



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: 19 mars 2015
Rédacteur : Y. Gascoin
Tél. 04 78 54 09 97
Courriel :
yves.gascoin@club-internet.fr

Prolongement tram T1 Debourg - Mermoz - Hôpitaux Est 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.

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 en cours.

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 et très attendu

« Les projets soutenus et réalisés par le SYTRAL, en tant que maître d'ouvrage, ont une triple vocation : Rééquilibrer les modes de déplacement / Mettre en place des transports en commun performants à énergie propre / Aménager harmonieusement l'espace, permettre la cohésion sociale et le développement socio-économique [4]»

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

Nous nous félicitons que soient enfin engagés les travaux de la ligne forte A7, rocade intérieure de l'est lyonnais en milieu dense, reliant Gerland à La Doua, inscrite au PDU depuis 2005 et si longtemps différée au bénéfice d'investissements bien moins rentables en direction du Grand Stade.

Un dossier de qualité

Nous avons apprécié la qualité de ce dossier, bien meilleur que celui dernièrement produit par le SYTRAL pour le prolongement du métro B aux hôpitaux Sud :

- les cartes de densité de la population et des emplois (pp.12 et 13) et de leurs évolutions prévisibles (pp.16 et 17) sont très intéressantes et montrent bien l'utilité du projet ;
- plusieurs variantes de tracé ont été recherchées et comparées sérieusement sur une série de critères (exemple :la variante Laënnec, p. 22) ou pour comparer des variantes d'implantation transversales (illustrations 17 à 27).
- les stations ne sont pas intégralement localisées dans le dossier, sinon dans l'étude préliminaire de 2014 (p. 24), mais seulement leur nombre (13). A ce stade de la procédure, ce n'est pas un défaut que de laisser encore ouvert ce type de choix.

Choix du tracé

« L'aménagement entre les Hôpitaux Est et la Doua faisant apparaître des difficultés d'insertion et de financement, son tracé et ses modalités de réalisations sont apparus incertains. Cette séquence nord de l'axe A7 du PDU a ainsi été exclue du programme de l'opération pour le présent mandat. L'étude de faisabilité réalisée en 2013 s'est ainsi concentrée sur le tronçon sud de l'axe A7 entre Debourg et les Hôpitaux Est [20] ».

Nous espérons que toutes les garanties de faisabilité ont été prises pour le prolongement et bouclage à La Doua, conformément à l'objectif fixé par le PDU pour la ligne forte A7.

« La variante C (tracé rouge, page 20) par Mermoz est apparue comme la plus favorable malgré un coût plus élevé du fait d'un linéaire supérieur d'infrastructures nouvelles tramway, et malgré un impact potentiel sur les aménagements récemment réalisés sur l'avenue Mermoz [21] ».

Nous sommes globalement d'accord avec ce choix.

En particulier du fait de la bonne connexion avec la ligne T4 (Station Professeur Beauvisage – CISL).

Variante Francis de Pressencé

Nous suggérons l'étude d'une courte variante et sa comparaison avec le projet ? Celle-ci délaisserait Francis de Pressencé pour emprunter Paul Cazeneuve Ouest, puis la ligne T4 (boulevard des Etats-Unis) entre les stations Lycée Lumière et Professeur Beauvisage avant de retrouver la rue Professeur Beauvisage Est.

La correspondance T4 / nouveau tram se ferait aux mêmes quais sur deux stations communes (Etats-Unis Tony Garnier et Professeur Beauvisage CISL).

Le tracé est plus court (500 mètres au lieu de 900), probablement plus économique. Nous ignorons le niveau de l'impact de ce tronç sur l'exploitation des deux lignes.

La desserte du lycée Lumière (par une station sur Paul Cazeneuve), du quartier Etats-Unis - Tony Garnier et des zones d'emploi denses (carte p 13) serait améliorée.

Emprunt de la rue Henri Barbusse

Bien sûr nous déplorons, et nous ne serons pas les seuls, le projet de démolir certains aménagements récents (trottoirs, plantations, déviations de réseaux), par manque de prévision.

Pour les cyclistes (variante bandes sur chaussée) le projet est cependant meilleur que la configuration actuelle, ratée.

Nous suggérons des études plus poussées, jusqu'au niveau des estimations, pour savoir si il ne serait pas possible de réduire ces démolitions.

