue Tabareau et rue d'Isly



PLANTATION DES MICOCOULIERS RÉALISÉE EN MARS 2022

Secteur ISLY/Tabareau



D • LES SCÉNARIOS D'INSERTION CYCLABLE

Suite au diagnostic (usages, patrimonial, technique...) de nombreux scénarios d'aménagements ont été étudiés en phase d'études préalables. Les deux scénarios présentés à la concertation ci-après, ont été retenus à l'issue de l'analyse multicritères*. Ils constituent les scénarios répondant au mieux à l'ensemble des enjeux relevés sur le périmètre d'étude.

Les scénarios représentés sont des études de faisabilité. Le scénario retenu sera étudié et sa conception sera approfondie lors de la phase opérationnelle de maîtrise d'oeuvre.

** L'analyse multicritères est une analyse comparative des scénarios suivant divers critères qui permettent d'évaluer les améliorations ou impacts des scénarios au regard de l'existant et des enjeux établis après le diagnostic. Les critères étudiés peuvent être les suivants: valeurs d'usage piétons/cycles/bus/circulation/stationnement, installations foraines, éclairage, gestion des eaux pluviales, coût, contraintes techniques...etc. Chacune de ces thématiques peut contenir des sous-critères plus précis.*

• INTRODUCTION

À PROPOS DU MARCHÉ

LES INVARIANTS DE FONCTIONNEMENT

Pour répondre aux enjeux d'accessibilité piétonne, le marché alimentaire ainsi que le marché manufacturé du mardi seront positionnés sur une seule ligne par trottoir, comme c'est le cas aujourd'hui pour le marché alimentaire.

CORRÉLATION MARCHÉ/SCÉNARIO D'INSERTION CYCLABLE

Il est à noter que le positionnement futur du marché est dépendant du scénario d'insertion cyclable (présentés ci-après) retenu.

Par positionnement, on entend l'installation des forains soit côté chaussée, soit côté façade.

À PROPOS DES USAGES DES CONSOMMATEURS

Des enquêtes consommateurs sont réalisées tous les 5 ans. Elles constituent un outil d'analyse pour mesurer l'évolution des tendances de consommation (proximité, circuits courts...) et l'attractivité des pôles commerciaux. Elle permet aussi de connaître les moyens de transports utilisés pour faire ses achats.

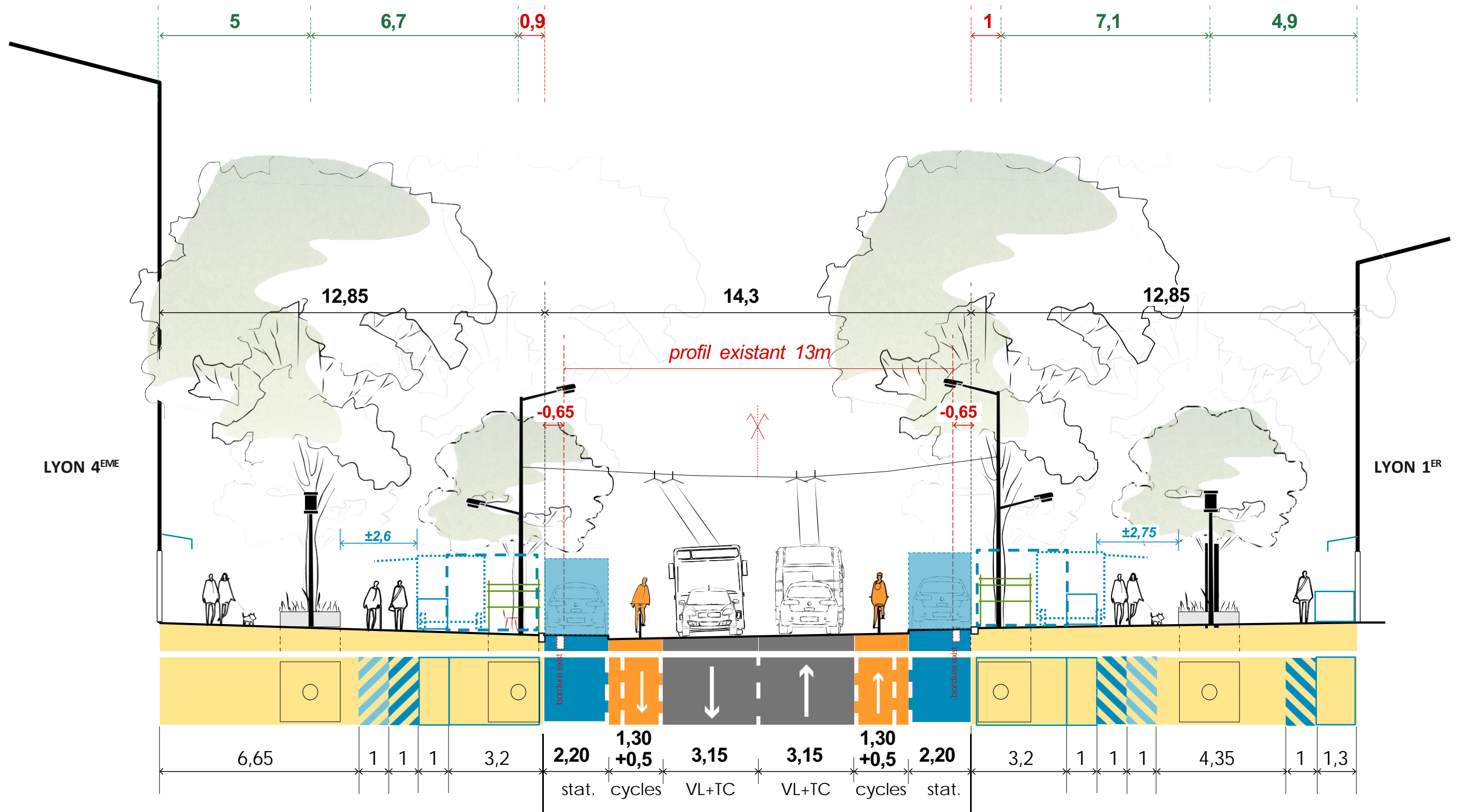
Selon 10^{ème} enquête consommateurs réalisée en 2017 :

