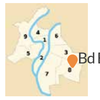


2050, LE BOULEVARD DES ÉTATS-UNIS DANS LE MONDE D'APRÈS

Transformer le paysage de la rue en le centrant sur les modes doux (en particulier le piéton), les TC et le patrimoine, tout en réorganisant les mobilités entre les sous quartiers de la ville-centre et les périphéries lyonnaises

Par les élèves de cycle 4 de l'atelier d'urbanisme du collège Alice Guy (69008) : Sanae OUIS, Angelina GERONIMI, Marilou COLOMBE, Noussayba SELLES, Camelia KROUK, Sami ABDELLALI, Isalys BELLIOT

Que retenir du confinement 2020 sur la limitation des déplacements piétons?

Cette période a limité les possibilités d'usage de l'espace et du temps. La limite des sorties quotidiennes réduites à une heure/jour dans un rayon de 1 km autour du domicile a particulièrement bouleversé la manière de vivre et d'habiter les territoires du quotidien. Chacun a apprécié différemment sa manière d'habiter et d'investir son espace proche.
Le "dehors" a été vécu comme la possibilité de croiser d'autres personnes que celles de son foyer. Les commerces et services de proximité étaient essentiels.

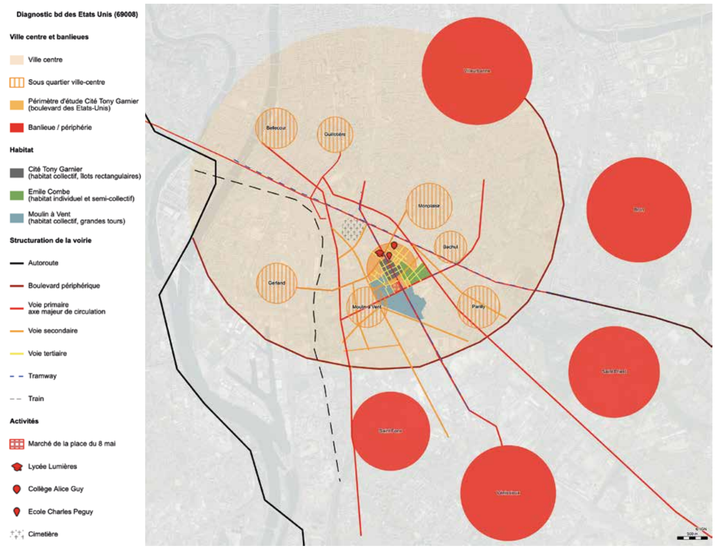
Que retenir du confinement 2020 sur la réduction des déplacements motorisés?

L'arrêt des mobilités a transformé le paysage de la ville pour un temps : disparition des embouteillages, des heures de pointe, suspension du trafic pendulaire laissant place à un vide (notamment sur les routes) et au calme métropolitain.
Le confinement a conduit à l'extinction du bruit de fond de l'agglomération. Ce bénéfice n'est pas dû à la réduction des mobilités, mais à l'absence de déplacement motorisé.

D'après «L'Agence en écoute et en proposition-In covid», UrbaLyon, 23.10.2020

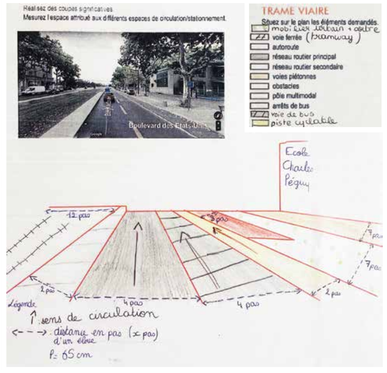
Enjeux

- Réduire les déplacements contraints (trafic pendulaire)
- Repenser les mobilités en profitant de la présence de différents moyens de transports
- Transformer le paysage urbain
- Mieux équilibrer la répartition des voies
- Donner une impulsion très forte à la marche et rallonger les temps de parcours des déplacements piétons dans le rayon d' 1 km autour du collège
- Mettre au coeur de l'aménagement le bien être des habitants
- Favoriser le calme métropolitain en réduisant le bruit des transports
- Végétaliser les espaces
- Profiter de la situation stratégique du périmètre en plein coeur du musée à ciel ouvert Tony Garnier



Le boulevard des États Unis se situe dans le 8e arrondissement de Lyon. Il commence sur l'avenue Berthelot, place Mendès France, en prolongement du boulevard de l'Europe. Le boulevard des Etats-Unis quitte Lyon en croisant l'avenue Viviani et entre à Vénissieux qu'il traverse aussi sous le nom de boulevard Joliot Curie. C'est un axe majeur de circulation de la ville avec beaucoup de flux de déplacements contraints (trafic pendulaire).

