



pour la cité humaine - les droits du piéton

7 rue Major Martin - 69001 LYON

Association déclarée à la Préfecture du Rhône depuis 1975

www.pietons69.e-monsite.com

Date: 6 avril 2021

Rédacteur : Y. Gascoïn

Tél. 04 78 54 09 97

<yves.gascoïn@club-internet.fr>

Tramway T6 Nord - Hôpitaux Est - La Doua 2^{ème} concertation préalable Avis et attentes de notre association

Pour le lecteur pressé

Le lecteur pressé pourra se contenter de lire l'introduction ci-dessous et la conclusion, p. 5. Voir les paragraphes qui l'intéressent particulièrement dans le sommaire suivant:

- Un projet difficile, p. 1
- Une nouvelle concertation pertinente, p. 2
- Un objectif essentiel: desservir équitablement le secteur, p. 2
- Accélérer la structuration de la ville, p.3
- Limiter les virages à 90 °et les passages en baïonnette, p. 4
- Gérer dans le temps la circulation des cyclistes dans les sections étroites, p. 4
- Pour une bonne prise en compte de la marche, p. 4
- Conclusion, p. 5
- Annexe - Nos recommandations pour le traitement des circulations piétonnières, p. 6

Introduction

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. Donc cette nouvelle concertation nous intéresse et nous souhaitons participer au choix du tracé et à l'amélioration du projet, comme pour la première.

Le succès remporté par la première concertation en 2019 a montré que ce projet est très attendu par le public et rencontre un climat majoritairement très favorable.

Par convention, le dossier de concertation sera nommé "le dossier" dans la suite du document. *Les citations seront repérées par le N° de la page notées en italiques* et.

Notre avis portera essentiellement sur le choix entre les deux tracés – Rouge et Vert - et concerne donc le secteur au nord de la Mairie.

Un projet difficile

Si il existait à Villeurbanne une large et longue avenue orientée Nord/Sud, elle se serait évidemment imposée pour accueillir le projet.

Car pour loger tous les modes (le tram double-sens, des trottoirs de 2 m de chaque côté, une file de circulation auto - mais pas de stationnement - un aménagement cyclable double sens, une bande technique pour candélabres, plantations, bancs publics, ... et les séparateurs physiques entre les différents modes) il faut disposer d'au moins 18 m entre façades.

Avec 12 m, la largeur peut encore être redistribuée entre un tram double-sens, des trottoirs normaux de chaque côté. La desserte des immeubles et les services publics circulent alors sur les voies du tram. Le transit auto et cyclable est reporté sur les voies adjacentes. Ce dernier en dérogation à la loi LAURE. C'est par exemple le cas des T1 et T4 sur la rue Henri Rolland, aux Charpennes.

Avec 11 m on loge seulement le tram, un trottoir minimum et un trottoir large, banalisé piétons et cyclistes. Cependant, cette banalisation, non conforme au Code de la Route, comporte des risques juridiques.

Une nouvelle concertation pertinente

Certains qualifieront cette nouvelle étape comme deux ans de perdus. Or, c'est tout l'inverse. Le nouveau dossier a été bien amélioré par rapport au premier car il a pris en compte une série de propositions recueillies au cours de cette enquête: la ligne centrale, seule mise à l'enquête, a été sensiblement améliorée et une 2^{ème} ligne, plus à l'Est, a été incorporée au dossier. **Nous félicitons le SYTRAL pour ces initiatives très positives.**

Ainsi va tomber une critique souvent entendue " *Ils nous mettent en marche cette procédure pour nous amuser. Car ils ont déjà tout décidé et, quoi qu'on leur dise, ils n'en feront qu'à leur tête !*". Avec les deux lignes en compétition, ce n'est plus vrai: le public dispose d'un vrai choix.

