



LYON PART-DIEU

**PROJET DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL (PEM)  
DE LYON PART-DIEU  
ET PROJET DE CREATION DE LA VOIE L**

Concertation préalable juin-octobre 2013

Dossier de concertation

# SOMMAIRE

|                                                                                                                   |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>I - INTRODUCTION .....</b>                                                                                     | <b>3</b>  |
| UN PROJET PARTENARIAL                                                                                             |           |
| <b>II - OBJET ET MODALITES DE LA CONCERTATION .....</b>                                                           | <b>6</b>  |
| LE CONTEXTE                                                                                                       |           |
| LES OBJECTIFS                                                                                                     |           |
| LES MODALITES                                                                                                     |           |
| LE PERIMETRE                                                                                                      |           |
| <b>III- POURQUOI CES PROJETS ? .....</b>                                                                          | <b>10</b> |
| LES DYSFONCTIONNEMENTS DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL ...                                                          | 11        |
| Un pôle d'échanges peu fonctionnel et saturé                                                                      |           |
| L'amélioration de la qualité de service ferroviaire                                                               |           |
| DES ENJEUX D'ENVERGURE POUR LE PROJET .....                                                                       | 13        |
| Le maintien et le renforcement d'un hub performant                                                                |           |
| Le pôle multimodal au coeur du projet urbain                                                                      |           |
| <b>IV - OBJECTIFS, PROGRAMME ET PHASAGE .....</b>                                                                 | <b>16</b> |
| LE PROGRAMME DES OPERATIONS .....                                                                                 | 18        |
| DEUX PHASES DE TRAVAUX .....                                                                                      | 18        |
| <b>V - DETAIL DES AMENAGEMENTS .....</b>                                                                          | <b>20</b> |
| POUR LE DESSERREMENT ET LA DESATURATION DU POLE D'ÉCHANGES,<br>ET L'AUGMENTATION DE LA CAPACITE FERROVIAIRE ..... | 21        |
| Une gare plus grande                                                                                              |           |
| Un nouvel accès à la gare par l'avenue Pompidou                                                                   |           |
| Une gare plus fonctionnelle                                                                                       |           |
| Une amélioration du service ferroviaire : la création de la voie L                                                |           |
| Un pôle d'échanges multimodal au coeur des enjeux de mobilités durables                                           |           |
| LE RENFORCEMENT DES INTERMODALITES .....                                                                          | 30        |
| L'INTEGRATION DANS LE PROJET URBAIN LYON PART-DIEU ET<br>DANS UN SCHEMA D'ACCESSIBILITE REPENSE .....             | 32        |
| Les espaces publics et les voiries                                                                                |           |
| Les itinéraires d'accès                                                                                           |           |
| SYNTHESE : LES AMENAGEMENTS PAR MAITRE D'OUVRAGE .....                                                            | 40        |
| <b>VI - PLANNING ET COUT .....</b>                                                                                | <b>42</b> |



## I - INTRODUCTION

## ► INTRODUCTION

La gare de la Part Dieu, gare majeure du réseau ferré régional, national, et européen est au coeur des différents modes de transports de l'agglomération lyonnaise et de la région Rhône-Alpes. Elle est constitutive d'un important Pôle d'Echanges Multimodal (ci-après dénommé PEM) qui se situe en outre au sein du premier quartier d'affaires de France en dehors de l'Île de France.

**Le pôle d'échanges multimodal (trains, Transports en Commun Urbains et inter-urbains, 2 roues, voitures, taxis, piétons) de Lyon Part-Dieu constitue la porte d'entrée dans la métropole et la région Rhône-Alpes, véritable « hub » de redistribution des flux.**

**Il se situe au sein du quartier moteur du développement économique de l'agglomération, épicentre de la métropole lyonnaise.**

Le rapport de la sénatrice Fabienne Keller sur « la gare contemporaine », remis au premier ministre en mars 2009, classe la gare de Lyon Part Dieu au même niveau que les 6 très grandes gares parisiennes (Gares de Lyon, du Nord, de l'Est, Montparnasse, Austerlitz, Saint-Lazare). **C'est la seule gare hors de Paris à disposer de ce statut.**

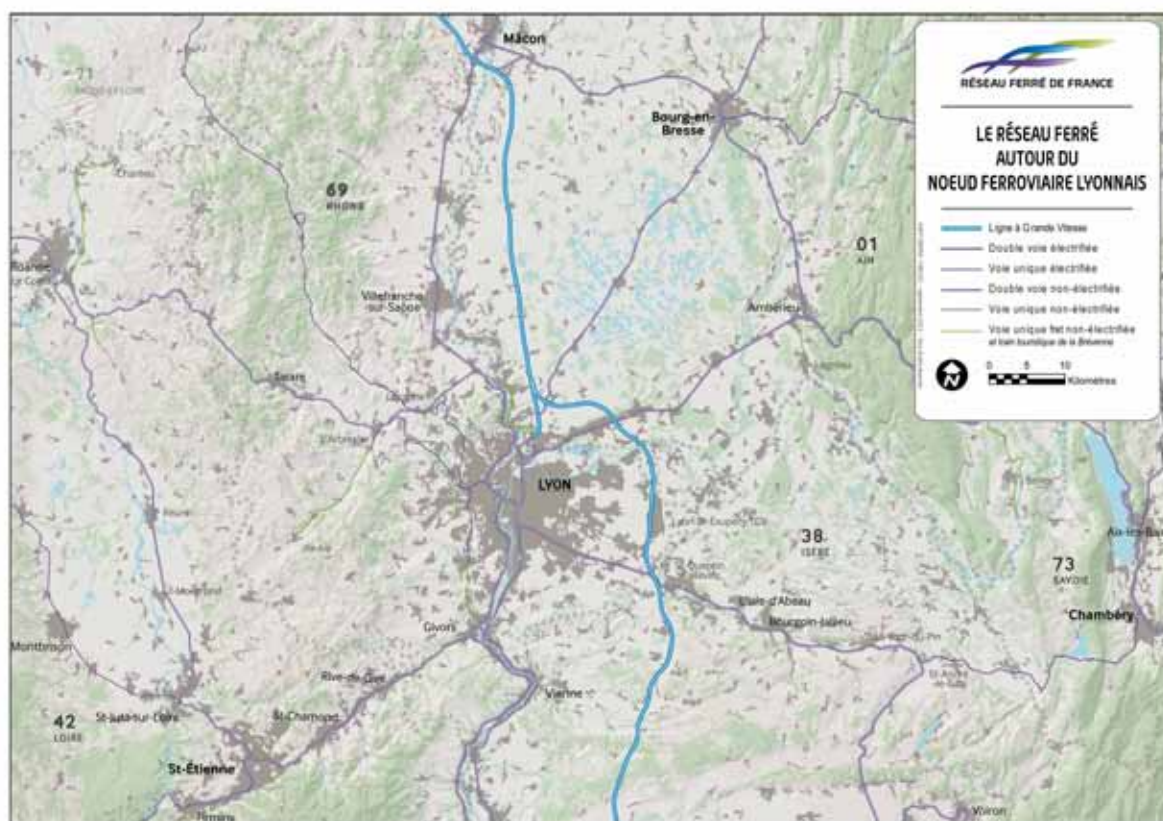
La gare est un point névralgique des installations du Noeud Ferroviaire Lyonnais (NFL). A la demande du ministre des transports, Marie-Line Meaux, Inspectrice générale de l'administration et du développement durable, a coordonné en 2009-2011 des réflexions prospectives sur l'évolution du Noeud Ferroviaire Lyonnais. Son rapport, remis au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable en octobre 2011, confirme l'intérêt du renforcement de la gare de la Part Dieu comme pôle central de correspondances des TGV et des TER, et la nécessité de moderniser et développer ses installations ferroviaires par étapes successives, pour permettre l'amélioration progressive de la qualité de service et l'augmentation de la desserte.

En effet, actuellement le Pôle d'Echanges Multimodal de Lyon Part-Dieu ne fonctionne pas de manière optimale. Il n'est plus en mesure d'absorber la demande croissante de voyageurs. Initialement prévu pour accueillir 35 000 usagers par jour, le hall de la gare en accueille aujourd'hui plus de 120 000 par jour. **Les études réalisées par les partenaires du projet prévoient plus de 220 000 usagers d'ici 2030, et près de 300 000 montées et descentes d'usagers des Transports en Communs Urbains par jour à cet horizon.**

Pour environ 80 % des entreprises du quartier, la gare est l'équipement clé de services aux entreprises sur Lyon Part-Dieu et pour beaucoup une raison de leur implantation sur place. L'activité de Lyon Part-Dieu est de plus en plus orientée vers l'international. Les entreprises et secteurs d'activité qui se sont développés depuis 10 ans sur le quartier sont connectés aux marchés étrangers. Ce développement s'est opéré en lien étroit avec la gare mais l'état de saturation actuel menace cet équilibre, dans un contexte de concurrence forte en termes d'attractivité pour les entreprises et les emplois entre métropoles régionales européennes.



Pour dé-saturer le pôle d'échanges, fluidifier et faciliter l'intermodalité (échanges entre les différents modes de transports), et conforter ainsi la fonction de hub métropolitain, régional, national, et européen de la Part-Dieu, il est nécessaire de développer un projet de restructuration du Pôle d'Echanges Multimodal de la Part Dieu. Par ailleurs, une démarche d'**amélioration progressive de la qualité de service ferroviaire** dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais prévoit des aménagements à court, moyen et long terme (2030 et au-delà), notamment en gare de Lyon Part-Dieu. Une étape importante de cette démarche consistera à créer une douzième voie, la voie L, en gare de Lyon Part-Dieu. Les projets de PEM et de création de la voie L font l'objet d'une démarche d'études et de concertation coordonnées.



