



pour la cité humaine - les droits du piéton

7 rue Major Martin - 69001 LYON

Association déclarée à la Préfecture du Rhône – www.pietons69.e-monsite.com

Date: 10 février 2015

Rédacteur : Y. Gascoin

Tél. 04 78 54 09 97

Courriel :

yves.gascoin@club-internet.fr

Prolongement de la ligne B du métro aux Hôpitaux Lyon Sud Concertation préalable Observations et attentes de notre association

Notre association milite pour le développement de la marche à pied en ville (1^{er} mode de déplacement au centre) et des transports collectifs, son complément naturel. A ce titre cette enquête nous intéresse et nous souhaitons participer démocratiquement à l'amélioration du projet par le public consulté.

Nous recherchons l'évolution de la cité dans un sens plus pratique et plus humain, dans l'intérêt de ses habitants et usagers. Nous voulons préserver et améliorer la liberté d'aller et venir à pied, partout dans la ville, dans des conditions sûres, confortables et, si possible, agréables, avec une attention particulière pour les personnes les moins valides. Nos objectifs sont cohérents avec le *Plan des Déplacements Urbains* de la *Communauté Urbaine de Lyon*.

L'objet de la présente note est de faire connaître au SYTRAL, maître d'ouvrage, les observations et attentes de notre association dans le cadre de la procédure de concertation préalable publique ouverte du 12 janvier au 11 février 2015

Notation : les citations du Dossier de concertation sont « entre guillemets », en caractères droits. Le N° de la page est rappelé entre crochets [XX] en fin de citation.

Nos commentaires et observations sont en retrait avec une barre verticale.

Un projet utile

« Améliorer la fréquentation du réseau de transports collectifs, pour encourager le report modal et ainsi attirer de nouveaux usagers en leur offrant une offre de transport qualitative, fiable, performante, compétitive sur le plan économique et respectueuse de l'environnement.[14] »

Nous sommes d'accord avec cet objectif, conforme au Plan des Déplacements Urbains.

Avec le développement régulier de l'agglomération vers l'Ouest, on s'aperçoit que le point central du réseau de transports en commun est progressivement passé de la Presqu'île à la Gare de la Part-Dieu. De ce fait, la ligne B, conçue à l'origine comme une rocade (trafic modéré), se trouve transformée et confortée en radiale (fort trafic potentiel) par le présent projet.

« L'opération dans son ensemble s'inscrit dans une enveloppe budgétaire comprise entre 380 et 420 M€, en fonction des différentes options retenues.[24] »

Ce coût est certes élevé, mais en rapport avec la puissance et la grande vitesse commerciale du métro. En comparaison, la collectivité a dernièrement dépensé environ 220 M€ simplement pour mettre aux normes de sécurité le tunnel routier sous la Croix Rousse, sans que cela n'apporte aucun gain de capacité (objectivement, les modes doux et TC en ont retiré un petit avantage, marginal).

Un dossier inégal

Le dossier n'est pas bien équilibré.

La comparaison économique des deux options d'implantation, de la station Oullins Centre est intéressante et bien traitée.

Par contre, le projet de pôle multimodal associé à la station terminus, pourtant essentiel pour les auteurs du dossier, ne comporte ni description, ni plan ou croquis !. Le lecteur reste sur sa faim.

La partie strictement technique consacrée à l'évolution du matériel et du mode d'exploitation nous semble trop développée. Certes il s'agit d'une préoccupation légitime du maître d'ouvrage. Mais ces détails intéressent-ils vraiment le public ?

Concernant l'impact du projet sur les lignes de bus desservant les mêmes secteurs, si l'état actuel est bien décrit (pp. 8 et 9), le dossier est par contre totalement muet sur les restructurations, pourtant fondamentales, à conduire pour valoriser l'arrivée du métro. Notre interrogation concerne notamment la desserte du terminus (pôle multimodal et parc P + R) par de nouvelles lignes de bus, en prolongement du métro.