- Sur Lyon 4^{ème} :
 - 71% du chiffre d'affaires généré par les commerces par la marche à pied seule,
 - 18% par la voiture seule.
- Sur Lyon 1^{er} :
 - 58% du chiffre d'affaires généré par les commerces par la marche à pied seule,
 - 15% par la voiture seule.

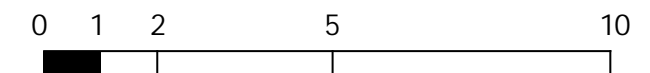
La 11^{ème} enquête consommateurs est en cours. Les résultats devraient être connus début 2023.

1 • LE SCÉNARIO 1 : BANDES BILATÉRALES

COUPE TRANSVERSALE COURANTE



- Stationnement forain
- Camion vente
- Espace de travail
- Etals
- Zone de service
- Zone d'attente
- Bordure existante
- Quadripodes plantations nouvelles



COUPE TRANSVERSALE - SECTEUR ARRÊT DE BUS MAIRIE DU 4^{ÈME}

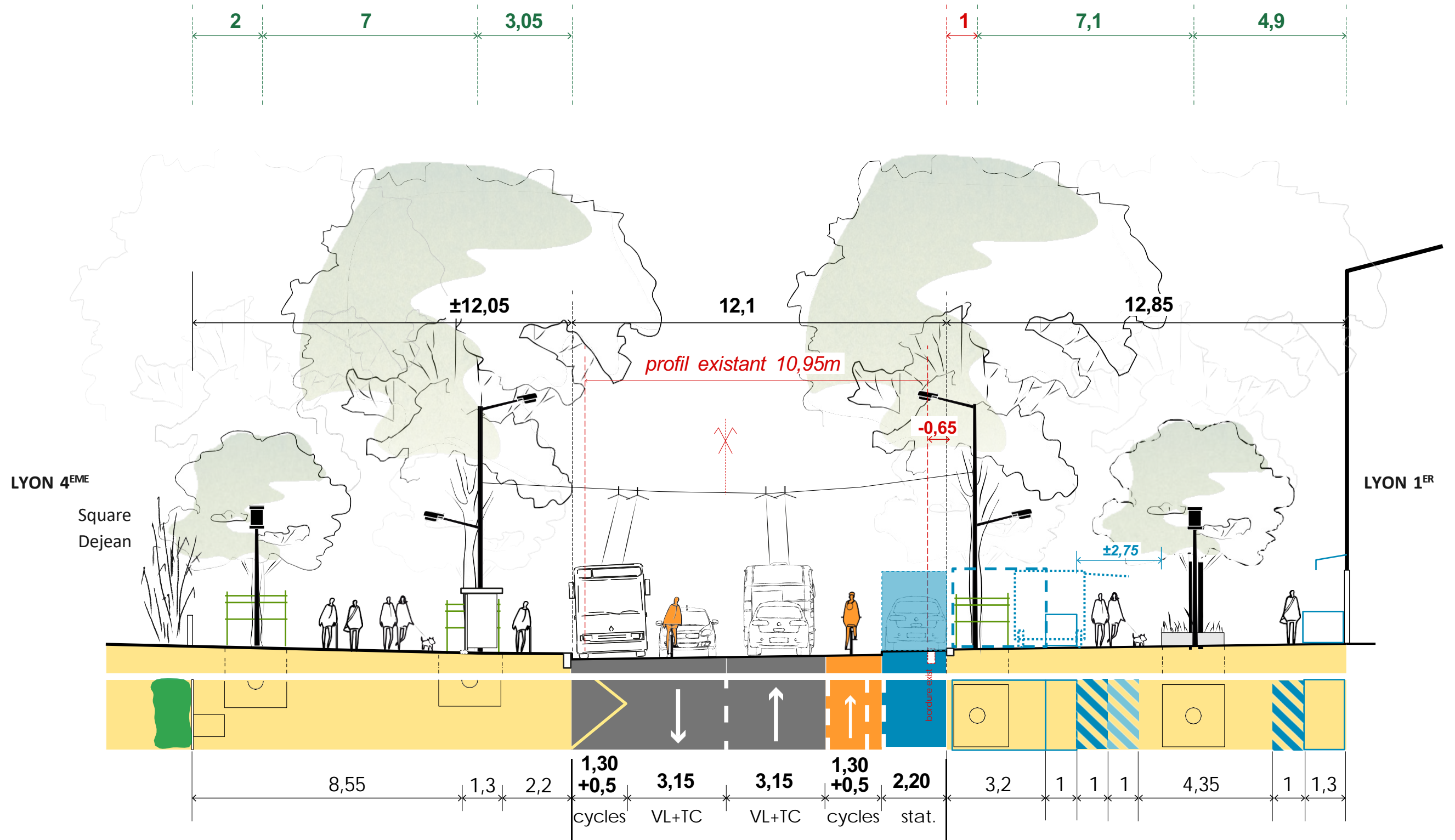


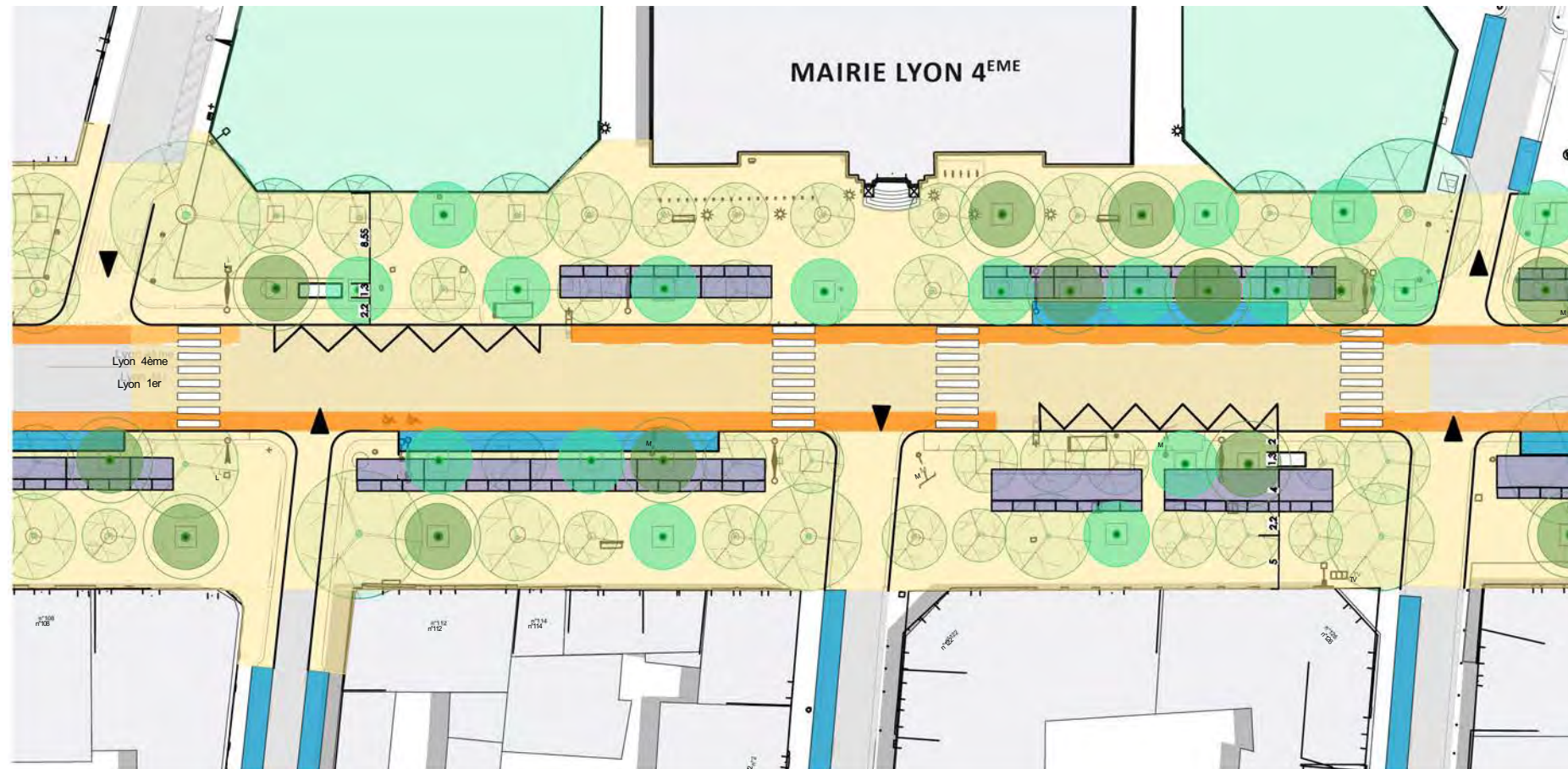
IMAGE D'INTÉGRATION - SCÉNARIO 1 BANDES CYCLABLES BILATÉRALES



Boulevard de la Croix-Rousse - existant - Regard vers l'est depuis l'ouest de la Mairie



PLANS D'AMÉNAGEMENT - SCÉNARIO 1



Zoom - Plan d'aménagement secteur Mairie

NOTA STATIONNEMENT :

Ce scénario supprime 16 places de stationnement dont 2 places PMR (à repositionner) afin de respecter la loi LOM.

AVANTAGES

- Une place donnée à chaque usage sur l'espace public.
- Une sécurisation des déplacements cyclables.
- Installation optimale du marché au nord et au sud (stationnement forain sur chaussée, liens avec commerces sédentaires, amélioration de l'accès aux immeubles...).
- Un potentiel de valorisation (végétalisation, terrasses...) des trottoirs en dehors des périodes marché.
- Une accessibilité aux arrêts de bus rétablie et "sanctuarisée".