## UN PROJET PARTENARIAL

Le projet de restructuration du Pôle d'Echanges Multimodal de la Part-Dieu est un projet partenarial. Sur la base d'un protocole signé le 23 avril 2012, des premières études de faisabilité et de programmation ont été réalisées. Sur ce projet, trois maîtres d'ouvrage :

- le **Grand Lyon** est maître d'ouvrage des **espaces publics et des voiries**,
- SNCF Gares&Connexions** (branche de la SNCF créée en 2009 pour la gestion et le développement des gares françaises) est maître d'ouvrage de **la gare**,
- Réseau Ferré de France (RFF)** est maître d'ouvrage **des quais et de leurs accès, et des voies ferroviaires**.

en partenariat avec l'Etat, la Région Rhône-Alpes, le Conseil général du Rhône, le Conseil général de l'Isère, le Sytral et la Ville de Lyon.

A l'échelle du projet de PEM, les objectifs généraux et le programme des opérations ont été validés par le Comité stratégique des gares du 4 avril 2013.





## II - OBJET ET MODALITES DE LA CONCERTATION



# ► DIVERS AMÉNAGEMENTS MAIS UNE DÉMARCHE DE CONCERTATION UNIQUE PILOTÉE PAR LE GRAND LYON

## LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION

Les différentes opérations qui composent le PEM ainsi que le projet de création de la voie L sont soumis réglementairement à une concertation préalable au titre des articles L 300-2 et R 300-1 du code de l'urbanisme.

Dans ce cadre, les maîtres d'ouvrage (Grand Lyon, SNCF-Gares&Connexions et Réseau Ferré de France) ont convenu, d'une part, d'organiser **une concertation préalable commune à leurs propres opérations**, et d'autre part, de confier le pilotage de la procédure à la Communauté urbaine de Lyon. Chaque maître d'ouvrage est associé à la conduite de cette procédure et construira son propre bilan de concertation. Le Grand Lyon fera une synthèse de l'ensemble des bilans.

La démarche de concertation préalable objet du présent document porte donc sur deux projets :

- le projet de réaménagement du PEM de Lyon Part-Dieu (composé d'aménagements sur les voiries, les espaces urbains, la gare)
- le projet de création d'une douzième voie (la voie L) en gare

Cette concertation s'inscrit également dans la continuité de la concertation globale sur le projet du quartier Part-Dieu initiée en septembre 2012 par le Grand Lyon.

## LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

Le périmètre du projet concerté correspond au périmètre décrit sur la page 9 de ce document sur lequel les aménagements physiques sont envisagés. On l'appellera périmètre du PEM.

Réseau Ferré de France portera la concertation sur le projet de la voie L en dehors du périmètre du Grand Lyon, sur le territoire Rhône-Alpin et au-delà. L'objectif sera de recueillir les avis sur ce projet et sur les enjeux fonctionnels pouvant en découler.

## LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

- **Partager les enjeux du projet PEM Part-Dieu et du projet de création de la voie L** avec les acteurs et partenaires des projet, les habitants, les usagers des transports ferroviaires et des transports en commun, les associations du périmètre et les autres personnes concernées,
- **Présenter les intentions de chacun des maîtres d'ouvrage** concernant ses différents aménagements,
- **Permettre à tous les publics d'exprimer leurs attentes, préoccupations et propositions.**

## LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Les modalités de concertation sur le PEM et le projet de création de la voie L sont définies dans la délibération du Grand Lyon du 27 mai 2013. Cette concertation débutera en juin 2013 et se déroulera jusqu'en octobre 2013.

### Des outils de présentation du projet

Pour permettre à chacun de prendre connaissance des différents aménagements prévus, les partenaires proposent :

- **un dossier de concertation** (le présent document) présentant les projets, leurs enjeux ainsi que les objectifs de la concertation. Il sera mis à disposition du public dans les mairies de l'ensemble des communes membres du Grand Lyon, les mairies d'arrondissement de la Ville de Lyon, à l'Hôtel de la Communauté urbaine et à l'accueil de la gare. Il sera, sur ces lieux, accompagné d'un registre d'expression (cf. ci-dessous). Il sera également consultable et téléchargeable sur les sites Internet des maîtres d'ouvrage. Le présent dossier de concertation pourra être éventuellement complété ultérieurement, le public en sera informé par voie de presse.
- **des pages dédiées** au projet sur les sites Internet du Grand Lyon ([www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com)), de RFF ([www.rff.fr](http://www.rff.fr)) et de SNCF Gares et Connexions ([www.gares-connexions.com](http://www.gares-connexions.com)) seront mises en ligne.

### Des outils d'expression

Durant toute la durée de la concertation, afin de permettre à chacun de s'exprimer sur les aménagements proposés, des outils d'expression sont mis en œuvre.

- Des registres d'expression sont mis à disposition du public avec le dossier de concertation, dans les mairies des communes du Grand Lyon, dans les mairies d'arrondissement de Lyon, à l'Hôtel de la Communauté urbaine et en gare de Lyon Part-Dieu et à l'accueil de la gare de Lyon Part-Dieu.
- Une adresse postale et une adresse e-mail dédiées sont mises à disposition.  
[concertation-garepartdieu@grandlyon.org](mailto:concertation-garepartdieu@grandlyon.org)

#### **Mission Lyon Part-Dieu / Communauté Urbaine de Lyon**

20 rue du Lac - BP 3103  
69399 LYON Cedex 03



PERIMETRE DU PROJET CONCERTÉ

Cours Lafayette

Gare

Rue Flandin

Bd Vivier Merle

Rue Paul Bert



An aerial photograph of a city street. At the top, a row of parked cars in various colors (black, white, blue, grey, green) is visible. A person on a motorcycle is parked among them. Below the parked cars is a wide, light-colored paved area, likely a tram lane or a pedestrian zone. A red rectangular box with white text is superimposed on this area. Below the red box is a road with a white car driving. At the bottom, a pedestrian crossing with a zebra pattern is visible, with two people walking across it.

### III - POURQUOI CES PROJETS ?

# ► LES DYSFONCTIONNEMENTS DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

## UN POLE D'ÉCHANGES PEU FONCTIONNEL ET SATURÉ

### UNE GARE A LA CONFIGURATION DÉPASSEE

La gare a été mise en service le 13 juin 1983 dans le cadre de l'opération d'aménagement urbain de la ZAC de la Part Dieu pour accueillir les TGV Paris - Lyon. Elle remplaçait la gare des Brotteaux. Elle a été conçue après l'implantation des autres équipements historiques structurants du quartier (bibliothèque, centre commercial, métro, auditorium, ...) : cela explique **le manque de lisibilité des accès et de l'insertion urbaine de la gare**. C'est la première gare française intégrant une fonction de traversée urbaine dès la conception de son bâtiment.

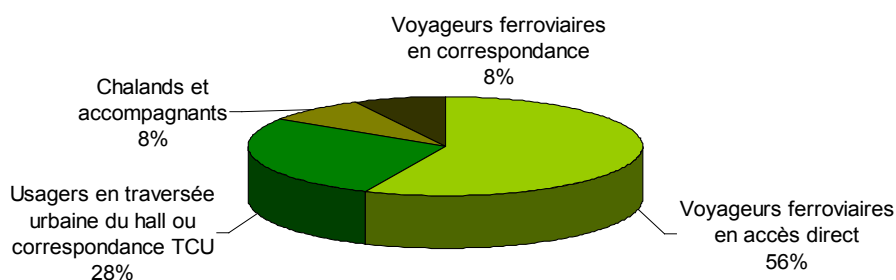
Le pôle de transport urbain autour de la gare s'est étoffé progressivement, sur ses deux faces, avec l'arrivée du tramway T1 et la réorganisation des pôles bus Vivier Merle en 2001, l'ouverture du tramway T3 en 2006 côté Vilette, la création des lignes fortes de transports en commun C1 en 2006 et C2 en 2011 côté Vivier Merle, celle de RhônExpress côté Vilette en 2010. Le tramway T4, côté Vilette, est programmé pour fin 2013. Les lignes de cars inter-urbains occupent par ailleurs un départ et terminus place de Francfort. Des espaces dépose/reprise des taxis ont été créés. **L'implantation de ces modes de transports à l'est et à l'ouest de la gare a renforcé sa fonction de traversée urbaine.**

La gare a fait l'objet, entre 1995 et 2001, d'une première restructuration, accompagnant la mise en service des TGV Méditerranée : création des escaliers centraux, réorganisation des espaces de services et commerces, création d'un nouveau quai offrant 2 voies supplémentaires, voies I et J.

En 2011, une première phase de réaménagement du hall, avec une rationalisation du mobilier, le renouvellement de la signalétique et de l'information voyageurs, la mise à quai d'une 11ème voie de circulation voyageurs (voie K) et l'aménagement de 6 accès ont permis de remédier à certaines difficultés de circulation dans le hall et d'augmenter la desserte voyageurs.

### UN PEM QUI NE PEUT PAS ABSORBER LES HAUSSES DE FRÉQUENTATION ATTENDUES.

Initialement prévue pour accueillir 35 000 voyageurs par jour, la gare en accueille aujourd'hui plus de 120 000 usagers par jour ouvré répartis comme suit :

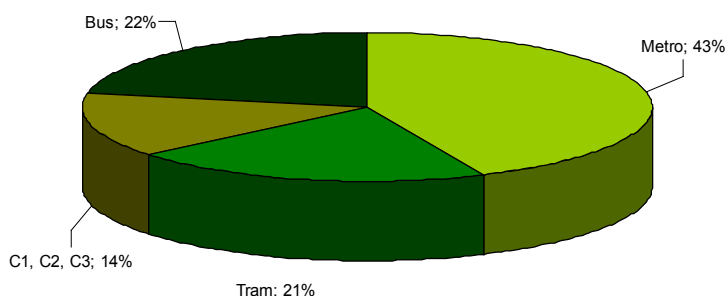


Les usagers du pôle en 2012



Les stations Transports en Commun Urbains sont fréquentés actuellement par environ 160 000 montées et descentes d'usagers dans les stations autour de la gare, répartis comme suit :

### Les TCU à la Part-Dieu en 2011



Les études prévoient une augmentation de l'ordre de 80% de ces flux à horizon 2030 soit plus de 220 000 montées et descentes d'usagers par jour dans la gare et près de 300.000 montées et descentes d'usagers dans les stations de Transport en Commun Urbain.