Coordination et connexion avec le projet d'anneau des Sciences

Comme le montrent les citations suivantes, ce point revient à de nombreuses reprises dans le dossier. Comme si il s'agissait de l'essentiel.

« Le Document d'Orientation Générale du SCOT rappelle que « *l'extension du Réseau Express a pour objectif d'assurer la desserte de l'ensemble des polarités et des sites de projet au niveau de l'agglomération et à ses franges. Il y a donc lieu de garantir à terme le prolongement de la ligne de métro B jusqu'au secteur des Hôpitaux Lyon Sud pour desservir les polarités urbaines du sud-ouest de l'agglomération et assurer une connexion avec le tronçon ouest du boulevard périphérique de Lyon (Anneau des Sciences)* [5] »

« L'Anneau des Sciences est un projet de réorganisation des déplacements porté par la métropole de Lyon. Souterraine sur près de 12,9 km, soit 90 % du parcours, la route n'apparaîtra en surface qu'au niveau des 7 portes (Valvert, Trois Renards, Alaï, Beaunant, Hôpitaux Sud, La Saulaie, Saint-Fons). Ces portes seront articulées avec les transports en commun dont l'offre sera améliorée dans l'Ouest lyonnais par la création de nouvelles lignes, de parcs relais et la mise en place de services facilitant le co-voiturage.[6] »

Cette stratégie a déjà été largement évoquée dans les procédures préalables engagées pour ce projet de type autoroutier.

Le projet est certes souterrain (d'où une estimation considérable), mais il ne peut fonctionner qu'avec des raccordements dénivelés en surface, de place en place, dénommés « portes ». Le fonctionnement de ces échangeurs impose de multiples bretelles, parfois à double voie, en particulier aux abords des intersections à feux. C'est ainsi que le Grand Lyon, dans sa communication sur l'aménagement de la rue Garibaldi à Lyon avait relevé que cette « autoroute » urbaine passait de 1 X 3 voies (en section courante) à 7 voies au droit des échangeurs !

Il est possible de faire mieux, bien moins polluant et plus économe en surface, en traitant les problèmes de déplacement par les transports en commun.

Si les deux opérations étaient vraiment imbriquées du point de vue de la rentabilité de l'ensemble, la collectivité n'aurait jamais pris le risque de lancer la 1^{ère}, non rentable dans cette optique (le métro), alors qu'elle n'a à ce jour aucune certitude de pouvoir réaliser un jour la 2^{ème} (l'autoroute), notamment le financement de son coût colossal !

« Une fois le périphérique bouclé, le trafic automobile pourra être divisé par 2 sur l'actuelle autoroute A6/ A7. L'Anneau des sciences rendra dès lors possible la suppression de cette autoroute au cœur de Lyon. Un boulevard métropolitain, ouvert à tous les modes de déplacement, pourra dès lors prendre place. [7] »

Cette affirmation, régulièrement mise en avant, serait une fois encore démentie par les faits.

Lors du bouclage Nord du boulevard périphérique, de grandes affiches proclamaient « *Bientôt le bouchon de Fourvière aura sauté !* ». On a vu le résultat : exactement inverse ! Lorsqu'une nouvelle rocade est créée, le trafic ne se déleste que faiblement sur la précédente qui retrouve peu après son trafic initial. Au total, le trafic auto augmente ainsi à chaque fois.

La généralisation des GPS sommaires, qui ne prennent en compte que la distance et n'intègrent pas les conditions de trafic en temps réel a pour effet de continuer à charger l'itinéraire le plus court, ce qui est particulièrement dommageable pour les nuisances des poids lourds.