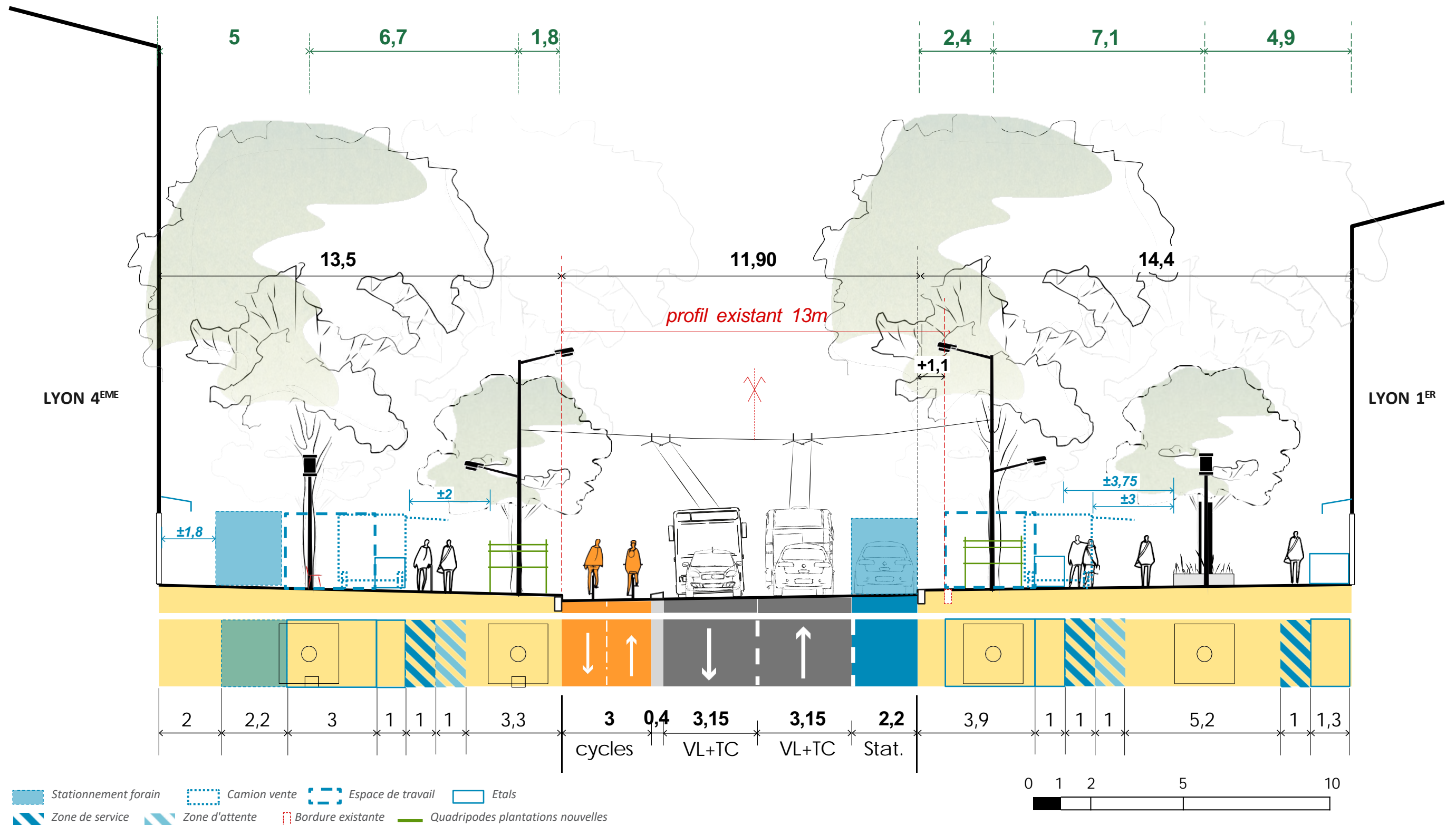
INCONVÉNIENTS

- Des bandes cyclables bilatérales qui représentent un aménagement à minima pour les cycles.
- Une connexion avec la VL7 Nord dissociée de la rive sud du boulevard.
- Un élargissement du profil de voirie pouvant impacter les pieds d'arbres. Vigilance particulière pour ne pas dégrader les sujets existants (rupture du stationnement et îlots végétalisés : potentielle suppression de places de stationnement).
- Une suppression d'étals forains au dos de l'arrêt de bus nord+stationnement forain dans les rues perpendiculaires au dos de l'arrêt de bus sud.