### DE NOMBREUX DYSFONCTIONNEMENTS

Dans le cadre de ces problématiques générales liées à l'aménagement et la fréquentation de la gare, différents dysfonctionnements peuvent être constatés :

- **la gare et ses quais sont saturés** avec un hall utilisé tant par les usagers en transit Est-Ouest que par les voyageurs ferroviaires
- **l'ensemble du pôle d'échanges est peu lisible et sous-dimensionné** pour accueillir les hausses de fréquentation
- **l'insertion urbaine et l'accessibilité du site sont insuffisantes** pour un pôle d'échanges de cette importance
- **l'offre commerciale et de services est globalement inadaptée** notamment pour les espaces intermodaux (gare routière...); elle **doit être complétée** avec une offre plus moderne répondant davantage aux attentes diversifiées des voyageurs

## L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE SERVICE FERROVIAIRE

Parallèlement à ces dysfonctionnements du Pole d'Echanges Multimodal, les trains qui circulent sur le réseau ferroviaire autour de Lyon rencontrent **des problèmes récurrents de régularité**. Ce réseau compte parmi les installations ferroviaires les plus complexes d'Europe. Actuellement, il souffre d'un manque de performance notamment en raison du manque de capacité d'accueil des trains en particulier en gare de Lyon Part-Dieu. En outre, cela se traduit **par des difficultés pour en augmenter le nombre**.

La construction de la voie L constituera la 12ème voie en gare de la Part-Dieu et sera l'**un des premiers aménagements importants envisagés pour améliorer le fonctionnement du Nœud Ferroviaire Lyonnais**. D'autres travaux s'échelonneront jusqu'en 2030 et au-delà pour améliorer la qualité de service aux voyageurs et la capacité du NFL.

Les solutions d'aménagement du pôle d'échanges de Lyon Part-Dieu s'inscrivent en compatibilité avec les hypothèses d'études du NFL aux différentes échéances et prennent en compte toutes les mesures conservatoires pour un développement futur de l'infrastructure afin d'accueillir les dessertes ferroviaires envisagées (TGV, TER...).

Par ailleurs, la réalisation concomitante des projets du PEM et de création de la voie L permettra d'optimiser les solutions en termes d'organisation des travaux et de libération des espaces (cf. détail du projet ci-après).



## ► DES ENJEUX D'ENVERGURE POUR LE PROJET

### LE MAINTIEN ET LE RENFORCEMENT D'UN HUB PERFORMANT, EN HYPERCENTRALITÉ URBAINE

Le Pôle d'Echanges Multimodal de Lyon Part Dieu met en relation 3 échelles :

- **Echelle internationale et européenne** : avec la gare et sa connexion rapide à l'aéroport grâce à Rhônexpress, la Part-Dieu est le point d'ancrage de la métropole lyonnaise dans l'Europe des Régions Métropolitaines. C'est une porte d'entrée internationale et interrégionale dans la géographie, dans l'histoire et dans l'économie Rhône-Alpine et Grand Lyonnaise.
- **Echelle métropolitaine** : la Part-Dieu est le point d'affluence et de redistribution de nombreux flux, à toutes les échelles, vers les pôles d'excellence, les lieux emblématiques qui se déploient sur l'agglomération lyonnaise pour affirmer sa dimension métropolitaine, du tourisme aux affaires, du commerce à la culture, du quotidien à l'exceptionnel.
- **Echelle locale** : à égale distance de l'Hôtel de Ville de Lyon, de l'Hôtel de Ville de Villeurbanne et de la Place Bellecour, la Part-Dieu doit s'affirmer comme le barycentre d'une dynamique métropolitaine intégrée.



# LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL AU CŒUR DU PROJET LYON PART-DIEU

Par sa fonction de porte d'entrée, le PEM constitue une vitrine aux yeux des métropolitains comme du monde entier. Le projet doit créer une identité forte qui fera de Lyon Part-Dieu **une destination prisée et appréciée des métropolitains et un espace d'accueil qualitatif pour tous, digne de cette métropole européenne.**

A ce titre, elle doit révéler le dynamisme et la performance économique, la qualité de vie « à la lyonnaise », le positionnement géographique idéal, la capacité d'expérimentation et d'innovation du territoire mais aussi une ville solidaire et durable.

Le projet de PEM de la Part-Dieu s'inscrit dans le périmètre plus large du projet urbain de la Part-Dieu, précisé dans un plan de référence élaboré par le Grand Lyon, qui a missionné le groupement d'architectes-urbanistes l'AUC.

Celui-ci vise notamment à :

- Créer une surface d'échanges desserrée et connectée** permettant d'optimiser les temps de trajet vers tous les points stratégiques de l'agglomération

- Réaliser une place publique métropolitaine** offrant une perspective sur la ville et sur les équipements majeurs du quartier (gare, centre commercial et bibliothèque)

- Repenser les espaces publics du quartier** pour faciliter les usages et interactions en reconnectant les différents espaces, et accompagner cette recomposition des moyens permettant d'en améliorer la lisibilité (signalétique, éléments de repérage,...) et le confort (mobilier urbain, ...),

- Offrir les conditions d'une mobilité performante et durable** en revisitant la place de chacun des modes de transports en cohérence avec les orientations du plan de déplacements urbains, en particulier en garantissant la bonne accessibilité du quartier en TCU, y compris par le réseau de surface, et par les modes doux

- Décloisonner les équipements du quartier** : bibliothèque, centre commercial, auditorium, gare...

- Intensifier l'urbanisme à travers le développement immobilier et la requalification de l'espace commun

- Régénérer et diversifier le bâti**, notamment du point de vue énergétique et environnemental



Le réaménagement du pôle d'échanges s'inscrit dans la stratégie déplacements du projet urbain de la Part Dieu, qui peut se résumer ainsi :

- **poursuite du développement de la desserte par les transports en commun,**
- **répartition plus maillée et hiérarchisée de la circulation automobile** dans un objectif de maîtrise du trafic
- **des aménagements de l'espace public** visant à rendre **plus confortables**, plus efficaces, plus lisibles et plus attractifs les déplacements piétons et vélos sur et à travers le quartier.

Il s'inscrit également dans la stratégie de mobilités des départements de l'Isère et du Rhône concernant les transports interurbains.



## **IV - LES OBJECTIFS, LE PROGRAMME ET LE PHASAGE**



L'objectif est d'aménager le pôle d'échanges de Lyon Part-Dieu à l'image de son rôle **de première gare de correspondance nationale**, premier pôle d'échanges régional, premier pôle de correspondance des Transports en Commun Urbains. Le pôle doit participer à l'affirmation du caractère hypercentral du quartier et à son rôle de porte d'entrée dans la métropole lyonnaise.

La gare de la Part-Dieu, encadrée par la place Béraudier à l'ouest et la place de Francfort à l'est (reliées par le hall traversant), est aussi en elle-même un espace public majeur du quartier, de la rive gauche du Rhône et de l'agglomération lyonnaise.

Cela implique de penser le devenir de cette partie du quartier comme une opération d'aménagement ambitieuse et qualitative, forcément complexe étant donné les multiples dimensions qui doivent s'y articuler : fonctionnalités des déplacements, des accessibilités et des échanges tous modes, développement et renouvellement immobilier, développement quantitatif et qualitatif de l'espace public, services nouveaux pour la mobilité, ...

## LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DES PROJETS

Pour le projet de PEM :

- le desserrement et la désaturation du pôle d'échanges, pour augmenter sa capacité
- le renforcement des intermodalités, pour fluidifier et faciliter les échanges
- l'intégration dans le projet urbain de la Part-Dieu et dans un schéma d'accessibilité repensé, pour assurer les liens entre le PEM et le quartier de manière optimale.

Pour le projet de création de la voie L :

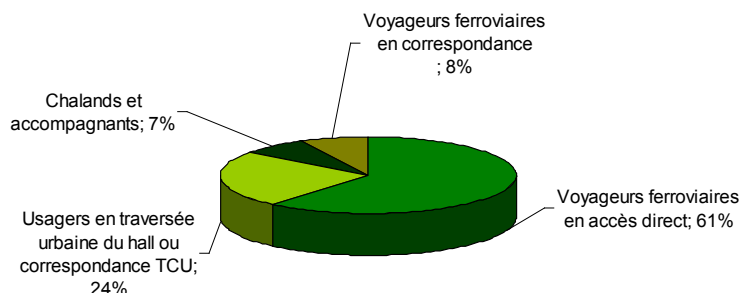
- améliorer la qualité de service pour les usagers du ferroviaire dans le NFL

Ces objectifs, le programme, sa spatialisation et le phasage des opérations ont été validés par tous les partenaires lors du comité stratégique du 4 avril 2013.

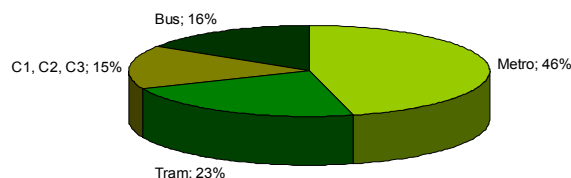
## LE PROGRAMME DES OPERATIONS

Le programme proposé par les partenaires permet d'anticiper sur les estimations de flux de passagers à l'horizon 2030 :

**Les usagers du pôle en 2030**



**Les Transports en Commun Urbains à la Part-Dieu en 2030**



Plus de 220 000 voyageurs par jour dans la gare

Près de 300 000 montées et descentes d'usagers par jour dans les stations TCU du pôle d'échanges

Ces projections ont permis de définir le programme suivant, à intégrer dans l'espace autour de la gare :

- 2 000 places de vélos (création)
- 300 places de 2 roues motorisées (création)
- 600 places de voitures en location (relocalisation et extension)
- 600 places de voitures en stationnement (création)
- 140 places de dépose minute (relocalisation)
- une gare routière interurbaine de 11 quais (relocalisation)
- une vingtaine de quais de bus (relocalisation partielle et extension)
- 150 places de taxis (relocalisation partielle)
- un pôle écomobilité pour accueillir les nouveaux moyens de mobilité durable (autopartage, centrale de mobilité...)

Ces fonctions sont localisées selon le plan page suivante.