Nous sommes d'accord sur l'objectif de convertir en boulevard urbain la partie centrale A6 / A7. Ce qui peut se faire par un simple déclassement administratif, à rechercher auprès de l'Etat. Il n'est nullement besoin, en plus, de créer, à un coût astronomique, une nouvelle rocade. Dès lors, des carrefours à plat et à feux pourront y remplacer les échangeurs, sous une forme beaucoup plus compacte. Le futur pont des Girondins, desservant le quartier de la Confluence, pourra ainsi s'insérer correctement dans son environnement, alors qu'il serait aussi monstrueux que l'échangeur de la Mulatière, s'il devait être dénivelé au franchissement de A 7

« Concomitamment, le réaménagement d'un certain nombre de routes à l'Ouest sera engagé, afin de mieux desservir les services et commerces situés dans les centres bourgs, de faciliter la circulation des bus et de garantir un meilleur partage des routes au profit des piétons et cyclistes. La conception des deux projets est parfaitement coordonnée, le projet d'extension du métro s'interfaçant avec le projet Anneau des Sciences au niveau de la Porte des Hôpitaux. [7] ».

Nous sommes d'accord pour le réaménagement de ces routes en faveur des modes doux et transports collectifs, conformément aux objectifs du Plan des Déplacements Urbains.

Pour passer du métro aux bus, assurant une desserte plus fine, il n'est nullement nécessaire de s'articuler autour de « portes » routières. Cela peut se faire aussi bien, et de façon nettement plus compacte, autour des stations de lignes fortes, d'abord le métro.

En conclusion de ce point essentiel, il doit être bien entendu que notre accord sur le projet de métro ne change en rien notre désaccord sur le projet autoroutier qui lui est associé dans la présente consultation publique.

Station Hôpitaux Lyon Sud

« Le centre hospitalo-universitaire Jules Courmont regroupe actuellement 3 100 salariés, 1 000 chercheurs et 2 400 étudiants. A la rentrée 2015, 2 000 étudiants supplémentaires sont attendus en formation de médecine, maïeutique et infirmière. Le centre hospitalo-universitaire Jules Courmont constitue le premier centre de soins et de recherche en France en hématologie-oncologie clinique. » [12]

« Le terminus aux Hôpitaux Lyon Sud représentera pour les habitants du secteur une porte d'entrée en transport en commun vers le cœur de l'agglomération notamment par l'implantation d'un P+R de 900 places et, à terme, sa future connexion avec l'Anneau des Sciences (porte des Hôpitaux) [9] »

Nous trouvons que ces données sont d'excellents arguments pour la desserte puissante de cet important site qui permettra de plafonner, sinon réduire, le nombre des accès par le mode automobile.

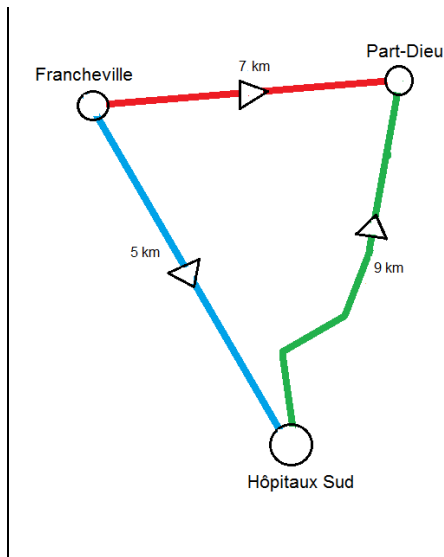
Le dossier ne fournit aucun plan ou croquis du site qui auraient permis de repérer l'emplacement prévu pour la station. Nous souhaitons que celle-ci soit le plus rapprochée possible du centre de gravité des bâtiments de façon à ce que le temps d'accès soit nettement plus court que depuis le P + R envisagé.

Le dossier ne dit pas non plus si le parking existant sera remodelé et intégré ou non dans le pôle multimodal.

