



# 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](http://www.pietons69.e-monsite.com)

Date: 13 juillet 2016  
Rédacteur : Y. Gascoin  
Tél. 04 78 54 09 97  
Courriel :  
[yves.gascoin@club-internet.fr](mailto:yves.gascoin@club-internet.fr)

## Opération « Ouvrons Perrache » Concertation préalable Observations et attentes de notre association

Notre association milite pour le développement de la marche à pied en ville (1<sup>er</sup> mode de déplacement au centre), du vélo et des transports collectifs. Nos objectifs sont cohérents avec le *Plan des Déplacements Urbains* de la *Métropole de Lyon*.

**Dans le cadre de la procédure de concertation préalable publique en cours, l'objet de la présente note est de faire connaître à la Métropole de Lyon, au SYTRAL et à la SNCF, maîtres d'ouvrage solidaires, les observations et attentes de notre association et de participer ainsi à l'amélioration du projet par le public consulté.**

### Un projet très attendu

L'opération prévoit :

- sous le complexe Gare – Centre d'échange, de créer, pour les piétons et les cyclistes, un espace et des circulations mieux organisées, plus sûres et plus confortables ;
- de rendre la gare plus accessible, davantage ouverte sur la ville et mieux connectée aux différents modes de transport ;
- de prolonger la ligne de tram T2 vers le Sud, jusqu'à la station Suchet, pour améliorer la desserte du quartier Suchet / Archives ».

Tout cela permettra d'améliorer la fonctionnalité des déplacements tous modes et de réduire le cloisonnement social, né de la construction du chemin de fer, entre la population ouvrière vivant "derrière les voûtes", au contraire de la population plus bourgeoise, résidant, elle, devant les mêmes voûtes.

**Nous sommes d'accord avec ces objectifs, conformes au Plan des Déplacements Urbains.**

**Nous apprécions les efforts des 3 maîtres d'œuvre pour se regrouper et présenter ainsi un projet unique et cohérent.**

### Voûte Ouest : un projet utile mais modeste

Reprendre à la voiture un passage voûté, assez bas, de seulement 9 m de large, c'est assez modeste. Les piétons qui disposaient d'un trou de souris, frôlant le tram, vont avoir maintenant un tunnel de taupes plus sûr (plus de voitures) et un peu plus confortable! Nous sommes preneurs de ce progrès, bien entendu.

Nous aurions aimé trouver l'équivalent de la gare de la Part-Dieu : au niveau du cours Charlemagne, soit approximativement le centre des quais, un passage piétonnier de 15 -20 m de large, constituant à la fois la traversée publique des voies et l'accès aux quais par-dessous, avec une dénivellation ainsi ramenée de 18 m (+12 et - 6) à 6m. Ceci est techniquement faisable à Perrache mais nous concevons que le coût, très élevé, soit dissuasif.

Il faudrait pour cela reprendre l'emplacement occupé par l'arrière-gare du métro, dans la voûte centrale. Ce qui nécessiterait, après le déclassement de l'autoroute, de repasser le métro au niveau normal : le moins un.

**Comme le CIL Presqu'île-Confluence, à un coût beaucoup plus modeste, nous suggérons la création d'un trottoir roulant (analogue à celui du métro Part-Dieu) qui serait parfaitement adapté à ce passage qui, malgré toutes les décorations possibles, restera triste, monotone et trop long.**

On raccourcirait ainsi notablement le temps de la traversée souterraine, ce qui augmenterait l'attractivité du passage.

Le dessin page 12 du dossier montre une séparation classique piétons / cycles, par dénivellation (piétons au dessus) par une bordure de trottoir. **Nous sommes favorables à cette disposition** classique et bien comprise des usagers. A l'inverse, nous déconseillons la configuration « tout à niveau », donc avec un séparateur entre les deux modes, qui a connu divers déboires. Nous avons d'ailleurs noté avec intérêt que la Métropole a lancé dernièrement une enquête sur ce sujet.

Nous suggérons que, comme pour la 2<sup>ème</sup> tranche de l'aménagement de la rue Garibaldi, le maître d'œuvre réalise préalablement sur place des planches d'essai pour recueillir les avis des associations d'usagers sur la nature des sols et du dispositif de séparation entre piétons et cyclistes.

Enfin, le dossier est muet sur la voûte Est, ouverte au tram et aux piétons dans des conditions plus que médiocres. Elle supporte un trafic piétons important, car c'est l'itinéraire le plus court pour certaines liaisons.

**Nous demandons que l'on incorpore à l'opération un sérieux entretien de cet ouvrage, en très mauvais état (infiltrations).**

## Place de Archives et Cours Charlemagne

**Nous apprécions qu'il soit prévu de libérer des contraintes de la voiture le cours Charlemagne entre la place des Archives et le cours Suchet, avec des circulations piétonnes courtes, en diagonale.**

## Nouvelle entrée Sud de la gare et nouveaux ascenseurs pour l'accès aux quais SNCF

La création d'un 2<sup>ème</sup> accès aux quais de la gare, par dessous, à partir de la voûte actuellement fermée, coté Marseille sera un net progrès. La dénivellation à franchir, par escaliers ou ascenseurs, ne sera plus que de 4 m contre 18 m (+12 et - 6) par l'accès monumental actuel dit "Goldorak".

**Cet accès présente toutefois l'inconvénient d'être excentré vers le Sud par rapport à la position des quais.**

Il est prévu de restructurer Goldorak, en particulier par l'installation de nouveaux ascenseurs.