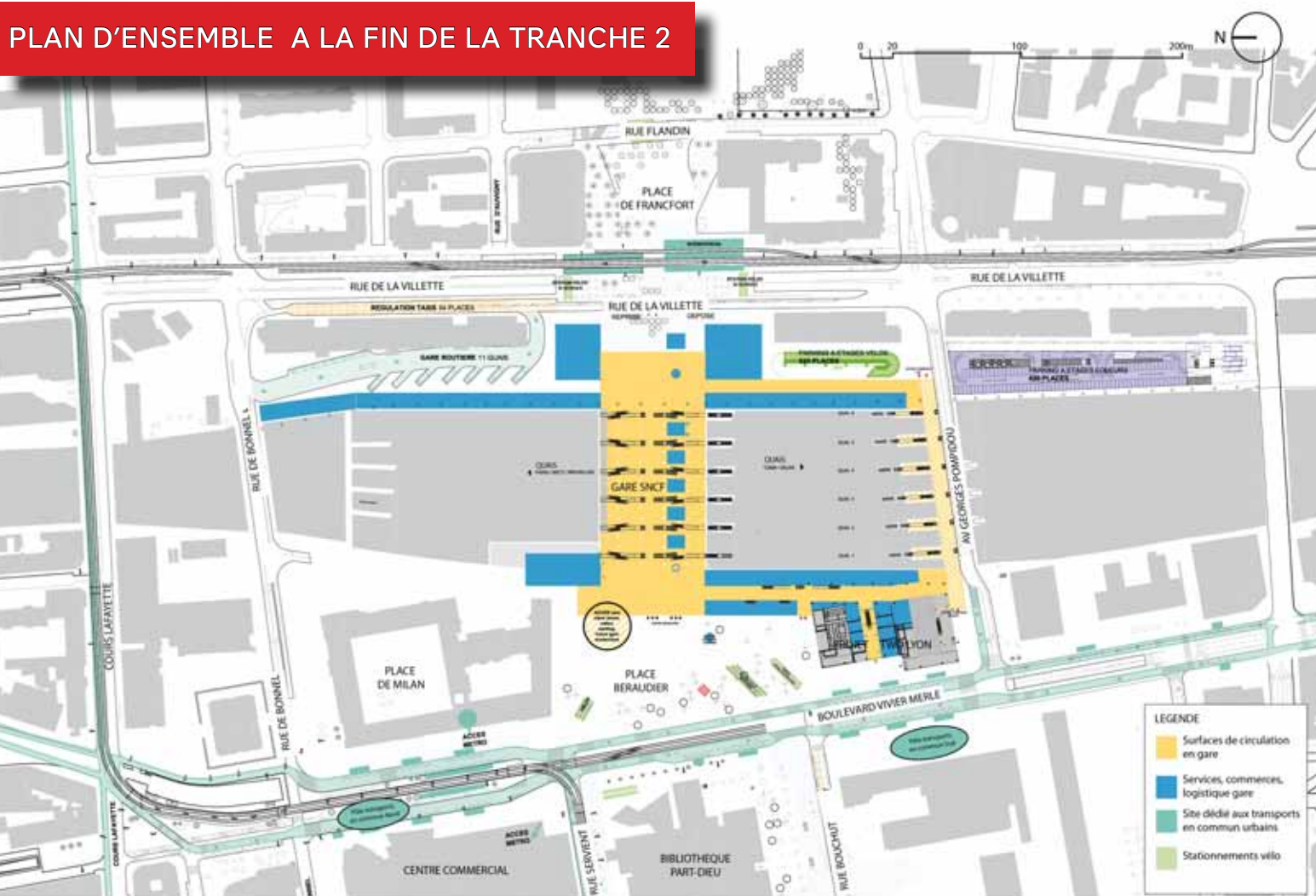
## DEUX PHASES DE TRAVAUX

Vue l'ampleur des projets et la nécessité de conserver le site en exploitation, il est proposé de réaliser les opérations en deux tranches, selon la répartition prévisionnelle suivante :

- **Tranche 1 : travaux sur la période 2016-2021**
- **Tranche 2 : travaux sur la période 2020-2028**

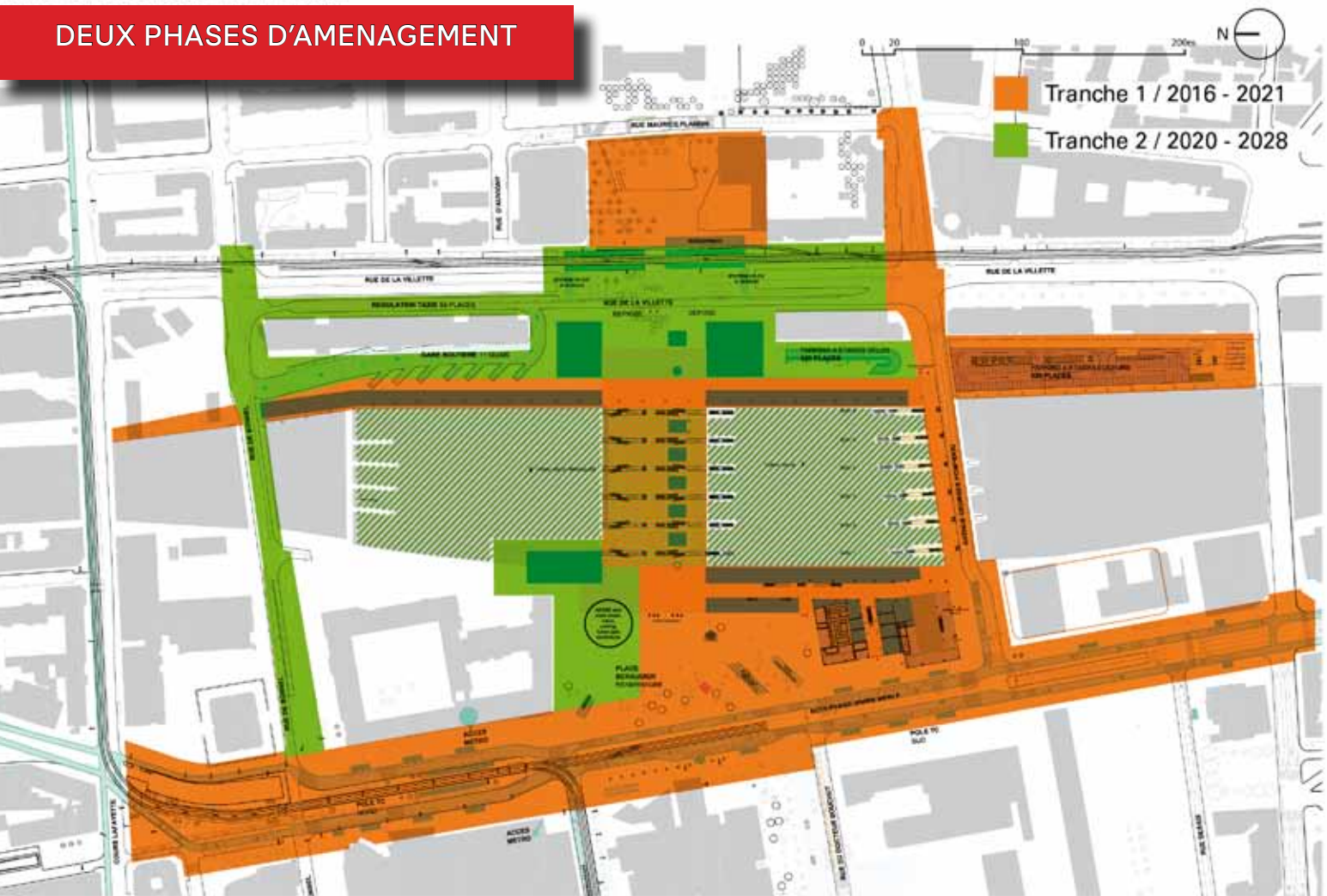
Les opérations projetées sont décrites ci-après. Elles sont particulièrement détaillées pour la tranche 1 et doivent faire l'objet d'études plus approfondies pour la tranche 2. Ces dernières feront si besoin l'objet de nouveaux dispositifs de concertation.

## PLAN D'ENSEMBLE A LA FIN DE LA TRANCHE 2



**IAUC** // Grand Lyon // Projet Lyon Part-Dieu // IAUC IAUCas BureauBas Smets ProDéveloppement EPCC CMNPartners ENCORE NoDesign agenceON CITEC RFRatements ELIOTH (EgisConcept) EGISFrance // 30.05.2013 / GARE PEM

## DEUX PHASES D'AMENAGEMENT



**la** // Grand Lyon // Projet Lyon Part-Dieu // CAUC CAUCas Bureau Bas Smets ProDéveloppement EPCC CMN Partners ENCORE NoDesign agence ON CITEC RFR Aliments ELIOTH (Egis Concept) EGIS France // 30/05/2013 / GARE PEM





## V - LE DETAIL DES AMENAGEMENTS



## ► POUR LE DESSERREMENT, LA DESATURATION DU POLE D'ÉCHANGES ET L'AUGMENTATION DE LA CAPACITE FERROVIAIRE

Le programme global prévisionnel de la gare vise à désaturer progressivement et durablement les espaces de circulation et d'attente, et développer les surfaces de services, de commerces et logistiques nécessaires conforme à l'échelle d'une grande gare européenne.

### UNE GARE PLUS GRANDE

Le projet prévoit à terme **le doublement de la surface d'accueil de la gare**, de 15.000 m<sup>2</sup> à 33.000 m<sup>2</sup>. La surface sera agrandie par son avancée à l'Est et à l'Ouest et la création de galeries déambulatoires de services et commerces latéralement aux voies ferrées, dès la tranche 1 :

- à l'Est, de l'avenue Pompidou à la sortie du hall et jusqu'à la rue de Bonnel,
- à l'Ouest, de l'avenue Pompidou à l'actuelle entrée du hall, nécessitant la démolition des hôtels, du bâtiment de l'horloge et du bâtiment « l'Orient » (B2), situé au sud de l'horloge, en lien avec l'opération « Two Lyon » .

Les extensions en lieu et place de l'actuel bâtiment « B4 » (« Rhôdanien », au nord de l'entrée du hall), et du bâtiment « Aquilon » situé en sortie du hall côté Vilette, sont projetées en tranche 2.

