



pour la cité humaine - les droits du piéton

7 rue Major Martin - 69001 LYON

Association déclarée à la Préfecture du Rhône

Date : 29 octobre 2013
Rédacteur : Y. Gascoin
Tél. 04 78 54 09 97
Courriel :
yves.gascoin@club-internet.fr

Projet de pôle d'échanges multimodal de la Part Dieu - Concertation préalable Observations et attentes de notre association

Notre association milite en ville pour le développement de la marche à pied (1^{er} mode de déplacement au centre), des transports collectifs, son complément naturel. Elle recherche l'évolution de la cité dans un sens plus pratique et plus humain, dans l'intérêt de ses habitants et usagers. Ces objectifs sont cohérents avec le *Plan des Déplacements Urbains* de la *Communauté Urbaine de Lyon*.

A ce titre, nous voulons préserver 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.

L'objet de la présente note est de faire connaître au Grand Lyon, pilote de l'opération, les observations et attentes de notre association dans le cadre de la procédure de concertation préalable publique ouverte de Juin à Octobre 2013.

Notation : les citations du Dossier de concertation sont en caractères droits et le N° de la page entre crochets [XX].

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

Diagnostic

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 [4].

Son activité est de plus en plus orientée vers l'international.

C'est la première gare française intégrant une fonction de traversée urbaine dès la conception de son bâtiment et cette fonction, qui s'est révélée pertinente, est appelée à perdurer. Elle a été renforcée par l'implantation croissante de transports collectifs, à l'est et à l'ouest de la gare (Usagers en traversée urbaine du hall ou correspondance TCU : 28% aujourd'hui > 24% en 2030) [18].

A égale distance de l'Hôtel de Ville de Lyon, de l'Hôtel de Ville de Villeurbanne et de la Place Bellecour, le pôle constitué autour de la gare doit s'affirmer comme le barycentre d'une dynamique métropolitaine intégrée.

Initialement prévue pour accueillir 35 000 voyageurs par jour, la gare en accueille aujourd'hui plus de 120 000 usagers par jour ouvré [11]

Les stations Transports en Commun Urbains sont fréquentées actuellement par environ 160 000 montées et descentes d'usagers dans les stations autour de la gare [12]

La gare et ses quais sont saturés. 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...) [12]

Nous sommes d'accord avec ce diagnostic.

Nous ajoutons deux remarques :

- la configuration du site, héritée d'opérations successives, qui n'ont pas pu être planifiées dès le début des importants aménagements successifs, fait qu'il est très difficile à toutes les personnes y transitant (quel que soit leur mode de déplacement) de s'y orienter ;
- les choix urbanistiques des années 70, visant à affecter le niveau zéro à la voiture et repousser les piétons au niveau + 6 m, par de nombreux escaliers et passerelles, s'est révélé désastreux et particulièrement difficile à corriger, la présente opération constituant une nouvelle phase.

Regroupement des 3 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

[5]

Ces maîtres d'ouvrage 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.

Cet énoncé est représentatif de la complexité de l'opération.

Nous félicitons les maîtres d'œuvre de s'être ainsi organisés dès le stade des études et de la procédure préalable, ce qui augmentera leur efficacité.

Objectif N° 1 des piétons : la sécurité

Le réaménagement du pôle d'échanges s'inscrit dans la stratégie déplacements du projet urbain de la Part Dieu, qui peut se résumer ainsi :- 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 [15].

Il est certes important d'améliorer le confort et l'agrément des déplacements à pied. Mais, de notre point de vue, **le premier objectif doit être la sécurité**. Sur le Grand Lyon, il reste des efforts importants à faire pour réduire l'accidentologie des piétons. Car elle ne progresse plus depuis plusieurs années, contrairement à l'accidentologie routière, dans le Rhône.

Extension de la gare et nouvel accès

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 entre le Cours Lafayette (exclu) au nord et un peu au-delà de la rue Paul Bert au sud. Cette voie utilisera le même quai que la voie K.

Le projet prévoit à terme le doublement de la surface d'accueil de la gare, de 15.000 m² à 33.000m². 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[21]

Un nouvel accès aux quais sera créé depuis l'avenue Pompidou, au niveau de l'actuelle voirie, sous le plateau ferré, dès la tranche 1 (objectif : 20 % des usagers de la gare). En effet, les quais sont situés de part et d'autre de l'avenue Pompidou [24]

Nous souscrivons bien entendu à cet objectif, le premier de l'opération.

Pour les déplacements à pied dans la gare, c'est donc une forme de cadre rectangulaire allongé qui est retenue. A priori, ce n'est pas la forme la plus lisible mais nous comprenons bien que c'est le résultat de très fortes contraintes. Nous espérons que les deux nouvelles galeries, orientées Nord/Sud, seront suffisamment dégagées (projet Two Lyon) pour être bien perçues comme assurant la continuité de la gare, notamment en direction du nouvel accès par l'avenue Pompidou.