2 • LE SCÉNARIO 2 : PISTE BIDIRECTIONNELLE NORD

COUPE TRANSVERSALE COURANTE

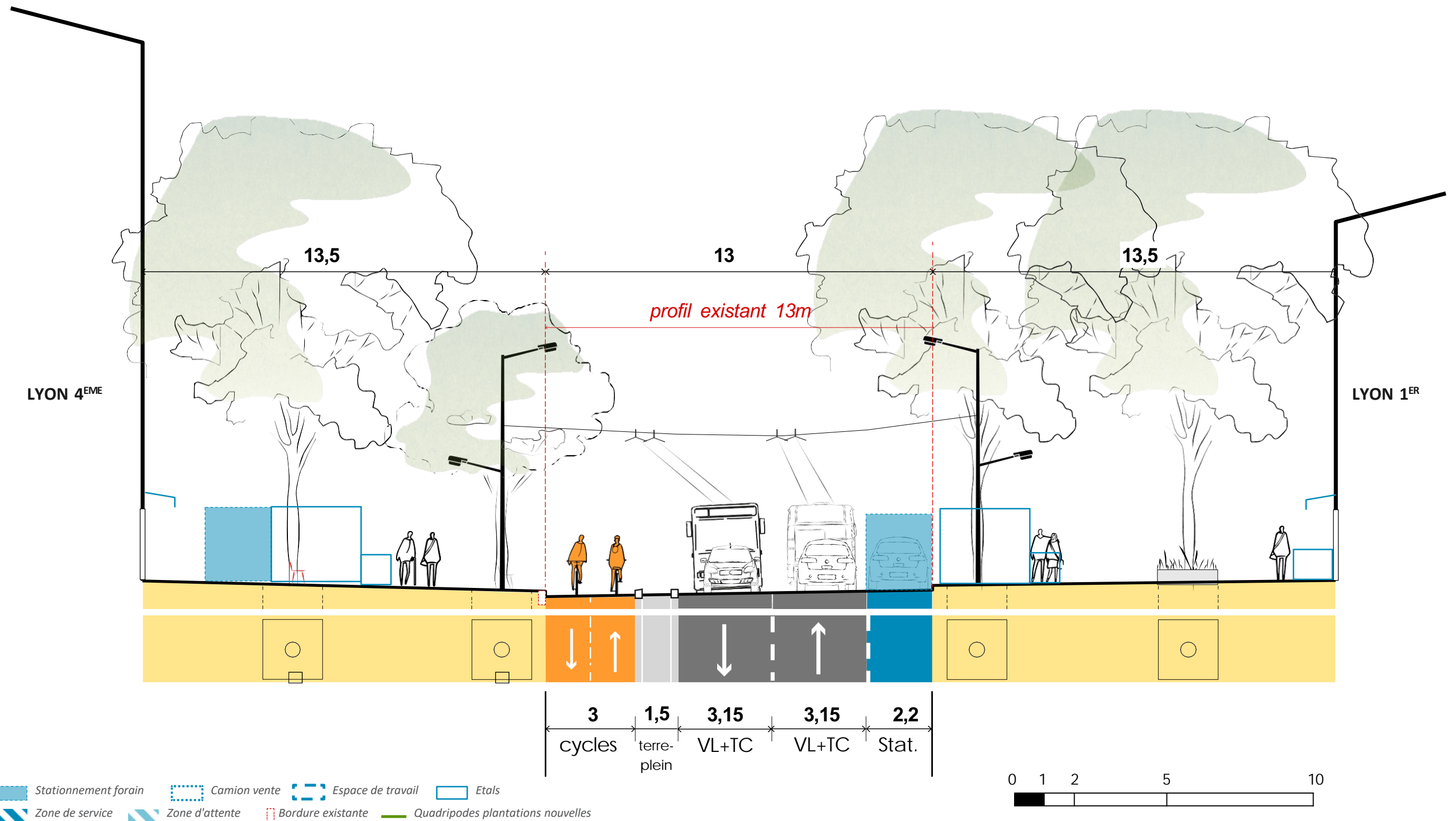
Le scénario de piste bidirectionnelle nord a été préféré à un aménagement de cette dernière au sud pour plusieurs raisons : éviter les nombreuses ruptures de la piste cyclable par les voiries perpendiculaires sud (interactions avec véhicules) ; faciliter la continuité avec la future VL7 Nord.