### ZOOM SUR LE PROJET TWO LYON

Conçu par l'architecte Dominique Perrault pour le groupe VINCI Immobilier, le projet TWO LYON regroupera dans un programme constitué de deux tours, des enseignes hôtelières pour plus de 460 chambres au total et une tour de bureaux de 170 m de haut et de 62 000 m<sup>2</sup> ainsi qu'une galerie commerciale reliée à celle de la nouvelle gare.



AUJOURD'HUI



Le hall de gare sortie place Béraudier / Vivier Merle

DEMAIN



Depuis le hall central, agrandi, vers la nouvelle galerie ouest, le hall Pompidou et la place Béraudier (vue d'intention)



AUJOURD'HUI



Secteur Pompidou (accès parking hôtels, dépose minute et dépose/reprise taxis)

DEMAIN



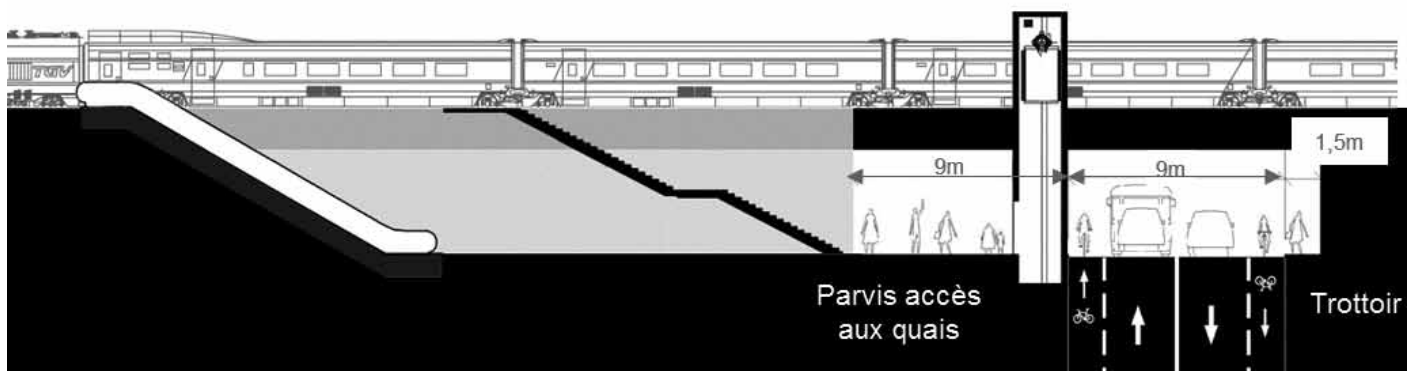
Galerie ouest depuis l'avenue Pompidou vers le hall d'accueil (vue d'intention)

## UN NOUVEL ACCES A LA GARE PAR L'AVENUE POMPIDOU

La création d'un nouvel accès aux quais depuis l'avenue Pompidou, au niveau de l'actuelle voirie, sous le plateau ferré est également proposée dès la tranche 1. En effet, les quais sont situés de part et d'autre de l'avenue Pompidou et du hall principal. Ce nouvel accès :

- participe notablement au désengorgement du hall,
- offre une nouvelle capacité d'évacuation des quais,
- améliore le confort pour les usagers quotidiens du sud du quartier en développement (secteurs La Buire, Mouton Duvernet),
- participe au desserrement de la gare, en cohérence avec le projet urbain et avec le besoin de « changement d'échelle » de la gare,
- répartit mieux la demande d'accès en transports en commun urbains, notamment depuis les pôles bus sur Vivier Merle.

Cet accès permet de desservir les 6 quais existants au moyen d'un escalier fixe, un escalator et un ascenseur placés dans des espaces à aménager à l'intérieur des culées existantes de l'ouvrage ferroviaire.



L'aménagement proposé du passage sous voie est le suivant :

- **création d'un espace public de 9 m** de large relié aux nouvelles galeries Est et Ouest de la gare, permettant l'accès aux quais ainsi que les traversées urbaines interquartiers,
- **maintien de deux voies de circulation** pour les voitures et les Transports en Commun Urbains,
- **création de deux bandes cyclables** permettant la traversée Est-Ouest du quartier,
- **travail sur l'ambiance du passage sous voie** : luminosité, aération, ambiance acoustique et thermique, etc...

## UNE GARE PLUS FONCTIONNELLE

Au-delà de l'augmentation de la surface, le projet prévoit de mieux organiser les espaces au sein de la gare. Ainsi le hall actuel sera **libéré de la plupart des commerces et services** qui seront installés dans les galeries latérales dès la tranche 1.

Les accès verticaux dans le hall, permettant d'accéder aux quais, seront complètement réorganisés en tranche 2 de façon à optimiser les flux dans le hall.



A TERME, 20 % DES USAGERS DE LA GARE DEVRAIENT EMPRUNTER LE NOUVEL ACCES POMPIDOU

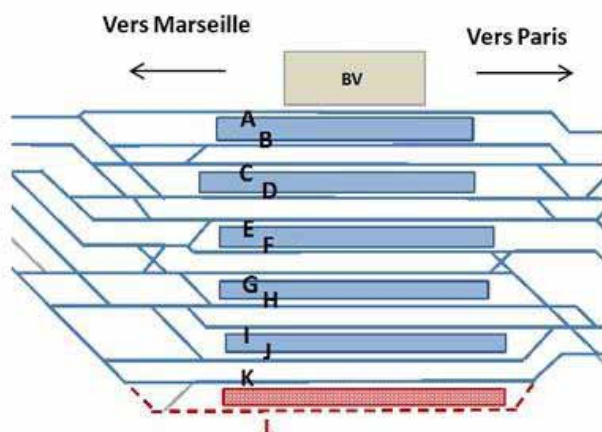




## UNE AMÉLIORATION DU SERVICE FERROVIAIRE : LA CRÉATION DE LA VOIE L.

En réponse aux enjeux de fonctionnement du Noeud Ferroviaire Lyonnais, la construction d'une douzième voie en gare Part-Dieu, dite voie L, a pour objectif de faciliter la gestion des circulations des trains avec une voie supplémentaire en gare (réduction des retards, souplesse dans la gestion quotidienne de la gare), voire d'en augmenter le nombre, pour améliorer la qualité de service aux voyageurs ferroviaires. Elle sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

GARE DE LYON PART-DIEU EN 2020

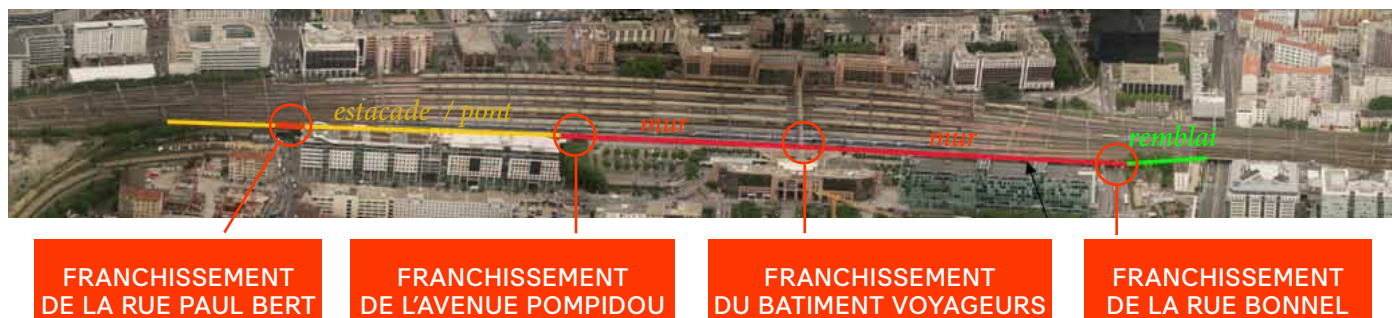


En plus de la respiration qu'elle amènera en ce qui concerne l'occupation des voies en gare, elle est un préalable à certains travaux envisagés ultérieurement comme l'élargissement des quais voyageurs qui permettront de désaturer les quais aux heures de grande affluence.

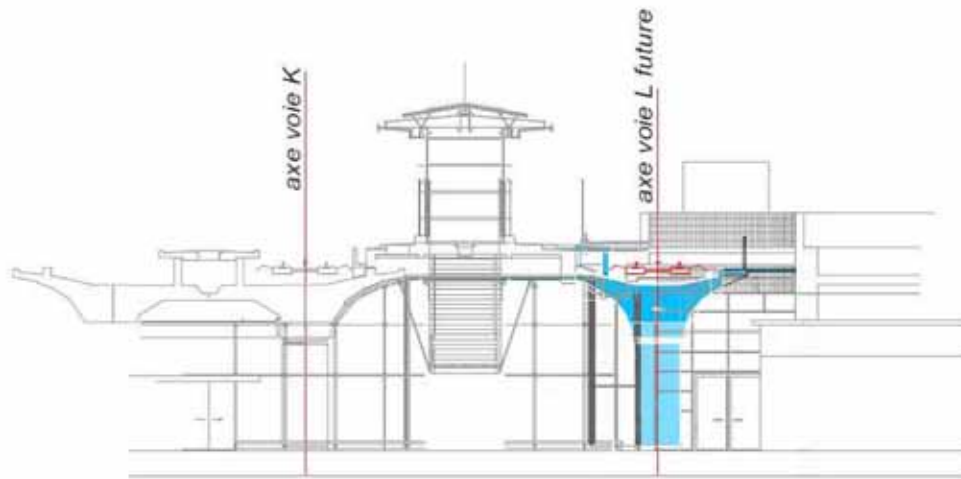
Réaliser la voie L au préalable permettra le cas échéant de limiter les perturbations sur l'exploitation de la gare.

Pour disposer d'une nouvelle voie à quai de 400 m, il est nécessaire de créer une nouvelle voie d'environ 800 m de longueur. Cette voie utilisera le même quai que la voie K.

Pour être positionnée ainsi, elle nécessite la conception d'une infrastructure supportant la voie entre le Cours Lafayette au nord et un peu au-delà de la rue Paul Bert au sud. Elle est prévue en estacade entre l'avenue Pompidou et la rue de Bonnel tel que présentée sur la coupe transversale page suivante et en ouvrage de soutènement et remblais sur les autres sections.