**Est-il bien nécessaire de dépenser autant d'argent pour seulement améliorer, à la marge, un système qui demeurera irrationnel et peu pratique ?**

## L'extension du T2

Le prolongement tram T2 jusqu'à la station Suchet sera certes un progrès, mais il y a mieux à faire.

En effet :

- un tiers des passagers descendant du T2 à Perrache prennent le T1 pour Montrochet ;
- le retournement de T2 en cul-de-sac, avec plusieurs aiguillages entre la station tramway et la gare SNCF encombrera l'espace du cours Charlemagne, en en diminuant la lisibilité, et coûtera plus de 10 M d'euros.

**Nous demandons donc que le nouveau terminus de T2 soit fixé à Montrochet**

Nous pensons que les craintes de la Métropole relatives à une éventuelle saturation de la circulation auto jusqu'au pont Pasteur RD, reflètent une attitude trop timorée. Les exemples sont multiples ou une restriction modérée de la capacité auto n'a pas provoqué pas de bouchons démesurés car cette circulation, plastique, s'est adaptée en conséquence.

Il faut aussi tenir compte du maillage souhaitable avec la future ligne T6 dont le terminus serait à Debourg, en rive gauche du Rhône. Or le Rhône, comme tout cours d'eau, constitue une très forte coupure dans le tissu urbain. Car le nombre des ponts qui le franchissent est inévitablement beaucoup plus faible que le nombre de rues perpendiculaires au fleuve. Dès lors, chaque pont, qui assure la continuité d'un grand nombre de rues, doit être utilisé au mieux de ses capacités.

**Il nous paraît donc très souhaitable que T6 ait son terminus en rive droite, comme T1 a son terminus en rive gauche. Est-il possible de regrouper tous les terminus à Montrochet ?**

## Circulations modes doux

**Nous demandons qu'il soit fait application :**

- de la *Charte du Piéton du Grand Lyon* et de la réglementation technique, très précise, relative à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées (décrets 2006-1657 et 2006-1658 et arrêté du

15 janvier 2007 modifié le 18 septembre 2012). A ce titre, 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 minimum d'environ 2,00 m. Par ailleurs, les passages piétons sont à tracer sur toutes les branches des carrefours. Les avancées et abaissements de trottoir en faveur des PMR et de la sécurité des piétons doivent avoir une longueur de 5 m en amont de la limite du passage piéton, pour dégager une visibilité de 30 m, permettant l'arrêt d'urgence à 50 km/h . Quelques traversées, parmi les plus structurantes, seraient avantageusement traitées en plateau traversant. La traversée des esplanades devra pouvoir se faire, dans toutes les directions par des trajets directs, en diagonale, et non pas obligatoirement par des trajets en lignes brisées (succession d'angles droits) rallongeant inutilement la distance à parcourir. La surface de l'espace piétonnier serait valorisée par une teinte claire se différenciant nettement du gris des chaussées et du mobilier urbain (ligne Wilmotte), notamment pour les déficients visuels. Le revêtement doit être ni trop lisse, donc glissant par temps de pluie (le bois, certains asphaltes), ni trop grossier (pavés, bétons fortement désactivés, ...) donc inconfortable, particulièrement pour les personnes âgées ou en fauteuil roulant. Nous déconseillons catégoriquement les surfaces piétonnières en bois : trop glissant, non pérenne (divers exemples visibles à Lyon), trop cher en investissement et entretien.

- **du Guide pour la conception des aménagements cyclables**, document soigneusement mis au point par le Grand Lyon en 2013, après consultation des associations de cyclistes mais aussi de piétons et de personnes handicapées, également impliquées, en raison du voisinage. Lequel ne prévoit plus que des aménagements au niveau de la chaussée (et non pas au niveau du trottoir) ;
- **du Règlement de voirie du Grand Lyon** (2012) lors des divers chantiers inhérents aux opérations. 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 ce règlement, de dégager une visibilité de sécurité de l'ordre de 30 m. Ce qui doit conduire à supprimer, ou au moins abaisser et rendre moins opaques, les divers mobiliers de chantier situés à proximité des traversées (clôtures grillagées et non pas pleines).

## Au-delà de l'opération

Les contraintes du secteur sont énormes. Le passage de l'autoroute au niveau moins un a déjà conduit, quelques années plus tard, à remonter le métro au niveau zéro sous la gare. Il en est résulté, un barrage Nord-Sud de la place Carnot, que les piétons cheminant en Nord-Sud sont contraints de contourner. Il s'ajoute au barrage Est-Ouest constitué par la gare et le Centre d'échanges.

Le déclassement de l'autoroute, qui vient d'être accepté par l'Etat, offre un immense champ d'études passionnant pour réhumaniser le secteur situé au Nord de la gare, en le restructurant beaucoup plus radicalement.

Il faudra un jour remettre la circulation au niveau zéro, avec des feux, comme ce qui a été bien réussi, rue Garibaldi, par la suppression des trémies. Par rapport à l'immense échangeur autoroutier de la Presqu'île, avec ses multiples bretelles qui s'enjambent pour se croiser, cela entrainera un gain d'espace considérable.

La bonne disposition nous paraît être, à terme :

- au niveau zéro, les modes doux, la circulation auto (réglée par feux) et le tram. De préférence au maintien de la circulation auto en trémie, dont les rampes constitueraient un barrage aux circulations Nord-Sud de tous les modes (à commencer par les piétons et vélos)°;
- au niveau moins 1, le métro, qui pourrait alors être prolongé d'une station vers le Sud. Ce qui sera très onéreux, évidemment ;
- au niveau plus 1 (inchangé), les quais de la gare, dont l'accès ne se ferait plus que par-dessous.

oooooooooooooooooooooooooooo