Pour un projet dont la durée de vie sera d'au moins 100 ans (le métro parisien a 120 ans) que représentent deux ans en regard des améliorations apportées ? Aussi, nous ne sommes pas d'accord pour prendre les délais travaux dans les 11 critères de comparaison (p. 29). Ni sur l'élimination d'une variante au motif, notamment, qu'elle comporterait " *un risque de dérapage du planning*".

Nous notons avec satisfaction que ce nouveau dossier prend en compte deux de nos demandes formulées lors de la 1^{ère} concertation:

- ne pas emprunter l'avenue Henri Barbusse, section très centrale de la ville qui fonctionne déjà très bien, de manière apaisée, et n'a pas réellement besoin du tram;
- préférence pour un tracé plus à l'Est (rues Docteur Rollet et des Bienvenus), partiellement repris par le nouveau tracé Vert dans sa partie nord. Ce tracé est plus ambitieux et volontaire. En marquant durablement une forte évolution de toute la partie de la ville située entre les Gratte-Ciel et le périphérique, il prépare la ville de demain.

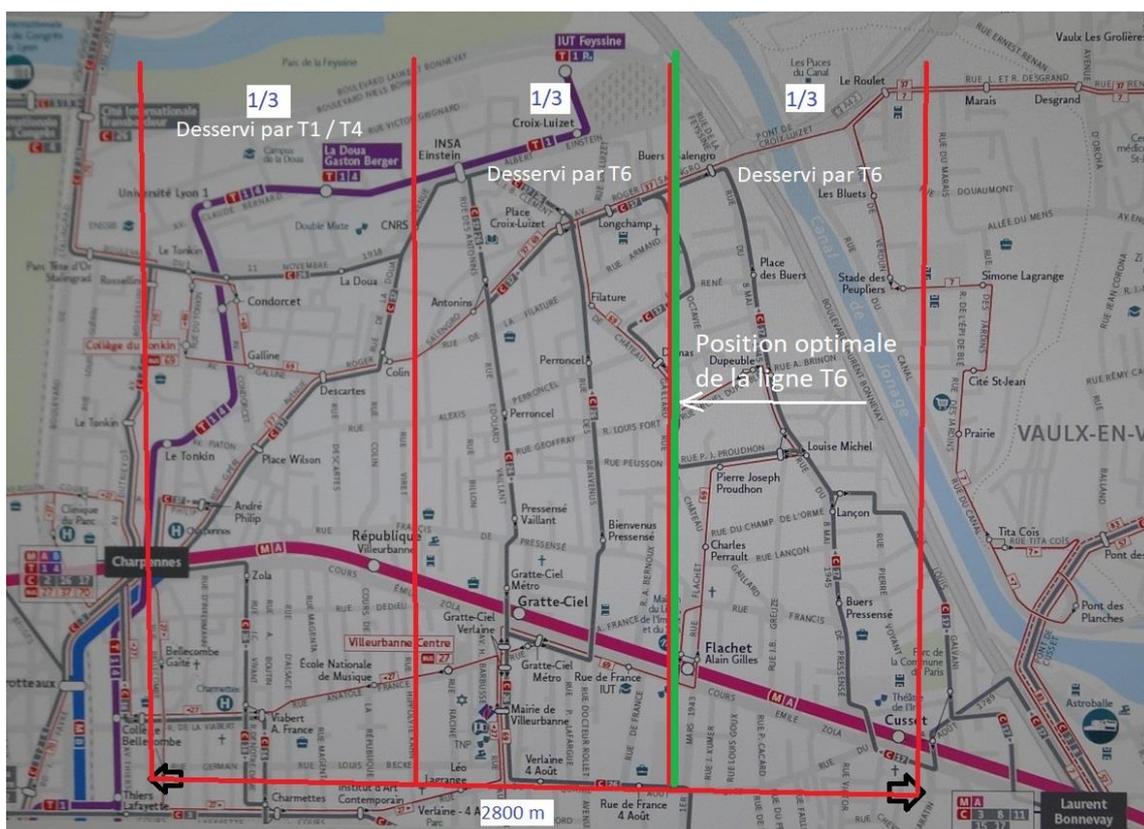
Un objectif essentiel: desservir équitablement le secteur

Parmi tous les arguments de nature à départager les deux tracés, nous retiendrons en premier le droit des populations à un accès équitable aux lignes fortes de transports en commun: métros et trams. Il s'agit là d'une exigence forte et strictement sociale d'égalité entre les citoyens.