Cette voie devra franchir le bâtiment voyageurs (BV) et plusieurs voiries. Ces franchissements sont repérés sur le plan de situation présentés ci-dessus.



*Coupe transversale projetée de la voie L*



**Voie L et principe d'accès aux quais depuis l'avenue Pompidou (vue d'intention)**



## UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL AU CŒUR DES ENJEUX DE MOBILITE DURABLE

Le Pôle d'Échanges Multimodal sera demain **accueillant, confortable, accessible** et favorisera l'essor des modes doux, vélo et marche à pied. Fluidité de la gestion du parcours par l'accueil et l'information en temps réel, confort à travers la disposition et la propreté des zones d'attente, la qualité de la sonorisation, la variété des services offerts... Parmi ces services, certains seront liés au déplacement, d'autres permettront d'utiliser une partie du temps consacré au déplacement pour des démarches de la vie quotidienne.

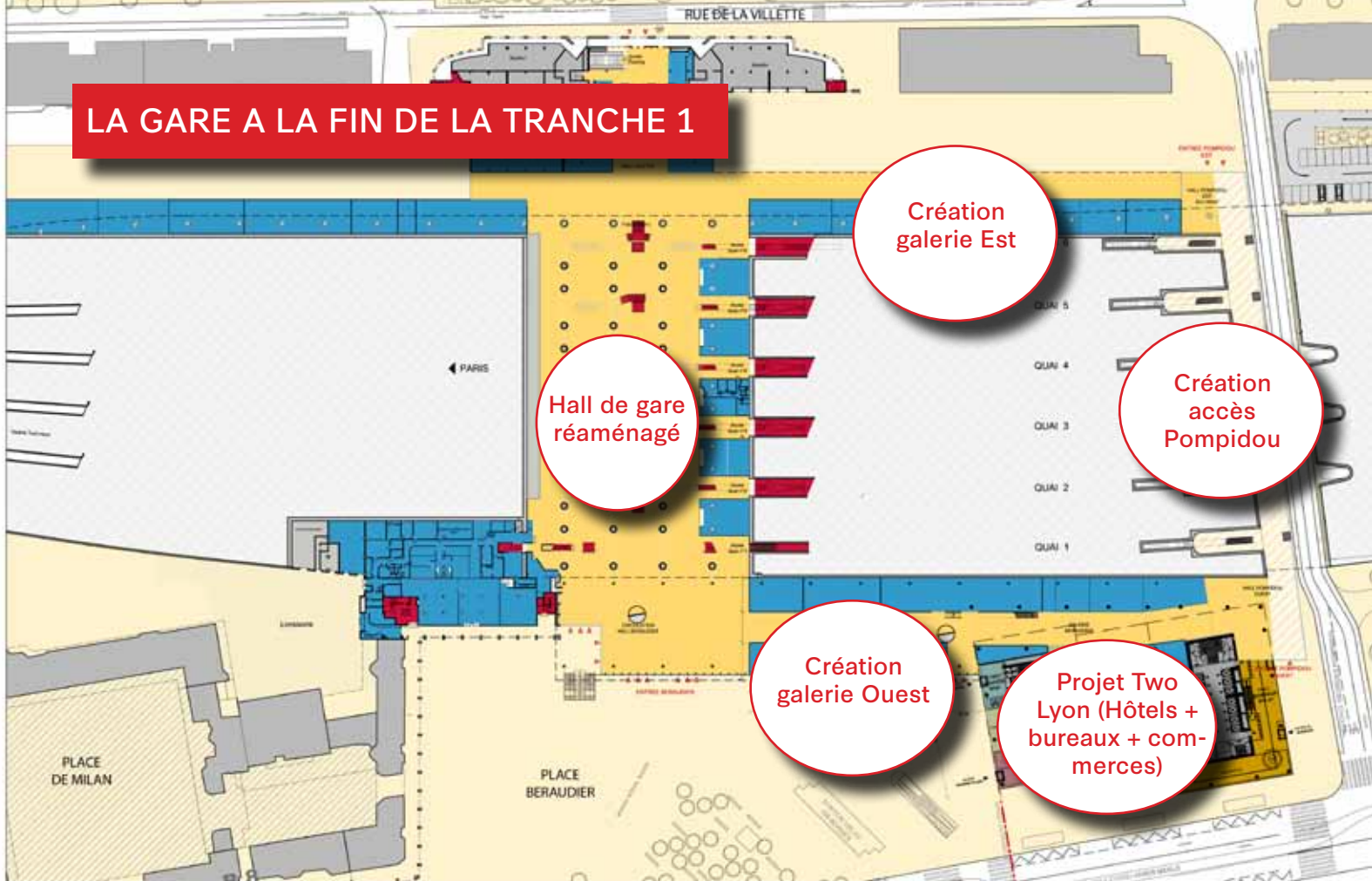
Comme lieu privilégié d'interconnexions, les gares ne sont plus aujourd'hui seulement des lieux permettant d'être conduit d'un point A à un point B, mais aussi un ensemble de services appelés à se diversifier. Les voyageurs auront facilement accès aux informations utiles pour gérer au mieux leur voyage : optimisation du temps de trajet, avant, pendant et après celui-ci, services et produits innovants adaptés aux nouveaux modes de vie et de consommation.



Les objectifs environnementaux du projet porteront en particulier sur les préoccupations suivantes, qui feront l'objet d'études détaillées :

- l'efficacité énergétique,
- la santé des occupants,
- le confort hygrothermiques des espaces intérieurs,
- la gestion et qualité de l'eau,
- les choix des matériaux et procédés de construction,
- le confort acoustique des occupants,
- la gestion des déchets,
- un chantier à faible impact environnemental,
- l'évolution dans le temps, l'entretien et la maintenance.

## LA GARE A LA FIN DE LA TRANCHE 1



## LA GARE A LA FIN DE LA TRANCHE 2





## ► LE RENFORCEMENT DES INTERMODALITES

Le projet vise à renforcer durablement les intermodalités en accès à la gare et au réseau de Transports en Commun Urbains et rééquilibrer les accès en faveur des modes doux (marche à pied, vélos) et des TCU.

Le pôle d'échanges sera conçu de façon intégrée, **pour garantir aux voyageurs un service de qualité et sans rupture, adapté à leurs demandes et ce quelque soit leur mode d'accès.**

Il s'agit de faire de la gare de Part-Dieu **un lieu d'échanges et de complémentarité entre les différents transports, un lieu de vie et de services pour les usagers, au centre d'un quartier urbain dense et durable.** La gare routière, les transports en commun urbains, les vélostations et parking 2 roues motorisées, les stations taxis, les parking minute, les parkings longue durée, le pôle écomobilité, seront intégrés de manière lisible et fluide autour de la gare ferroviaire, et offriront un haut de niveau de service. L'intermodalité sera organisée ainsi :

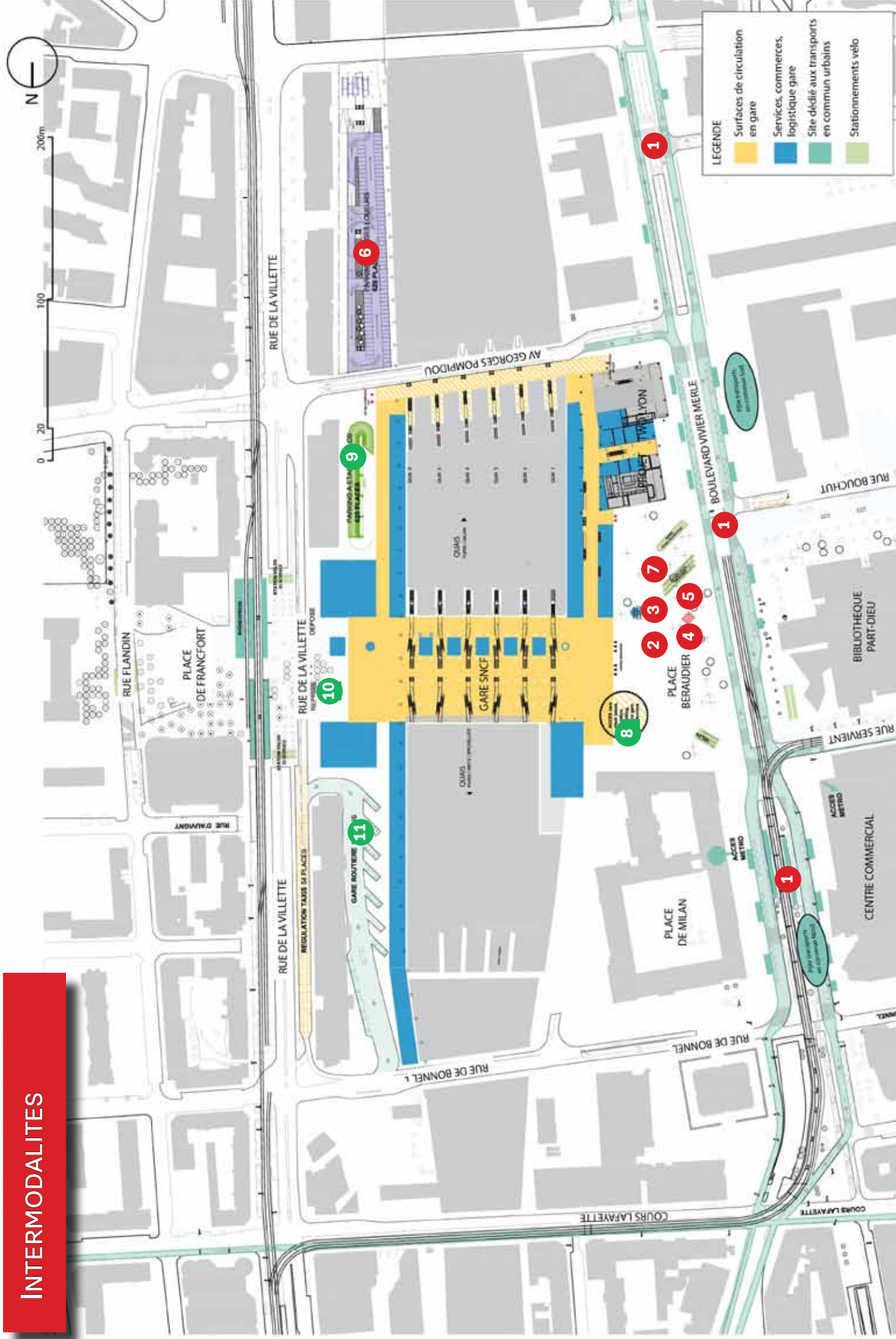
### En tranche 1

- 1 le réaménagement des quais pour les bus sur le boulevard Vivier Merle, répartis en deux pôles, autour de la station tramway T1, et un nouveau pôle entre la rue Bouchut et l'avenue Pompidou ainsi qu'entre l'avenue Pompidou et la rue Paul Bert, et rue Desaix
- 2 la création d'une vélostation en sous-sol de la Place Béraudier,
- 3 la création d'un parking 2 roues motorisées en sous-sol de la Place Béraudier,
- 4 la création d'un parking longue durée dans le sous-sol de la Place Béraudier,
- 5 la relocalisation de la dépose minute Ouest sous la place Béraudier,
- 6 la relocalisation des parking loueurs dans un seul parking dans la Cour Villette au Sud de Pompidou,
- 7 le réaménagement de la station taxi dans le sous-sol de la Place Béraudier en complément de celle située côté Villette