Pour ce dernier, la lisibilité sera faible et il sera, par là même, plus difficile à trouver. Comment le mettre en valeur ? Peut être faudra-t-il le spécialiser dans la clientèle des TER, fréquentant la gare quotidiennement et donc la connaissant mieux ?

Relocalisation des parkings loueurs et de la gare routière

En tranche 1, relocalisation des parkings loueurs dans un seul parking dans la Cour Villette au Sud de Pompidou P.30.

En tranche 2, la relocalisation de la gare routière actuellement située sur la Place de Francfort côté Est de la gare, dans la Cour Villette Nord.

Nous approuvons ces modifications.

En particulier pour la gare routière qui sera ainsi rapprochée des quais ferroviaires.

Nous espérons que cela permettra, enfin :

- de doter les quais routiers d'une signalisation lumineuse des destinations et horaires, comme cela aurait se faire depuis longtemps sur l'emplacement actuel, à l'instar de beaucoup de villes, bien plus modestes que Lyon !;
- de mettre un terme au stationnement sauvage à l'intérieur de la gare actuelle qui en pollue complètement la lisibilité et le fonctionnement.

Sur la place Béraudier et vers le Rhône

Elle sera libérée suite par la démolition du bâtiment B10, agrandie avec le retrait, vers le sud, de la façade de Two Lyon par rapport à l'actuel îlot des hôtels et réaménagée en espace public de rayonnement métropolitain, représentatif de l'espace public «Sol Facile » de la Part-Dieu [32].

En sortant de la gare par cette place, la perception du centre historique (débutant au quai du Rhône), pourtant pas si éloigné, est impossible du fait de plusieurs masques interposés. La démolition du bâtiment B 10, annoncée depuis longtemps mais toujours différée, sera un premier pas pour ouvrir un peu l'horizon. Nous comprenons que l'étape décisive, qui imposerait le fractionnement du Centre commercial, est inaccessible.

Nous espérons que l'expression imagée dans le dossier "*sol facile*", pour laquelle notre association se dépense depuis très longtemps, sera très largement appliquée cette fois. A cet égard, nous demandons que l'aménagement supprime totalement les marches (1 à 4) qui ferment le côté Ouest de la place, exemple très mal venu de sol gratuitement "*difficile*", uniquement pour "faire joli" !

En outre, bien que ce ne soit pas l'objet direct de la présente concertation, nous sommes très favorables à l'ouverture de la rue Servient aux piétons vers la rue Garibaldi par une ouverture à travers le niveau 1 du centre commercial. Le trafic piéton qui s'est instauré sur cette section de rue, en dépit du danger et de l'interdiction, traduit bien l'importance de cet axe, le plus direct vers le centre historique, depuis la gare.

Sur Vivier Merle et Pompidou

La trémie Vivier Merle sera décalée vers le Sud (et donc le tunnel allongé d'autant) pour créer un nouveau pôle bus entre la rue Bouchut et l'avenue Pompidou [33].

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 [38].

L'avenue Pompidou passera de 4 à 2 voies, le tourne-à-gauche sur le boulevard Vivier Merle vers la rue Servient sera avancé au niveau de la rue Bouchut, prolongée jusqu'à Vivier Merle [39].

Nous nous félicitons de l'extension de l'espace sans voitures. Cela humanisera et clarifiera le secteur en réduisant l'imbrication actuelle entre piétons, voitures et transports collectifs.

Le rétrécissement Pompidou sous le passage des voies ferrées risque de générer en amont (en venant de Villeurbanne) des difficultés de circulation, qui se répercuteraient sur les transports en commun. Ce serait d'autant plus regrettable qu'un couloir bus a été ouvert récemment, sens Est < Ouest entre Richerand et Flandin.

En conséquence le passage des TC sur cette section devra être préservé, dans de bonnes conditions.

En dehors du petit croquis de la page 39, le dossier est muet sur le nouvel itinéraire auto pour rejoindre Servient, depuis Vivier Merle et Pompidou, par la rue André Philip. Cela aurait mérité quelques précisions.

Sur la 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 [36].

Les courants piétonniers situés dans le prolongement du hall de la Gare viennent buter sur une forte striction (3m) en limite Nord du quai Rhône-Express. Nous demandons que ce passage soit sensiblement élargi, par raccourcissement du quai au Nord du cheminement, inutilisé.

Sur la rue de Bonnel

Elle sera 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 [36].

Entre Vivier Merle et Bouchut, cette section de rue est encore représentative de l'aménagement "tout automobile" des années 70. Sous le chemin de fer, elle comporte 4 voies de circulation (!) Ouest > Est (dont une affectée aux taxis), des trottoirs très étroits en regard de l'important trafic piétonnier et non protégés des risques de chute sur les voies adjacentes, circulées à vitesse élevée. Il n'y a pas d'aménagement cyclable, pas plus que sur le cours Lafayette, voisin, également circulé en Ouest > Est. Les cyclistes sont contraints, notamment pour le sens Est > Ouest, à se déporter très loin, sur Pompidou.