Emprunt de l'avenue Jean Mermoz

Nous faisons la même remarque que ci-dessus, à propos de démolition d'aménagements récents. A l'époque, on aurait pu au moins faire des aménagements moins luxueux si on n'était pas certain de pouvoir y intégrer le tramway.

Il nous semble que la circulation générale pourrait être réduite de 2 X 2 voies à 2 X 1 voie, comme l'option en a été prise pour le cours Emile Zola à Villeurbanne (travaux en cours). Ce qui permettrait de diminuer fortement les démolitions, de conserver les plantations et les beaux trottoirs réalisés.

En outre, nous suggérons de faire une étude assez poussée pour comparer, sur divers critères (dont le coût bien entendu), une variante consistant à implanter le tram sur l'actuelle chaussée Nord de l'avenue Mermoz et sur le côté Ouest du boulevard Pinel. Il y aurait moins de démolitions et un bien moindre impact sur le carrefour Mermoz-Pinel, déjà saturé, ce qui éviterait que le tram soit lui même impacté à son tour.

Choix du terminus est

« Le terminus de la ligne serait alors implanté au sud de l'entrée actuelle des Hôpitaux Est [28] ».

En raison du très grand nombre d'emplois et de visites générés par ce grand complexe hospitalier et vu sa grande étendue (700 m dans le sens est / ouest), il serait souhaitable d'en améliorer la desserte en fixant le terminus vers son centre de gravité, bien que cela se prête mal au prolongement ultérieur vers la Doua.

Le moment venu, il sera toujours temps, d'étudier plus finement comment le prolongement peut être effectué, par exemple en maintenant un embranchement pour la desserte des hôpitaux, utilisé seulement par certains services.

Indépendance de la ligne - Choix du terminus ouest

« Au regard des caractéristiques actuelles de la ligne T1, notamment sa faible vitesse commerciale (15 km/h), sa longueur, sa moindre régularité par rapport aux autres lignes du réseau et sa forte densité de charge, il n'est pas recommandé de prolonger les services de T1 jusqu'aux Hôpitaux Est.

Il est ainsi proposé que la nouvelle ligne soit exploitée de façon indépendante depuis son terminus ouest à Debourg.

Il pourrait néanmoins exister un intérêt commercial à prolonger les missions de cette nouvelle rocade plus à l'Ouest sur les infrastructures de la ligne T1, comme par exemple à Suchet, pour permettre une correspondance intéressante avec le métro A. Les études ultérieures permettront d'évaluer la pertinence, la faisabilité technique et le coût de cette option [23] ».

Nous comprenons qu'il est justifié de faire une coupure sur une ligne trop longue.

Pour la fixation du terminus Ouest de la nouvelle ligne, il y a lieu d'observer qu'un fleuve, comme le Rhône, 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 tout comme l'existante, la ligne nouvelle franchisse le Rhône, jusqu'à la station Suchet ou tout autre point plus facile à aménager. Cela apportera une franche amélioration du service aux usagers de la nouvelle ligne.

Concernant les modalités techniques des correspondances au nouveau terminus, il existe certainement de nombreuses variantes possibles.

Nous demandons que l'on tienne compte du projet d'aménagement du pôle Perrache étudiés par la SPL Lyon Confluence et le Sytral qui prévoit, très judicieusement, d'amener le tram T2 à la station Suchet par une troisième voie, à construire.

Maillage du réseau - Connexions

« La zone de croisement avec la ligne existante T2 constitue un point délicat du projet en terme d'insertion et d'enjeux de circulation. Elle devra prévoir les connexions souhaitées pour assurer le maillage du réseau tramway [28] ».

Comme l'a remarqué depuis longtemps l'association Lyon Tramway, le maillage des réseaux apporte beaucoup d'avantages par tous les services supplémentaires qui peuvent être créés sur une longue période, alors qu'on n'était pas forcément capable de les imaginer au départ. Trop souvent dans le passé le Sytral s'est refusé à anticiper ce genre de connexions pourtant faciles à préparer par anticipation lors de la construction de la ligne mais engendrant, lorsqu'elles n'ont pas été initialement réalisées, des reprises très pénalisantes (coût des travaux, impact des suspensions de service, ...).

Nous nous félicitons donc de cet apparent changement de stratégie.