Position du pôle multimodal des hôpitaux

« Le prolongement du métro B s'inscrit dans une vision globale de réorganisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération et de l'ouest lyonnais portée par le projet Anneau des sciences. Aussi, la connexion de ces 2 projets s'articulera sur le site des Hôpitaux Lyon Sud via la porte des Hôpitaux et le pôle multimodal. La construction d'un P+R de 900 places jouxtant la future porte des Hôpitaux de l'Anneau des sciences optimisera l'organisation des déplacements pour un meilleur rabattement des usagers du réseau TCL [14] »

Nous nous élevons contre l'implantation d'un tel ensemble routier (échangeur et grand parking), avec son intense trafic, ininterrompu jour et nuit, et les pollutions acoustiques et atmosphériques inhérentes, à proximité immédiate d'un hôpital. Ce serait une grave erreur pour la santé publique !



Même du point de vue des déplacements mixtes (auto + métro), pour un usager venant de l'Ouest (par exemple Francheville) et se dirigeant vers la Part-Dieu, le passage par Hôpitaux Sud n'est pas rationnel du tout: il entraîne un trajet avec rebroussement, deux fois plus long que le trajet direct (radiale TC à améliorer) ! Voir croquis ci-contre.

Notre proposition : prolongement de la ligne

Nous proposons de prolonger le métro sur 2 km (une seule station), jusqu'à proximité de l'autoroute A 450 et de **relocaliser, près de ce nouveau terminus, le pôle multimodal et le P + R**.

Ainsi l'environnement des hôpitaux ne sera pas dégradé et une petite partie, au moins, des usagers de l'A 450, pourra poursuivre son trajet vers le centre par le métro B, selon un trajet direct et rapide, très attractif. (Voir carte page 6). Plus efficace que la position à Hôpitaux Sud et immédiatement.

Nous sommes conscients de l'important surcoût qu'il en résulterait. Mais nous pensons que si le parking de 900 places était créé aux hôpitaux pour l'arrivée du métro, ce serait définitif et donc irréversible, de fait.

Afin de pouvoir financer ce supplément, sans doute conviendrait-il de repousser l'opération d'un an ou deux, ce qui pourrait être expliqué et compris. Mieux vaut bien construire un peu plus tard que mal construire tout de suite !

Observations relatives aux piétons

« Le potentiel de développement est attendu dans un rayon de 800 mètres autour des stations,[22] »

Nous souscrivons entièrement à cette remarque.

Pendant trop longtemps les études d'urbanisme et de déplacements urbains ont cantonné la marche à un rayon de 400 m, comme si le piéton était épuisé après 6 minutes de marche ! Heureusement, les piétons découvrent progressivement, en particulier avec les applications sur smartphones, que la marche en ville, en plus de ses avantages sur la santé par rapport aux modes passifs, conserve une bonne efficacité dans le rayon du kilomètre (moins de 15 minutes). Nous demandons d'ailleurs à la Métropole d'encourager ces déplacements plus longs par la mise en place d'une signalétique, renseignée en temps (et non pas en distance).

1) Pendant les travaux

« Pendant les travaux, une attention particulière sera donnée au maintien des accès secours, des circulations piétonnes, des accès riverains et des commerces qui seront garantis sur toute la durée du chantier [23] »

Nous apprécions cet effort qui contribue à humaniser la cité et, finalement, peut se faire avec des moyens infiniment plus simples et économiques que pour le mode auto.

Nous reconnaissons les efforts faits par le Sytral durant ces dernières années sur ses chantiers pour améliorer le confort et la sécurité des piétons et nous le félicitons. D'autant plus que l'accidentologie des piétons reste préoccupante.

Nous attirons l'attention du maître d'ouvrage sur les traversées, lieux de tous les dangers pour les piétons. Il est nécessaire, ainsi que le prévoit le *Règlement de voirie du Grand Lyon*, de dégager une visibilité de sécurité de l'ordre de 30 m (voir ci-après). Ce qui doit conduire à supprimer ou au moins

abaisser et rendre moins opaques les divers obstacles de chantier situés à proximité des traversées (clôtures grillagées et non pas pleines).