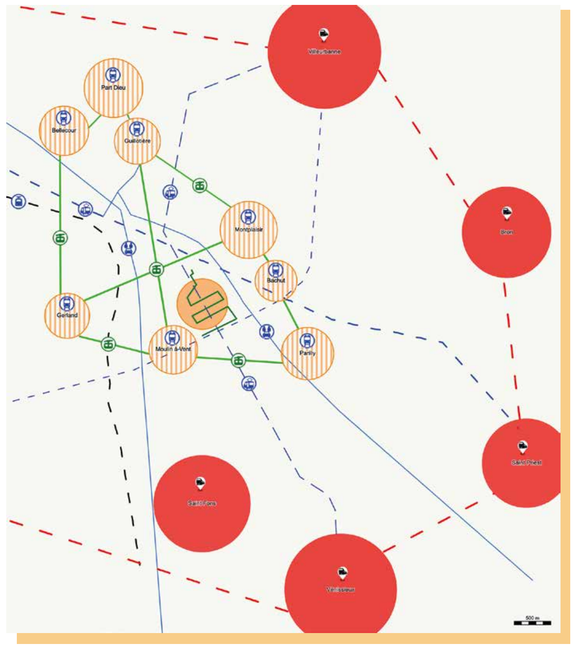
Diagnostic à partir d'une ballade urbaine



Le tramway T4 occupe toute la partie centrale, deux voies de circulation passent de chaque côté avec le bus 53. **Malgré de grands trottoirs, cette large avenue donne l'impression d'être uniquement au profit des véhicules et du tramway, non du piéton dont la promenade est peu attractive.** La bande verte du tramway donne son unité à l'espace mais ce moyen de transport scinde le boulevard en deux.

Le boulevard des États entre dans la cité Tony Garnier réalisée selon un plan d'ensemble de l'architecte urbaniste Tony Garnier visant à établir une cité parfaite. Deux autres sous quartiers résidentiels aux formes de bâtiments très différentes (Emile Combes et Moulin à Vent) bordent le boulevard et sont socialement très inégaux.

Organiser les mobilités en réduisant le trafic pendulaire au profit des modes doux et des TC

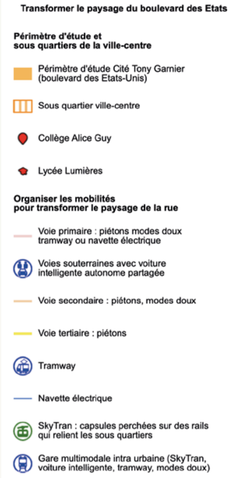


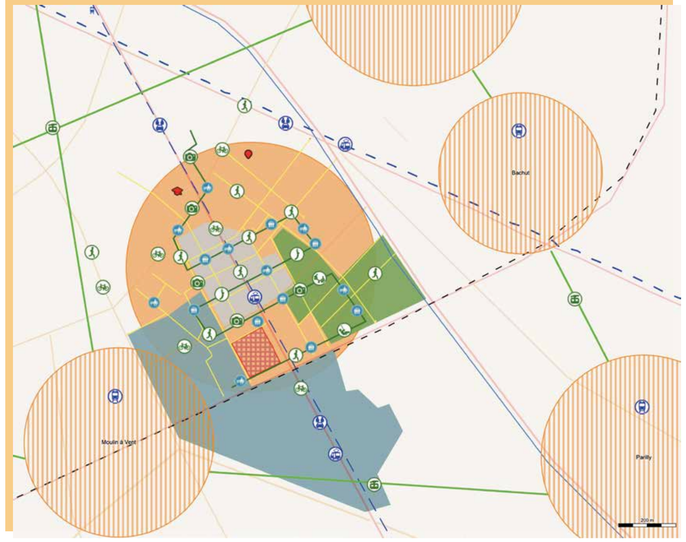
Les sous quartiers de la ville-centre sont reliés par des petites capsules perchées sur des rails placés à 10 m du sol (adaptation urbaine de la lévitation magnétique), le SkyTran. Ces petites voitures sans roues atteignent jusqu'à 70 km/h et servent principalement à désengorger le trafic en ville. Leur jauge de 4 personnes permet de proposer un TC qui facilite le respect des distances de sécurité en cas de pandémie. Chaque sous-quartier a des gares multimodales où sont garées les VP des habitants des périphéries et où l'on peut prendre le Sky Tran, le tramway (ou la navette électrique) et louer des vélos.

