



pour la cité humaine - les droits du piéton

Association déclarée à la Préfecture du Rhône

Date : 25 août 2011

Rédacteur : Yves Gascoin

Tél. 04 78 54 09 97 - Courriel :

<yves.gascoin@club-internet.fr>

Propositions d'aménagement du cours Franklin Roosevelt (Lyon, 6^{ème})

Il était une fois

Entre la rue Duguesclin et la place Lyautey, soit sur une longueur de 350 m, le cours Franklin Roosevelt offre une largeur exceptionnelle de 45 m entre façades.

Cette largeur se décompose entre une chaussée centrale (4 files de circulation Est>Ouest), deux terre-pleins plantés d'environ 9,50 m (un peu moins entre Saxe et Pierre Corneille), deux contre-allées (1 file de circulation + une file de stationnement) et deux trottoirs (moins de 2 m), contre les façades d'immeubles.

Les immeubles sont de style haussmannien. Les commerces sont nombreux, variés et fréquentés.

Les terre-pleins, plantés de grands platanes, ont été conçus pour former des promenades ombragées.

D'ailleurs, les trottoirs ont été abaissés à la traversée des rues perpendiculaires.

Dans la suite de ce document, cette partie du cours Roosevelt est dénommée "la section".

Vint le temps du tout-automobile

Dans les années 60, pour satisfaire aux demandes toujours plus insistantes des automobilistes et des commerçants, les terre-pleins ont été transformés en parkings.

Il y a environ 85 places (40 sur le terre-plein Nord, 45 sur le terre-plein Sud) en stationnement payant, Zone Chrono (1,50 €/h). Les recettes sont encaissées par l'Etat, sauf une petite part reversée à la Ville de Lyon.

Les piétons s'en trouvent donc pratiquement exclus. De fait, ils sont refoulés contre les façades sur des trottoirs trop étroits où ils se gênent dès que leur nombre est un peu important. Ce qui n'est pas favorable au shopping.

Puis l'amélioration des transports en commun

Depuis l'arrivée du métro en 1978 (ligne A, station Foch, au centre de la section) auquel s'ajoutent le trolley C4 et le bus 27 (arrêt Foch/Roosevelt), ce secteur bénéficie d'une excellente desserte par transports en commun.

Les bouches de métro sont implantées sur les terre-pleins Nord et Sud. C'est le seul endroit où le stationnement n'est pas autorisé.

Et un grand parc de stationnement souterrain

En 2008 a été mis en service le parc de stationnement Morand construit par la SEM Lyon Parc Auto (LPA), sous la place Lyautey, à moins de 200 m en moyenne de la section. Sa capacité est de 697 places. Tarif : 0,65 €/20 mn)

Il a été justifié comme une compensation partielle à la suppression du stationnement (payant) sur la berge rive gauche du Rhône pour son aménagement en une promenade, très réussie et plébiscitée par les Lyonnais, ayant le statut d'une *Voie Verte* (pas de stationnement ni de circulation motorisée).

Ce parc est conforme avec la vocation de LPA "d'assurer un service exemplaire du stationnement public dans l'agglomération lyonnaise, au profit de tous ses habitants, en cohérence avec la politique de déplacements" et qui "Grâce à ses parcs souterrains, agit au profit de tous, libérant l'espace public de la voiture au profit des transports en commun et des modes de déplacements doux comme la marche ou le vélo". De plus, le Président de LPA, qui est aussi le Premier Adjoint au Maire de Lyon, en charge des déplacements, est particulièrement bien placé pour coordonner le tout.

Or nous constatons, 3 ans après, que ce parc n'a pas fait recette. En effet, il n'est occupé qu'au tiers de sa capacité, ce qui représente une lourde charge d'amortissement pour LPA.

Nous pensons donc que ce constat serait mis à profit pour franchir un pas de plus dans la mise en œuvre de ces excellents principes en restituant aux piétons les terre-pleins de la section.

Force est de constater qu'il n'en est rien.

Voici donc nos propositions d'aménagement, déclinées en 3 scénarios, d'ambition croissante

Libérés du stationnement, les terre-pleins pourraient retrouver leur fonction initiale de promenade urbaine, constituant un agréable prolongement du beau jardin Lyautey. Car il existe un fort besoin de réhumaniser la ville.