LE SCÉNARIO 2 : PISTE BIDIRECTIONNELLE NORD

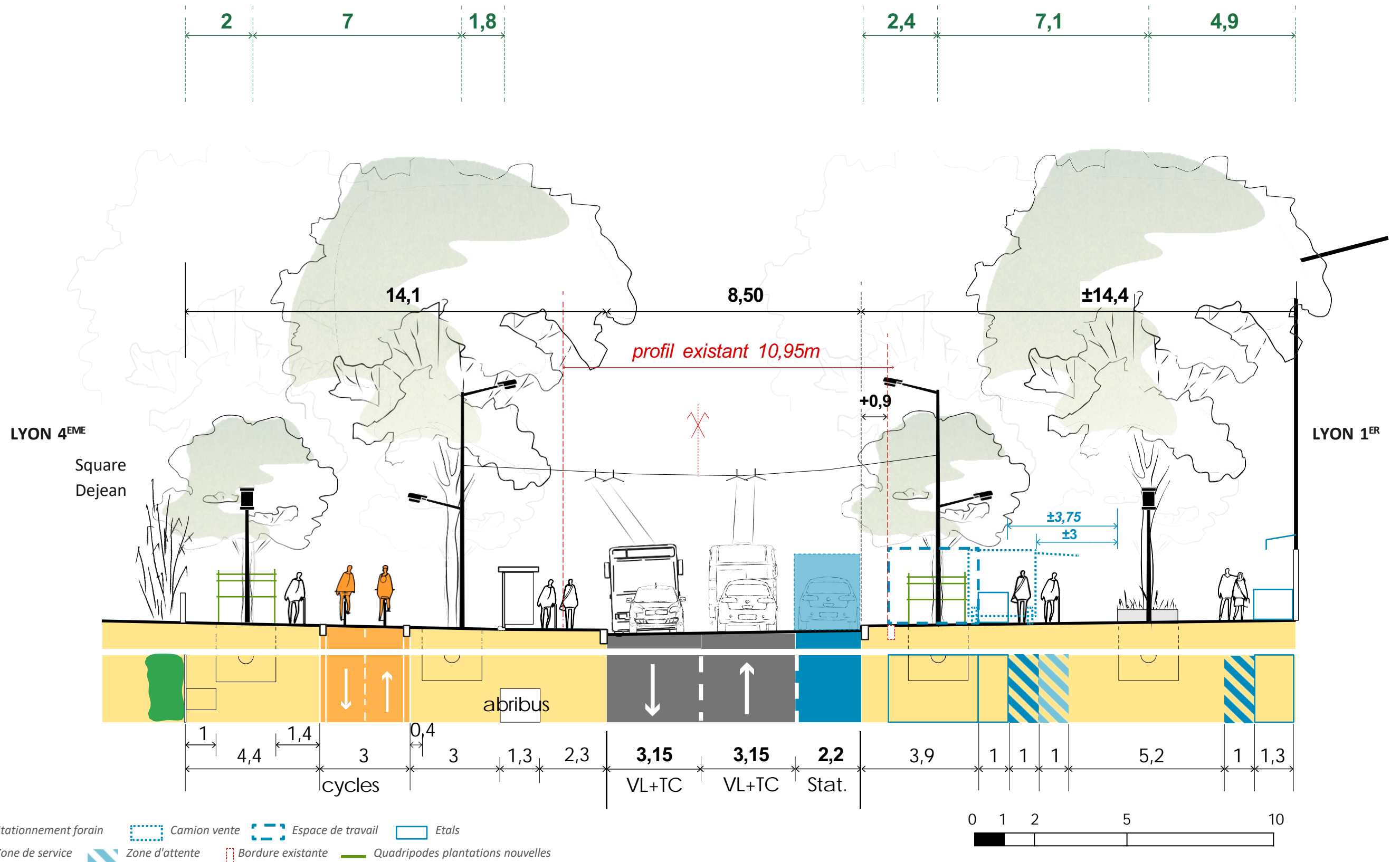
COUPE TRANSVERSALE VARIANTE - TERRE PLEIN

La réduction du profil de voirie permet la mise en place d'un terre-plein entre la piste bidirectionnelle et la chaussée (sécurisation des traversées piétonnes et conservation des bordures existantes).