2) Lors de l'établissement du projet

Nous sommes conscients que l'évocation de ce sujet est prématurée et qu'il est hors du champ de la présente concertation préalable, au sens strict. Cependant, nous nous permettons de l'évoquer, partant du principe qu'il n'est jamais trop tôt pour garder à l'esprit quelques règles de bonne construction.

Place du piéton. Conformément au *Plan des Déplacements Urbains*, lorsque la place est limitée, les aménagements devront satisfaire, dans l'ordre, les besoins 1) des piétons, 2) des transports en commun et des vélos, 3) des véhicules motorisés. De même la *Charte du Piéton* du Grand Lyon est à respecter.

Accessibilité. il conviendra de respecter intégralement l'*arrêté du 15 janvier 2007* relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et de l'espace public. Le cheminement piétonnier, libre de tout obstacle, ne doit pas être inférieur à 1,40 m. Soit, compte tenu du mobilier urbain (candélabres, ...), un trottoir standard d'au moins 2,00 m environ.

Traversées aux intersections :

Nous demandons que les passages piétons soient tracés sur toutes les branches des carrefours (Cf. *Charte du Piéton*) et que soient systématiquement mis en œuvre les avancées et abaissements de trottoir ("oreilles de Mickey") à leur hauteur. Pour la sécurité des piétons (visibilité de 30 m pour arrêt d'urgence à 50 km/h), il est impératif de respecter la longueur normale de l'oreille, soit 5 m en amont de la limite du passage piéton, ainsi que l'a demandé à ses Services et aux Maires de la Métropole, le Vice-président de la Métropole en charge de la voirie.

Par ailleurs, quelques traversées, parmi les plus structurantes pour les déplacements à pied, seraient avantageusement traitées en plateau traversant.

Concernant les aménagements cyclables, souvent contigus au trottoir, nous rappelons que :

- l'aménagement préféré des cyclistes confirmés est la *bande cyclable* (art. R110-2 du Code de la Route) ;
- le Grand Lyon, dans son récent "*Guide pour la conception des aménagements cyclables*", a abandonné les implantations au niveau du trottoir au bénéfice exclusif des implantations au niveau de la chaussée. Nous demandons que ce principe soit respecté.

Divers. Nous apprécierions qu'en fin d'opération tous les espaces dédiés aux piétons (trottoirs, promenades et esplanades), soient établis :

- au niveau général des trottoirs ordinaires (soit une marche au dessus du niveau des chaussées) et non pas à des niveaux plus élevés (quelques marches au dessus du niveau des chaussées), comme cela a souvent été réalisé à Lyon il y a quelques années, créant des espaces non accessibles aux PMR, incommodes, voire dangereux (chutes constatées dans les marches) ;
- à plat, ou avec des pentes longitudinales inférieures à 5%, et sans marches (cf. *Arrêté Accessibilité*).

La traversée des esplanades piétonnières devra pouvoir se faire, de préférence, dans toutes les directions par des trajets directs, en diagonale, et non pas par des trajets en lignes brisées (succession d'angles droits) rallongeant la distance à parcourir.

La surface de l'espace piétonnier serait valorisée par :

- une teinte claire se différenciant nettement du gris des chaussées bitumées et du mobilier urbain (ligne Wilmotte), notamment pour les déficients visuels ;
- un revêtement ni trop lisse, donc glissant par temps de pluie (le bois, certains asphaltes), ni trop grossier (pavés, bétons fortement désactivés, ...) donc inconfortable, notamment pour les personnes âgées ou en fauteuil roulant. Pour avoir ignoré cet impératif, de tels revêtements ont parfois dû être repris ultérieurement, à grand frais (Berges du Rhône). De même, le bois, un moment envisagé pour son aspect plaisant, a été exclu à juste titre de l'aménagement des Rives de Saône (trop glissant, non pérenne, trop cher).

PJ une carte (nouveau terminus proposé)