Cela améliorerait un peu le remplissage du parc de stationnement Morand, augmentant d'autant les recettes de LPA, qui restent à Lyon. Car, selon ses comptes en 2010, la Société est endettée à hauteur de 118 M€ pour un chiffre d'affaires de 51 M€.

On restaurerait ainsi une "coulée verte" s'inscrivant dans la perspective du jardin Lyautey.

Il y aurait un net embellissement du quartier, améliorant l'image de la ville et la rendant plus agréable au profit des habitants, usagers et visiteurs.

Premier scénario

Il consiste, simplement, à supprimer le stationnement sur les terre-pleins Nord et Sud, lequel peut facilement se reporter sur le parc Lyautey.

Si la demande d'extrême proximité du stationnement (devant les magasins) se maintenait à un niveau très élevé, il serait logique de passer à la tarification supérieure.

Cette seule opération constituerait un embellissement du cours, mieux intégré, constituant un prolongement du beau jardin Lyautey.

Il n'y a pas besoin pour cela de se lancer dans de grands frais, notamment par la reprise de tous les sols en dallages plus ou moins luxueux. Un simple revêtement sablé, prolongeant celui des quais hauts du Rhône, suffirait.

Pour l'agrément du plus grand nombre, il faudrait ajouter des bancs et une toilette publique, en complément de celle du jardin Lyautey, voire déplacer quelques mobiliers trop encombrants. Bien entendu, des terrasses de cafés restaurants s'y installeraient, sur le modèle des deux établissements temporaires actuels.

La pression pour le stationnement irrégulier étant forte dans le quartier, il sera sans doute indispensable d'empêcher son retour sur les terre-pleins, bien que cela ne soit pas beau, par la pose des dispositifs habituels (potelets, barrières) le long des zones d'intrusion possibles, comme cela a été fait autour du jardin Lyautey.

Les frais d'aménagement seraient très modérés, rapportés à la surface récupérée.

Deuxième scénario

Il consiste, en plus du premier scénario, à transférer les files de stationnement des contre-allées sur la chaussée centrale. Laquelle serait ramenée à deux files de circulation. Ce qui ne doit pas poser de problème grave d'écoulement, par rapport à la capacité plus réduite en amont (une seule file Est>Ouest dans le projet, en cours, de réaménagement du cours Emile Zola à Villeurbanne).

De ce fait, les trottoirs latéraux seraient élargis de 2 m, au bénéfice des commerces (shopping bien plus agréable).

L'agrément et la sécurité des piétons seraient utilement améliorés par le classement de la section en Zone 30.

Troisième scénario

Le statut serait celui d'une *Zone de Rencontre* (Zone 20) prolongeant le jardin Lyautey. Ce qui est justifié par la forte fréquentation piétonnière, les nombreux commerces, etc. ...

Pour cela, le stationnement serait totalement interdit sur la section, à l'exclusion du handicap et des services publics (transports collectifs, taxis, livraisons, ...).

La chaussée centrale serait ramenée à 2 files de circulation et les terre-pleins élargis de 3 m, vers l'axe.

Destinataires : M. Gilles Buna, Adjoint au maire de Lyon / M. Jean-Louis Touraine, Premier adjoint au maire de Lyon et Président de Lyon Parc Auto / Mme Marie-Odile Fondeur, adjointe au maire de Lyon / Mme Mireille Roy, adjointe au maire de Lyon / M. Pierre Abadie, Vice-président du Grand Lyon / M. Jean-Jacques David, maire du 6° arrondt. / Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Lyonnaise / Le Progrès



Le cours Franklin Roosevelt, vu en direction de l'Est depuis le jardin Lyautey,



Les terre-pleins, plantés de grands platanes, ont été conçus pour former des promenades ombragées. Cependant, depuis les années 60, ils ont été transformés en parkings. Cette situation déshumanise le quartier et dévalorise son image. Les arbres ont été blessés par d'innombrables heurts de pare-chocs, en dépit de protections insuffisantes.