Ce qui est aussi précisé par le dossier "p. 13 - Les deux enquêtes « Déplacements » réalisées en 2006 et 2015 par le SYTRAL ont souligné de grandes disparités dans l'utilisation des transports en commun selon l'existence ou non d'une ligne forte"

Aussi, à la page 29, nous aurions dénommé le premier critère "desserte équitable des quartiers".

Pour rechercher la position la plus équitable de la ligne, nous avons établi le schéma ci-dessous:



Comme il n'y a pas la population nécessaire pour établir deux lignes fortes Nord-Sud dans cet espace, (cela ne figure pas d'ailleurs au Plan du réseau à moyen terme) car elles seraient trop rapprochées et feraient double emploi, il est important de bien réfléchir au positionnement de l'unique ligne, objet de ce dossier.

Notre schéma montre que la position optimale pour desservir équitablement la population résidant entre les lignes T1-T4 (à l'Ouest) et le boulevard Laurent Bonnevey (à 2 800 m à l'Est, distance moyenne) se situe au niveau de la rue Flachet. Donc proche du tracé Vert.

Par contre le tracé Rouge aurait pour conséquence de défavoriser toute la partie Est de ce grand secteur, ce qui serait injuste pour ses habitants. Certains opposants au tracé Vert ont déclaré que "*les lignes de bus existantes dans cette zone étaient suffisantes pour sa desserte*". Ce qui revient à refuser le droit d'accès aux lignes fortes aux populations concernées !

Le fait que le secteur Est comporte un bâti moins dense n'empêche pas "*p. 13 - le tracé Vert de présenter la même part de population captée que le tracé Rouge –*" dès à présent.

Donc, à terme, seul délai pertinent pour tout investissement durable, et du fait que ce secteur est appelé à se densifier, conformément aux documents d'urbanisme, le tracé Vert desservira une population plus importante que le tracé rouge. Il garde donc notre préférence

Accélérer la structuration de la ville

La construction d'une ligne de tram ne se résume pas à un exercice d'acrobatie visant trouver le tracé qui froissera le moins de personnes au moment de sa construction. Car les lignes ont un fort impact, très durable, sur les zones traversées en ce sens qu'elles modifient sensiblement l'ensemble des circulations et stationnements de tous les modes et qu'elles valorisent considérablement un large corridor. Nous l'estimons jusqu'à 10 minutes de marche, soit 700 m de part et d'autre (500 m au dossier, p.31). En un mot: l'arrivée du tram modifie les modes de vie, bien au delà de son tracé. Les propriétaires de logements et commerces et les promoteurs ne s'y trompent pas lors des transactions.

Nous raisonnerons sur l'espace compris au Nord du cours Emile Zola, entre les lignes T1-T4 (à l'Ouest) et le boulevard Laurent Bonnevey, à 2 800 m à l'Est (distance moyenne)

L'urbanisation de cet espace est assez hétérogène, cependant, majoritairement composé d'immeubles de toutes hauteurs (voir plans, pp.13 et 17 du dossier). Le secteur Est qui comporte un bâti moins dense, avec notamment des maisons individuelles par endroits, est cependant en voie de densification "naturelle" ou plus contrainte, en application des plans d'urbanisme, en vigueur depuis longtemps. La hauteur des nouveaux immeubles est pertinemment limitée, en rapport avec la largeur des voies.