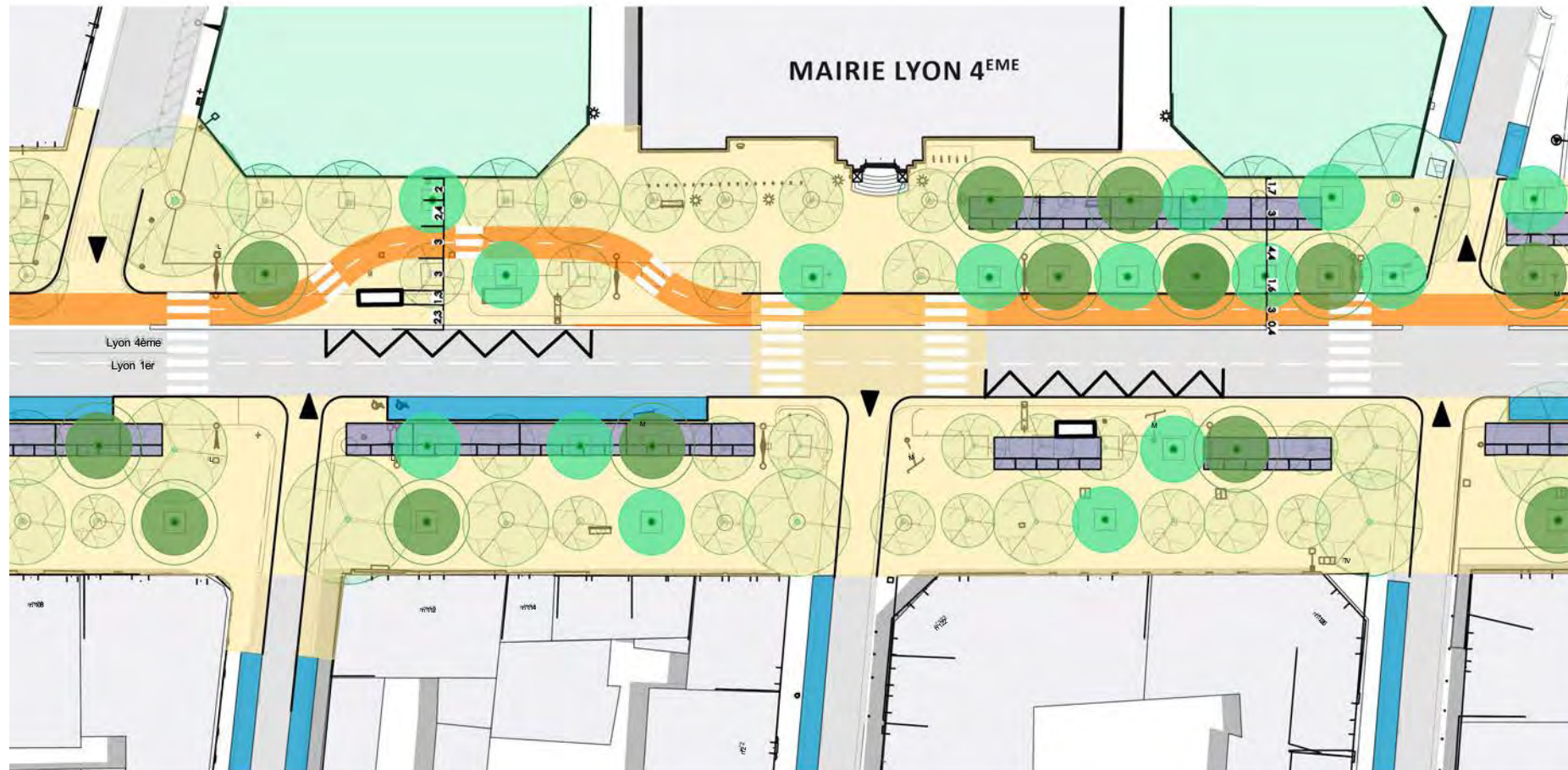


COUPE TRANSVERSALE - SECTEUR ARRÊT DE BUS MAIRIE DU 4^{ÈME}

Le tracé de la piste bidirectionnelle au niveau du quai bus sera retravaillé et défini en phase de maîtrise d'oeuvre.



PLANS D'AMÉNAGEMENT - SCÉNARIO 2



Zoom - Plan d'aménagement secteur Mairie

NOTA STATIONNEMENT :

Ce scénario supprime 69 places de stationnement dont 1 place PMR (à repositionner) en rive nord.
7 places seraient supprimées en rive sud pour respecter la loi LOM dont 1 place PMR (à repositionner).

AVANTAGES

- Une sécurité optimale pour les déplacements cyclables.
- Une potentielle connexion facilitée avec la VL7 nord.
- Installation optimale du marché au sud (stationnement forain sur chaussée, liens avec commerces sédentaires, amélioration de l'accès aux immeubles...).
- Profil de chaussée réduit, possibilité de réaliser un îlot central refuge pour les piétons.

INCONVÉNIENTS

- Des conflits d'usages piétons/cycles sur le secteur de la mairie. Double traversée pour les piétons avec voies de circulations et voie vélos.
- Installation du marché le long des façades au nord (déplacements piétons dégradés par rapport à l'existant pour l'accès aux immeubles, stationnement forains sur trottoir).
- Une rupture régulière de la piste bidirectionnelle nord pour l'accès aux rues sud.
- Une suppression d'étals forains sur le secteur de la mairie, stationnement forain dans les rues perpendiculaires au dos de l'arrêt de bus sud
- Suppression d'environ 69 places de stationnement + 1 livraison.

IMAGE D'INTÉGRATION - SCÉNARIO 2 PISTE BIDIRECTIONNELLE NORD



Boulevard de la Croix-Rousse - existant - Regard vers l'est depuis l'ouest de la Mairie