Circulations cyclistes

« Une variante d'insertion des cycles est possible, avec pistes sur trottoirs et stationnement sur chaussée. Elle permettrait de conserver plus de places de stationnement, mais est moins optimale pour les modes doux et est plus difficilement compatible avec la circulation des convois exceptionnels, dans l'hypothèse où ceux-ci circuleraient hors de la plateforme tramway [26] ».

Le dossier comporte diverses variantes de profils en travers sur lesquelles la circulation cycliste est établie soit au niveau de la chaussée, soit au niveau du trottoir.

Il s'agit d'un vieux débat entre deux conceptions de l'usage du vélo (ludique ou utilitaire) au bout duquel le Grand Lyon a clairement tranché en faveur des aménagements (utilitaires) au niveau de la chaussée, comme il ressort des documents suivants :

- la *Charte du développement de l'usage du vélo* indiquant que «*la bande cyclable sur chaussée (art. R110-2 du Code de la Route) est l'aménagement préféré des cyclistes vis-à-vis de leur sécurité* »;

- le remarquable *Guide pour la conception des aménagements cyclables*,(2013) document soigneusement mis au point 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.

Nous demandons qu'il soit fait application de ce guide.

Circulations piétonnières

« Le projet, ainsi que les aménagements de l'espace associés, respecteront le schéma général d'accessibilité du SYTRAL pour les transports collectifs, ainsi que celui du Grand Lyon pour les espaces publics et la voirie [9] »

Il y aura lieu de faire 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.

« Le plan modes doux décrit les politiques du Grand Lyon en faveur des modes doux (marche, vélo, roller...). Il constitue un cadre et un référentiel pour la programmation et le suivi des réalisations. Ce plan a pour objectifs de doubler l'usage du vélo pour 2014 et de le tripler d'ici 2020. L'atteinte de ces objectifs passe par une extension du réseau cyclable [11] »

Si le Plan Modes Doux est bien développé en faveur du vélo, dans le temps, il a été reconnu comme indigent en faveur des piétons. En conséquence le Grand Lyon a adopté à l'unanimité, par délibération du 13 janvier 2014, le principe d'établissement d'un Plan Piéton beaucoup plus ambitieux, actuellement en cours d'élaboration.

« Tout au long de son parcours, plusieurs objectifs d'aménagement seront privilégiés, proposant une hiérarchie et un arbitrage lorsque l'espace disponible n'est pas suffisant :

- Privilégier les modes doux, piétons et cycles, dans le partage de l'espace public [24] »

Nous apprécions ce rappel d'une des dispositions du Plan des Déplacements Urbains, selon laquelle, 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.

1) Pendant les travaux

« Prise en compte systématique des continuités piétonnes et cyclables impactées (36) ».

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 l'en félicitons. Cela reste nécessaire dans une période où l'accidentologie des piétons reste préoccupante.

Il y aura lieu de faire application du *Règlement de voirie du Grand Lyon*.

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 précité, 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) Ultérieurement, lors de l'établissement du projet

Nous sommes conscients que l'évocation de ce sujet est prématurée à ce stade de la procédure et hors du champ de la présente concertation préalable, au sens strict.

Cependant, nous nous permettons de l'évoquer ici, partant du principe qu'il n'est jamais trop tôt pour garder à l'esprit quelques règles de bonne construction.

Traversées aux intersections :

En application de la *Charte du Piéton*, 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 en faveur des PMR et de la sécurité des piétons. Comme l'a demandé aux Maires de la Métropole et à ses Services le Vice-président de la Métropole en charge de la voirie, il

est impératif de respecter une avancée de trottoir 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.

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

Traitement de l'espace piétonnier. 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 de la chaussée) et non pas à quelques marches au dessus de ce niveau, suivant une mode, semble-t-il heureusement en recul, ayant créé sur une grande partie de certaines esplanades des espaces non accessibles, 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 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 ;
- un revêtement ni trop lisse, donc glissant par temps de pluie (le bois, certains asphaltes), ni trop grossier (pavés, bétons fortement désactivés, ...), inconfortable, particulièrement pour les personnes âgées ou en fauteuil roulant.

Bien que ce matériau soit à la mode, nous déconseillons catégoriquement les surfaces piétonnières en bois : trop glissant, non pérenne (divers exemples visibles à Lyon), trop cher en investissement et entretien.

oooooooooooooooooooooooooooo