Il ne s'agit pas de s'apitoyer sur cette évolution que certains nostalgiques du passé, qui se laissent égarer, dénigrent en la traitant de "bétonisation". Car la construction d'immeubles R+2 à R+4 (exemple: au 14 et au 60/62 rue des Bienvenus) et non pas R+6 ou 7, à la place de villas anciennes, souvent médiocres, en dépit des améliorations qui ont pu leur être apportées, est au contraire être un bon compromis entre densité et qualité de vie:

- elle offre à plus de personnes la possibilité de se loger en ville dans de bonnes conditions, selon une demande forte qui n'est pas prête de s'inverser, ce qui constitue une avancée éminemment sociale;
- elle favorise grandement la desserte par les transports en commun, en augmentant nettement les trafics potentiels des lignes. Ce qui humanise la ville en diminuant la place de la voiture avec tous les inconvénients de ce mode (dangereux, très encombrant - surtout à l'arrêt - polluant et bruyant).

Le plan d'urbanisme prévoit de longue date 2 opérations structurantes, bien avancées sur le terrain:

- le prolongement sur 250 m de la monumentale avenue Henri Barbusse constituant le quartier des Gratte-Ciel, en bonne voie car engagé depuis 20 ans. L'ensemble constituera une très large et agréable esplanade ombragée et commerçante, longue de 500 m, bénéficiant "naturellement" aux piétons du fait de la très faible circulation. En effet, la voie, "étranglée" au Sud par la Mairie et sans continuité au Nord, ne se prête pas du tout au transit. On note d'ailleurs qu'elle n'est pas davantage empruntée par les transports en commun, sans que cela ne semble gêner personne ! Sa vocation est d'être classée en Aire piétonne.
- l'élargissement plus ou moins important de la rue Docteur Rollet, sur 430 m, et des rues des Bienvenus et Jean-Baptiste Clément sur près de 1500 m, pour constituer, avec d'autres sections plus larges sur 2 600 m, le seul axe Nord-Sud structurant de ce vaste secteur.

Le passage du tram sur ce dernier axe serait de nature à en accélérer l'évolution, dans l'intérêt général.

Puisque le potentiel d'évolution et de structuration de la ville, prescrit par un Plan d'Urbanisme volontaire, est bien plus élevé à l'Est qu'au Centre et que le passage du tram est de nature à l'accélérer, le tracé Vert est supérieur au tracé Rouge sur ce critère.

Limiter les virages à 90 °et les passages en baïonnette

Pour tous les moyens de transport terrestres, les virages prononcés, d'autant plus si ils sont alternés et rapprochés (tracés en "baïonnette") diminuent le confort des voyageurs, en particulier ceux qui sont debout, diminuent la vitesse commerciale et augmentent le bruit, la pollution de l'air et les frais relatifs aux dépenses d'énergie (freinage avant, accélération après), à l'usure des rails et du matériel roulant. Il y a déjà eu des travaux de remplacement des rails en courbes serrées sur certaines lignes.

De plus, un tourne-à-gauche (ou à droite) du tram dans un carrefour est très pénalisant pour l'écoulement de l'ensemble du trafic car les feux passent alors au rouge simultané sur toutes les entrées (exemple : carrefour Lafayette/Thiers pour les trams T1 et T4). Ce n'est que là où le trafic auto est faible et où il y a peu de courants antagonistes que la gêne est acceptable.

Enfin les tracés sinueux sont plus difficiles à lire sur un plan et à mémoriser correctement. Au contraire, les tracés directs sont rapidement perçus et mémorisés, ce qui facilite l'usage des lignes.