Nous demandons la réduction à 3 voies ce qui permettra d'**élargir un peu les trottoirs (plus pose de barrières (prévention des chutes) et d'installer un contresens cyclable, travaux qu'il nous semble justifier d'incorporer à la tranche 1.**

Pour les cyclistes

Il est prévu la création de 2 000 places de vélos [18] dont 2 vélostations : une en sous-sol de la Place Béraudier, en tranche 1, et une dans la cour Villette Sud, en tranche 2. [30].

Nous sommes très favorables à l'extension du stationnement cycliste, autant que possible sécurisé et gratuit car, manifestement, cette gare est en retard sur bon nombre de ses homologues européennes où ce stationnement est parfois de taille impressionnante.

Les itinéraires d'accès en vélo sont améliorés, en lien avec la création des deux vélostations, avec la création d'itinéraires sécurisés sur Vivier Merle et sur Pompidou. Ceux-ci sont reliés aux itinéraires prévus dans le plan « modes doux » du Grand Lyon [38].

Pour la rue de Bonnel, nous renvoyons à ce qui figure au paragraphe précédent.

Le dossier, par ailleurs d'une très bonne qualité, est vraiment trop succinct sur ce point. Il manque un schéma. Pourquoi ne pas avoir reproduit celui du Plan Modes Doux?

Pour la voiture

Il est prévu l'adjonction de 600 places de voitures en stationnement [18]. par la création d'un parking longue durée dans le sous-sol de la Place Béraudier [30].

Il y a déjà beaucoup de places qui ont été successivement créées en plusieurs étapes non planifiées à l'avance. Ces places en sous-sol occupent beaucoup de place (environ 25 m² par voiture, compte tenu des allées de distribution). Les accès par trémies viennent interrompre toute circulation piétonnière de surface (sol facile). La remise à niveau ultérieure est extrêmement lourde et on doit alors y renoncer. Il y a aussi beaucoup de places vacantes dans le centre commercial voisin.

En résumé, nous pensons que le stationnement automobile doit être limité, et que cette extension 600 places serait, par sa taille, un contre-signal nuisible à l'utilisation accrue des TC et modes doux au cœur de l'agglomération. Les parkings doivent à notre sens se trouver aux extrémités des lignes TC fortes en banlieue.

Analyse par mode de déplacement

C'est l'objet des pages 38 et 39 du dossier. Y sont successivement évoqués : les vélos, les transports en commun urbains et la voiture.

Nous attendions dans cette partie au moins un paragraphe équivalent sur les piétons, afin de faire le tour complet de la question. Cela illustré par un schéma, comme pour la voiture, classant les voies en fonction de leur importance et de l'accidentologie. Ce qui aurait permis de détecter la rue de Bonnel, sous-estimée dans le dossier.

Traitement des piétons lors de l'établissement du projet

Bien que ce sujet soit hors du champ de la présente concertation préalable, il n'est jamais trop tôt pour garder à l'esprit, dès le début de la conception d'une opération, quelques règles de bonne construction .

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. Cela bénéficiera à tous les piétons.

Zones où l'espace est contraint : conformément au *Plan des Déplacements Urbains*, les aménagements de voirie devront satisfaire d'abord les piétons, puis les transports en commun et les vélos et, enfin, la voiture.

Traversés des piétons : Nous demandons que les passages piétons soient tracés sur toutes les branches des carrefours et que soient systématiquement mis en œuvre les avancées et abaissements de trottoir. Notamment en respectant la longueur normale de 5 m en amont de la limite du passage piéton, ainsi que l'a récemment demandé aux maires et à ses Services le Vice-président du Grand Lyon en charge de la Voirie.

Cet équipement présente de nombreux avantages pour le confort et surtout la sécurité des piétons (dont les mauvais résultats restent préoccupants).

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

Piste cyclable contigüe au trottoir : A ce stade le choix entre piste et bandes cyclables n'est évidemment pas arrêté. Cela variera sans doute selon les sections.

Les bandes cyclables constituent, par définition, une partie de la chaussée.

Concernant les pistes cyclables, le Grand Lyon, dans son tout récent "Guide pour la conception des aménagements cyclables", a abandonné les implantations de pistes au niveau du trottoir au bénéfice exclusif des implantations au niveau de la chaussée.

Nous demandons que ce principe soit strictement respecté.

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

- en respectant une largeur minimale de 2 m dans les passages les plus contraignants;
- 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) ;
- un revêtement ni trop lisse, donc glissant par temps de pluie (certains asphaltes) ni trop grossier (pavés, bétons fortement désactivés, ...) donc inconfortable, notamment pour les personnes âgées ou en fauteuil roulant.

* * * * *