### En tranche 2 :

- 8 la reprise de l'accès au métro depuis la place Béraudier, intégré à la gare
- 9 la création d'une vélostation Cour Villette Sud
- 10 la relocalisation de la dépose minute actuellement située sur la Place de Francfort côté Est de la gare, en sous-sol côté Villette
- 11 la relocalisation de la gare routière actuellement située sur la Place de Francfort côté Est de la gare, dans la Cour Villette Nord.

## INTERMODALITES





# ► L'INTÉGRATION DANS LE PROJET URBAIN LYON PART-DIEU ET SON SCHEMA D'ACCESSIBILITE REPENSE

## LES ESPACES PUBLICS ET LES VOIRIES

Le projet prévoit d'aménager une gare place-publique reliant l'est et l'ouest du quartier, de la Place Béraudier à la Place de Francfort, offrant de nouvelles perspectives vers les rues Bouchut et Servient réaménagées.

**1** PLACE BÉRAUDIER : libérée suite à la démolition du bâtiment B10, et agrandie avec le retrait vers le sud de la façade de Two Lyon par rapport à l'actuel îlot des hôtels, elle sera réaménagée en espace public de rayonnement métropolitain, représentatif de l'espace public « Sol Facile » de la Part-Dieu. Cette vaste agora ouvrira des perspectives vers la bibliothèque municipale, le centre commercial, les rues Bouchut et Servient.

Le trafic automobile sera supprimé sur Vivier-Merle face à la place, avec le report du tourne à gauche vers la rue Servient au niveau de la rue Bouchut prolongée. La place accueillera en sous-sol un vaste espace de mobilité mettant en relation une grande vélostation, une dépose minute, une station taxis, un parking, le métro et la gare. En tranche 1 est prévu l'aménagement du côté sud de la place (par rapport à la station de métro), puis en tranche 2, la reprise de l'accès métro (voir pages suivantes)

- 2** BD VIVIER MERLE : la réorganisation du boulevard intègre dès la tranche 1 :
- la création d'un itinéraire cyclable et de cheminements piétons sécurisés,
  - la réorganisation des stations de bus et tramway en deux pôles, autour de la station tramway T1, un nouveau pôle entre la rue Bouchut et l'avenue Pompidou ainsi qu'entre l'avenue Pompidou et la rue Paul Bert
  - La trémie d'accès pour les taxis sera reprise.



LA TRÉMIE VIVIER MERLE SERA DÉCALÉE VERS LE SUD POUR CRÉER UN NOUVEAU PÔLE BUS ENTRE LA RUE BOUCHUT ET L'AVENUE POMPIDOU.



Boulevard Vivier Merle



AUJOURD'HUI



La place Béraudier fermée par le bâtiment B10

DEMAIN



La place Béraudier ouverte sur le quartier (vue d'intention)



AUJOURD'HUI



La place Béraudier et la gare peu visibles et coupées du quartier

DEMAIN



La place Béraudier ouverte, la nouvelle façade de la gare et le projet Two Lyon (vue d'intention)



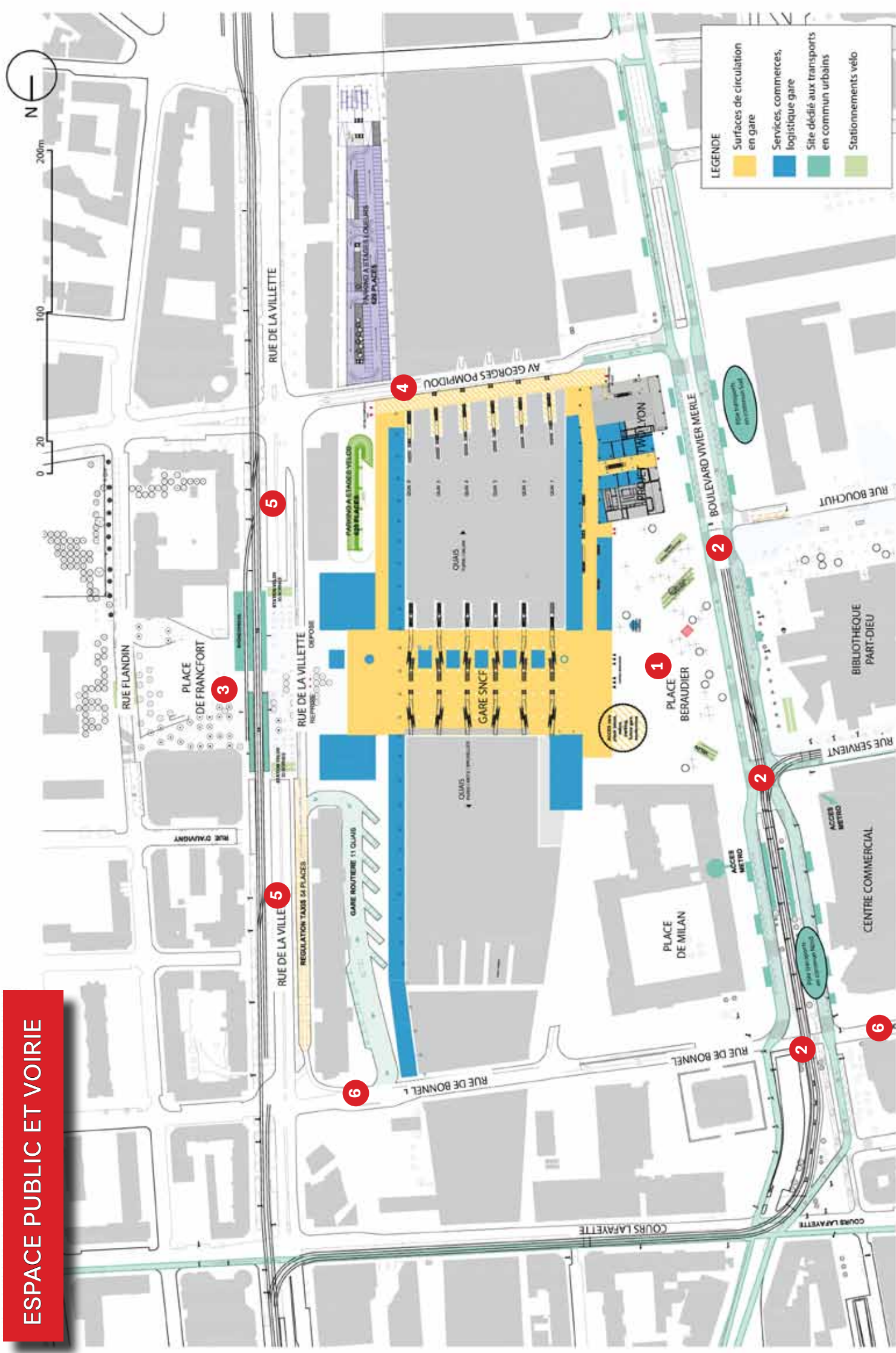
**3 PLACE DE FRANCFORT** : en tranche 1, la place est réaménagée en conservant la gare routière et le parking-minute, pour laisser davantage d'espace aux piétons et à la végétation, et donner davantage de visibilité à la sortie de la gare. Ces deux équipements seront ensuite déplacés en tranche 2 afin de faire de la place un espace piétonnier.

**4 AVENUE POMPIDOU** : afin de créer des nouveaux accès aux quais, il est proposé la création d'un espace de 9m de large côté nord donnant accès pour chaque quai à un escalator, un escalier, un ascenseur, relié aux nouvelles galeries Est et Ouest de la gare. Deux voies de circulation ouvertes aux voitures particulières, et transports en commun, sont maintenues, et deux bandes cyclables seront créées afin de permettre les traversées Est-Ouest du quartier en bus, taxis, vélos et voiture particulière.

**5 RUE DE LA VILLETTE** : réaménagée en tranche 2 de façon à assurer la cohabitation entre les taxis et l'accès à la gare routière relocalisée dans la Cour Villette Nord.

**6 RUE DE BONNEL** : réaménagée en tranche 2 de façon à assurer l'accès au sous-sol Béraudier, à la gare routière côté Villette, et au reste du quartier.