Le tracé rouge comporte les trois baïonnettes suivantes, courtes et "sèches":

- dans la ZAC Gratte-Ciel, entre les rues Bourgey et Barbusse prolongée. Elle remplace la baïonnette prévue d'abord par le SYTRAL sur le cours Émile Zola ou la rue Francis de Pressensé, Proposée par une association, c'est une variante astucieuse car elle traverse une future esplanade (et non pas une rue structurante), ce qui est bien moins pénalisant pour la circulation;
- Perroncel sur 150 m, entre les rues Billon et Yvonne. Car il n'y a, semble t-il, aucune chance de traverser en diagonale le terrain ACI, vu le prix dissuasif que représenterait une expropriation;
- Salengro sur 190 m, entre les rues Yvonne et Gaston Berger prolongée. Il s'agit de l'une des rares voies structurantes Est-Ouest qui a le mérite d'avoir été complètement réaménagée et de bien fonctionner. Elle comporte notamment un agréable terre-plein central planté, une voie spécialisée bus, cas assez rare et donc précieux, du fait du peu de place en ville. Le passage du tram va fortement réduire le débit de cette section et la vitesse des lignes de bus l'empruntant. Surtout, les ralentissements vont se propager sur des longueurs appréciables de chaque côté, réduisant ainsi sur une grande longueur le bénéfice d'un aménagement assez récent.

Le tracé vert ne comporte qu'une seule baïonnette plus douce (80°) de 360 m sur Anatole France entre la rue Verlaine et l'avenue Commandant Lherminier. **Il est donc supérieur au tracé rouge sur ce critère.**

Gérer dans le temps la circulation des cyclistes dans les sections étroites

En application de ses statuts, notre association soutient le développement de l'usage du vélo. Elle est donc très favorable aux aménagements cyclables qui accompagnent obligatoirement ce projet, en application de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE).

"p. 43 -Tracé Rouge -3 550 m de voies dédiées (piste ou bande cyclable) sont réalisables, soit 63% du tracé. Tracé Vert - 3 480 m de voies dédiées (piste ou bande cyclable) sont réalisables, soit 54 % du tracé"..... Dans le secteur Bienvenus, l'arrivée du tramway impliquerait de déroger au PAMA sur certains tronçons. Si les études le confirment, il faudra alors engager une réflexion commune avec les associations pour la relocalisation de l'axe cyclable structurant. Cette approche est à mener avec la Métropole de Lyon, en charge de son déploiement".

A la mise en service du tram, la circulation des cyclistes sera donc incontestablement meilleure sur le tracé Rouge.

Cependant, la situation plus défavorable du vélo dans les rues empruntées par le tracé Vert, entre la rue Francis de Pressensé et l'avenue Albert Einstein, doit être relativisée.

En effet, la circulation cycliste y est faible (faible densité de population) et les aménagements cyclables sont médiocres (1 seul sens, sur une partie seulement du parcours, marquage effacé). Du fait l'étroitesse des rues, ces aménagements devront être relocalisés. Mais ils pourront y revenir, dans de meilleures conditions et plus vite, car le passage du tramway accélèrera la mise en place du nouvel alignement, beaucoup plus large (effet dynamique sur le bâti).

Autrement dit, si le passage du tram va dégrader la situation des cyclistes dans un premier temps, elle permettra d'arriver ici plus vite à une bonne situation que si le tram passe ailleurs.

Pour une bonne prise en compte de la marche

"p. 17 - Sur le corridor d'étude – englobe les deux tracés - la marche atteint un niveau conséquent de 73%"
Nous sommes agréablement surpris par cette part modale, vraiment très élevée.

Après un longue période de ringardisation, du fait de la facilité et du confort offerts par la voiture, les usagers de la ville prennent progressivement conscience que la marche leur permet d'aller plus vite et plus loin qu'ils ne le pensaient. Inutile d'attendre l'arrivée d'un bus à faible fréquence: allez-y à pied si votre destination est à moins de 20 minutes (ou 1400 m) !

La vitesse usuelle du piéton est de 4 km/h environ, soit 70 m par minute.

Les trajets sont à estimer en minutes (abréviation : min) ce qui est maintenant considéré comme préférable à la distance en mètres (abréviation : m). Ceci est adopté par la plupart des signalétiques pour piétons.