Les périphéries de Lyon sont reliées entre elles par un aérotrain grande vitesse sur le modèle du SpaceTrain. L'habitant des périphéries gare son véhicule intelligent dans les gares multimodales de la ville-centre et prend les TC (capsules, tramway, navette électrique) pour se déplacer en ville.

SpaceTrain, projet de navettes autonomes sur coussins d'air

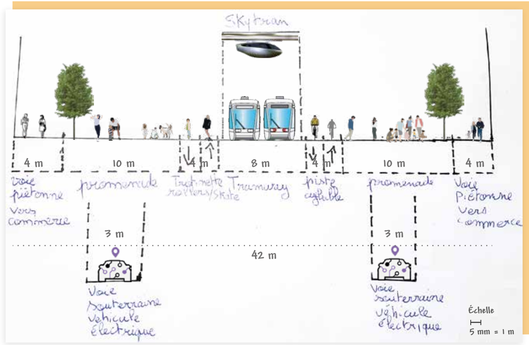
Transformer le paysage urbain et mettre au cœur de l'aménagement le bien être des habitants





Les **axes majeurs de la ville-centre** (comme le boulevard des États-Unis) sont dédiés aux **tramways ou aux navettes électriques autonomes et aux modes doux** (avec une place importante pour le **piéton**). Les axes secondaires et tertiaires sont réservés aux modes doux. **Il n'y a plus de voies en surface pour les véhicules personnels électriques** (les VP thermiques n'existent plus). Sous ces axes, il y a des **routes souterraines avec des voitures intelligentes réservées aux habitants de la ville-centre**. L'arrêt des véhicules motorisés sur l'espace de rue **transforme le paysage de la ville** et réduit le bruit des transports. **Le trafic pendulaire sur la voierie disparaît**, laissant place à un **nouveau partage de l'espace et à un calme métropolitain.**

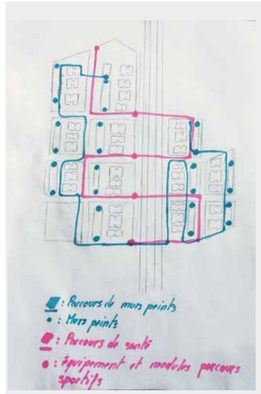
Mieux équilibrer la répartition de la voirie au profit du piéton



Coupe de rue du boulevard des Etats-Unis (69008) en 2050

La coupe de rue du boulevard des États transforme le paysage urbain et réorganise les mobilités avec une ligne de tramway double sens végétalisée au centre, une re répartition de la voirie des deux côtés du tramway au profit du piéton et des modes doux. Ainsi est créée une large promenade (avec un tracé au sol spécifique), une piste à vélo double sens et une piste pour rollers, trottinette et skate. Des trottoirs bordent les magasins de proximité du boulevard. Ainsi l'espace est sécurisé et adapté aux multiples usages. Des passerelles ponctuelles permettent de passer d'un côté à l'autre du boulevard. Une impulsion très forte est donc donnée à la marche avec un aménagement centré autour du piéton et pas seulement autour du cycliste.

Projet SkyTran développé par la NASA



A l'échelle du boulevard des États-Unis dans le périmètre du musée Tony Garnier, **une promenade urbaine végétalisée, ponctuée de zones de détente et de parcours sportifs, relie les murs peints avec un tracé au sol et une signalétique spécifiques. Cette déambulation invite le piéton à visiter le musée à ciel ouvert.** Elle fait le lien entre les sous quartiers Emile Combe, Moulin à Vent et la Cité Tony Garnier, socialement inégaux et aux ambiances différentes. Cette promenade sensorielle permet d'allonger le parcours, de se détendre et de pratiquer du sport dans le rayon d'1 km autour du collège. Le dehors favorise le contact social où l'on peut se dépenser physiquement. **La promenade urbaine met au coeur de la ville le bien être des habitants et redonne de la nature dans l'espace public, ce qui répond aux aspirations de qualité de vie des habitants. L'espace de la rue est aussi un lieu culturel en soi, avec des fuites visuelles et une mise en valeur du patrimoine**.

Mur n°15-quartier des Etats-Unis

Place à Milan

Code QR à scanner pour écouter le récit d'expérience urbaine