ESPACE PUBLIC ET VOIRIE





## LES ITINERAIRES D'ACCES EN DEUX ROUES, TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS DE SURFACE ET VOITURES

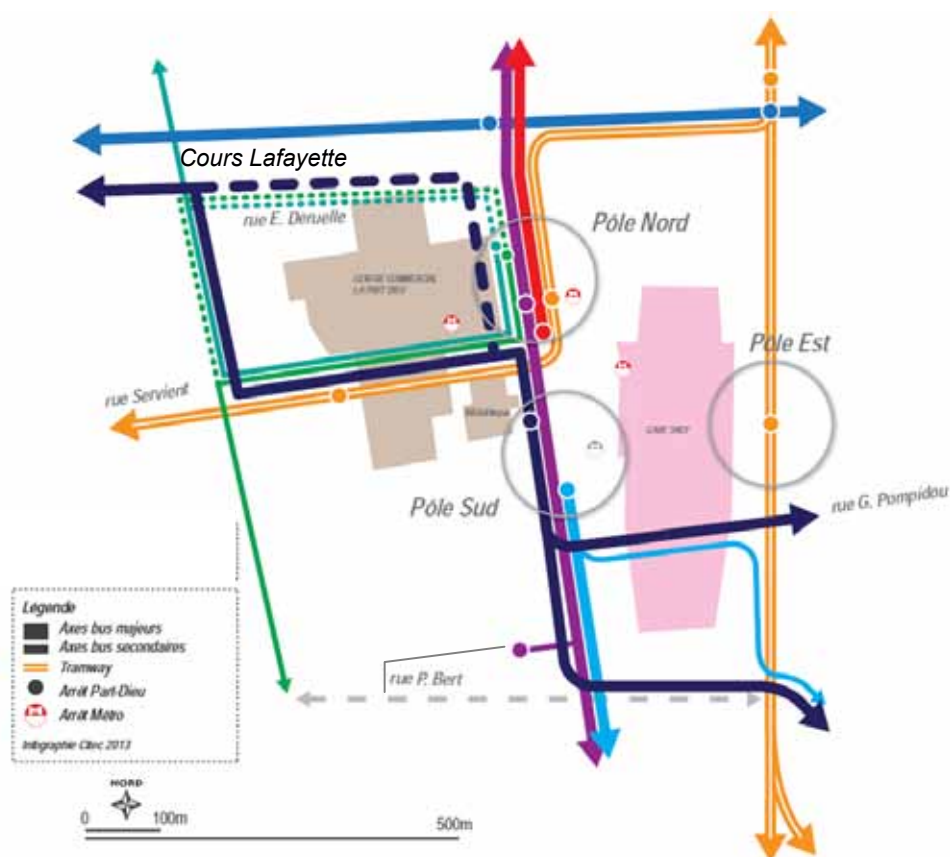
### Vélos

Les itinéraires d'accès en vélo sont améliorés, en lien avec la création des deux vélostations, avec la création d'un itinéraire sécurisé sur Vivier Merle et sur Pompidou. Ceux-ci sont reliés aux itinéraires prévus dans le plan « modes doux » du Grand Lyon.

### Transports en commun urbains

Les transports en commun de surface bénéficient d'une surface dédiée sur l'avenue Vivier Merle entre les rues Bonnel et Bouchut, avec la suppression de la circulation automobile entre Servient et Bouchut.

Le décalage de la trémie Vivier Merle plus au sud permet également de libérer l'espace entre les rues Bouchut et Pompidou au profit, notamment, des transports en commun et des piétons. Le projet est cohérent avec celui de mise à double site propre de C3. L'objectif est également de développer les couloirs de bus et les priorités aux feux sur les voies d'accès au quartier afin d'améliorer l'efficacité des TC en accès au quartier.



## Plan de circulation des voitures

Les itinéraires d'accès en voiture particulière visent à maîtriser les traversées des voies ferrées et le transit à travers le quartier pour y favoriser les modes alternatifs et garantir un accès direct depuis le périphérique, à une échelle plus large.

L'avenue Pompidou passe ainsi de 4 à 2 voies, le tourne-à-gauche sur le boulevard Vivier Merle vers la rue Servient est reporté vers la rue Bouchut, prolongée depuis Vivier Merle. La création d'un parking côté Béraudier, accessible depuis Vivier Merle et en sortie vers Servient et Garibaldi, permet ainsi aux usagers en provenance du sud et l'ouest de l'agglomération de ne pas franchir les voies ferrées dans le cœur de la Part Dieu.

Les déposes et reprises taxis seront maintenues des deux côtés de la gare, au niveau de la rue de la Villette et sous la Place Béraudier.





# ► SYNTHÈSE : LE DETAIL DES AMÉNAGEMENTS DE LA PREMIÈRE TRANCHE PAR MAÎTRE D'OUVRAGE

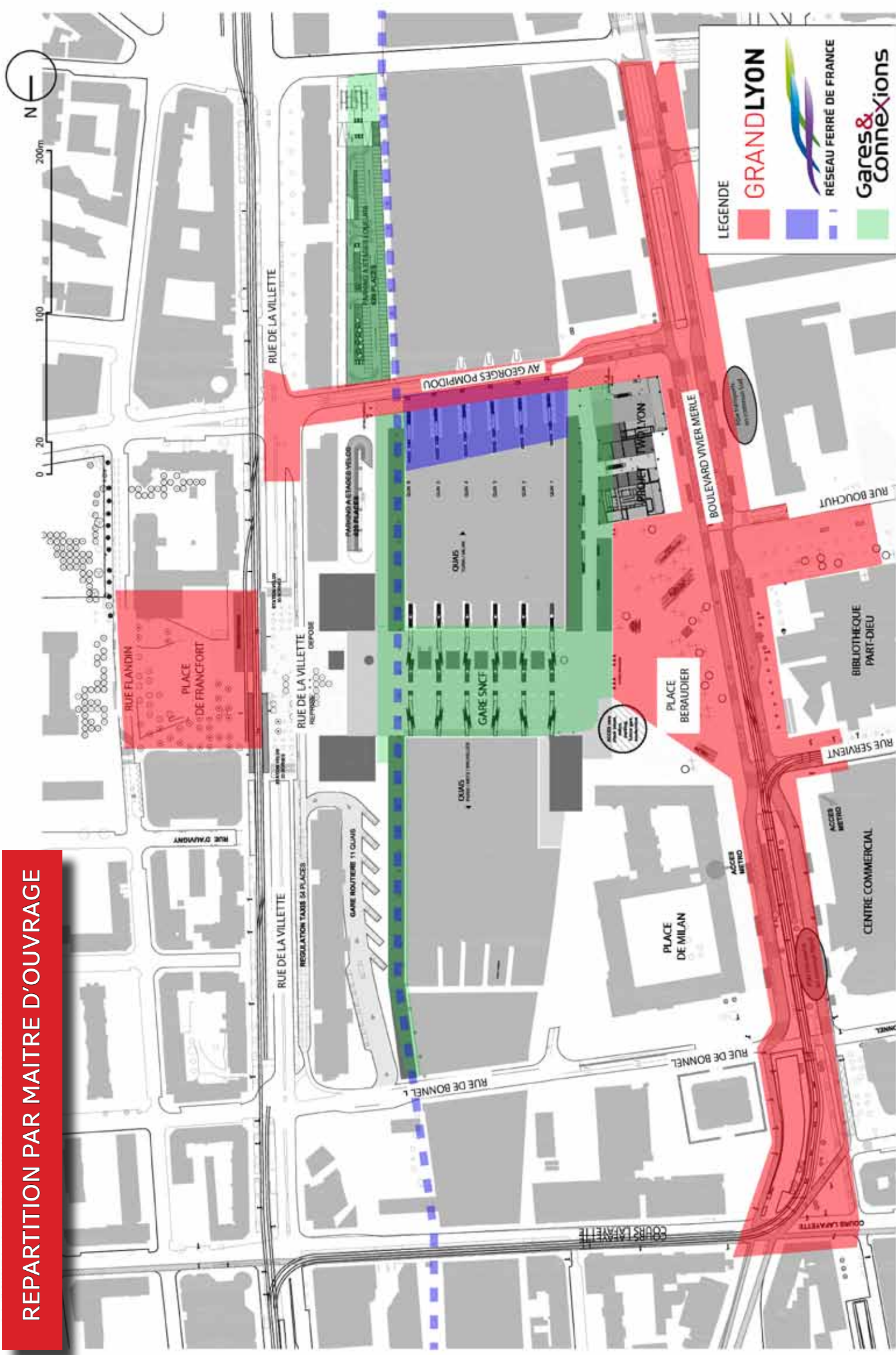
GRANDLYON

Gares & Connexion SNCF



- La démolition du bâtiment sur la Place Béraudier face à la gare
- L'aménagement du sous-sol de la place Béraudier intégrant l'espace mobilité
- Le réaménagement de la place Béraudier
- La restructuration des trémies d'accès et de sortie des taxis et de l'espace mobilité en sous-sol de Béraudier, et le décalage de la trémie Vivier Merle vers le sud
- Le réaménagement de la place de Francfort
- Le réaménagement du boulevard Vivier Merle, incluant les cheminements piétons, les pôles TCU et la prise en compte des vélos
- Le réaménagement de l'espace du passage sous voie Pompidou
- Opérations connexes : aménagement rues Bouchut et Servient
- La démolition de l'horloge au sud de la place Béraudier et l'aménagement de la façade sud de la gare
- La création d'un parking loueurs entre l'avenue Pompidou et la rue Paul Bert (par l'opérateur de parking)
- La création d'une galerie au sud de la place, derrière le projet « Two Lyon »
- L'aménagement de la galerie Est de la gare
- La réorganisation partielle du hall de la gare
- La création des accès verticaux aux quais côté avenue Pompidou pour le PEM
- La voie L pour le noeud ferroviaire lyonnais

# REPARTITION PAR MAITRE D'OUVRAGE







## VI - LE PLANNING ET LE COUT

## LE PLANNING PREVISIONNEL

**2013**

- Concertation préalable
- Lancement des études d'avant-projet de la tranche 1 des travaux

**2014**

- Etudes d'avant-projet
- Etudes d'impact
- Démolition du B10

**2015**

- Etudes et consultation des entreprises
- Début de la procédure de permis de construire de la gare
- Enquêtes publiques

**2016**

- Début des travaux de la gare, de la voie L, des espaces publics et des voiries

**2016-2021**

- Travaux et premières livraisons

**2020 - 2028**

- Deuxième tranche

## LE BUDGET

Le coût de la première tranche de travaux du Pôle d'Echanges Multimodal est estimé, au stade d'étude préliminaire, à 180M€HT.

Celui de la voie L est estimé à 83M€HT.