Les rares piétons qui persistent à se frayer un passage entre les voitures stationnées sur les terre-pleins et autres mobiliers urbains ont bien du mérite. Ce n'est pas franchement agréable !



De fait, les piétons se trouvent refoulés contre les façades où leur situation n'est guère meilleure. Ces trottoirs sont trop étroits. Ils se gênent mutuellement, dès que leur nombre est un peu important. Le commerce aurait besoin de trottoirs plus larges pour le shopping



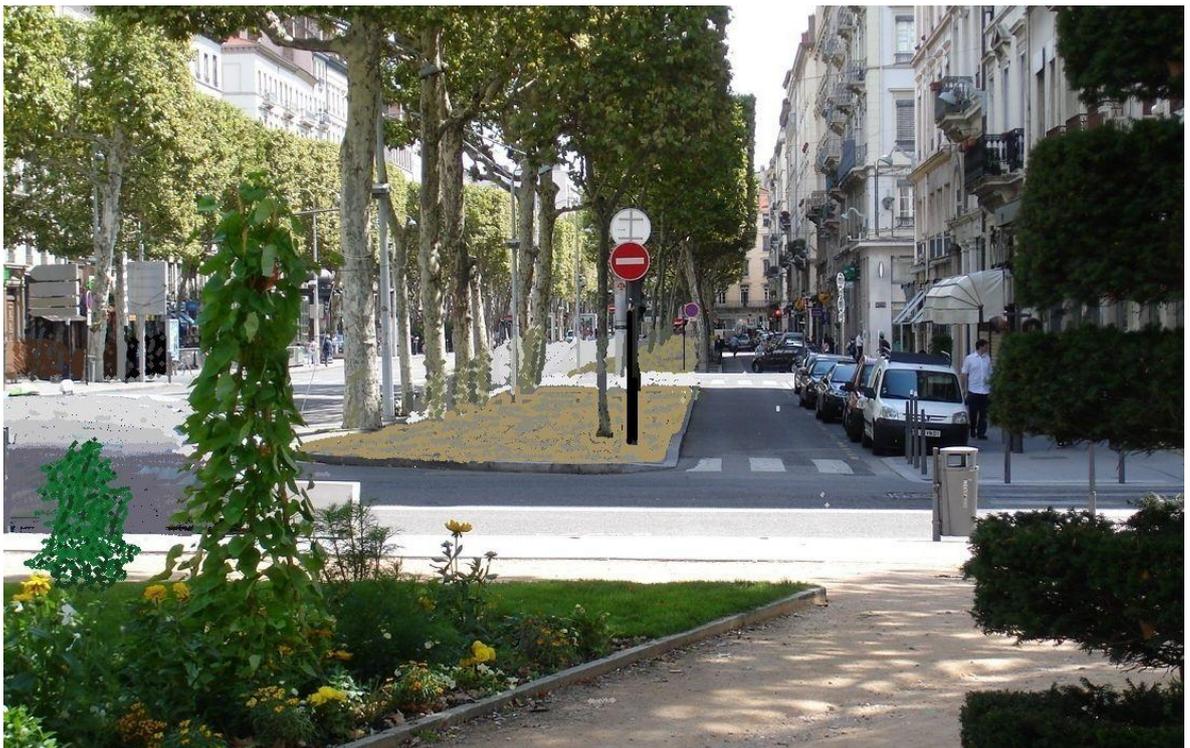
Ces deux terrasses, respectivement face aux numéros 13 (photo de gauche) et 36 (photo de droite) sont un timide début d'humanisation estivale du site. Mais leur agrément est dévalué par la proximité des voitures qui prennent ou quittent le parking.



(A gauche) Il existe un besoin de calme et de repos, aujourd'hui bien mal satisfait. Ces personnes sont quasiment le nez sur la chaussée. Les bancs n'ont pas de dossier. Pas très agréable !

(A droite) Sur le terre-plein Nord, vue de la station Vélo'v et de la bouche de métro, à l'arrière-plan. Seule partie des terre-pleins sans stationnement auto.

Rêvons un peu !



Par rapport à l'état actuel (photo du haut), la mise en œuvre du **Premier scénario** (photo du bas) représente une nette amélioration (esthétique, image, cadre de vie, ...).

§ § § § § § § § §