Londres (opération *Legible London*) a ouvert la voie. Villeurbanne puis Lyon ont suivi.

"Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) de Lyon fixe pour objectif l'augmentation de la portée moyenne des déplacements piétons à 1 km, soit 15 minutes de marche (la portée moyenne étant de 650 m en 2019) – p.11".

Nous nous félicitons de ce nouvel objectif qui valide ce que nous préconisons depuis longtemps.

Par rapport au premier dossier, le rayon d'influence des stations n'a pas été augmenté: il est toujours de 7 min (ou 500 m). Nous estimons plus pertinent de prendre 10 min (ou 700 m), en cohérence avec le PAMA.

Conclusion

Il s'agit d'un projet difficile car il n'existe pas à Villeurbanne une large et longue avenue orientée Nord/Sud, qui se serait évidemment imposée pour accueillir le projet.

Cette nouvelle enquête est très positive. En effet, le dossier a été bien amélioré par rapport au premier: le tracé de l'unique unique présentée a été sensiblement amélioré (tracé Rouge) et une 2^{ème} ligne, plus à l'Est, a été incorporée à la concertation (tracé Vert). Nous félicitons le SYTRAL pour ces initiatives très positives.

Le tracé Vert est supérieur au tracé Rouge sur les critères suivants:

- droit des habitants à un accès équitable aux lignes fortes de transports en commun: métros et trams. C'est une exigence forte et strictement sociale d'égalité entre les citoyens. La position optimale de la ligne, pour satisfaire à cette exigence se situe au niveau de la rue Flachet, très proche du tracé Vert. Le tracé Rouge aurait pour conséquence de défavoriser les habitants de toute la partie Est de la ville;
- potentiel d'évolution et de structuration de la ville, tel que prescrit par un Plan d'Urbanisme volontaire, est bien plus élevé à l'Est (corridor du tracé Vert) qu'au Centre (corridor du tracé Rouge). Le passage du tram est de nature à accélérer cette structuration ainsi que la rénovation et l'évolution du bâti, dont on connaît la forte attraction pour les secteurs bien desservis, et donc de tirer vers le haut ces quartiers jusqu'à présent plus médiocres. Ce qui rééquilibrera la ville;
- population desservie. Elle est équivalente pour les deux tracés. Mais, à terme, seul délai pertinent pour tout investissement durable, le tracé Vert desservira une population plus importante que le tracé Rouge du fait que ce secteur est appelé à se densifier davantage, conformément aux documents d'urbanisme;
- confort et vitesse de la ligne, du fait de son tracé nettement moins sinueux. Il ne comporte qu'une seule "baïonnette" peu prononcée de 360 m (Anatole France) au lieu de trois sur le tracé Rouge (ZAC Gratte-Ciel, Perroncel et Salengro). Le tracé Rouge, plus sinueux, augmente aussi le bruit, la pollution de l'air et les dépenses d'énergie.

Le tracé Rouge est supérieur au tracé Vert pour la qualité des aménagements cyclables associés, à la mise en service (réalisables sur 63% du tracé contre 54 % du tracé Vert). Cependant, à plus long terme, sur certaines rues étroites frappées d'alignement, le passage du tram accélérera la réalisation d'aménagements cyclables très corrects, permis par le nouvel alignement, beaucoup plus large (effet dynamique sur le bâti).

Le projet nous semble avoir pris en compte correctement les besoins de la marche qui atteint un niveau très conséquent (73 %) sur le corridor d'étude.

Nous préconisons cependant d'augmenter la portée moyenne des déplacements à 10 min (ou 700 m) au lieu de 7 min (ou 500 m), en cohérence avec le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA).

En résumé, ceux qui recherchent le tracé froissant le moins de personnes, plus facile et plus rapide à exécuter (avec, peut-être, les prochaines élections locales en arrière-pensée) opteront pour le tracé Rouge. Par contre ceux qui ont pour leur ville une vision à plus long terme, plus volontaire, plus équilibrée et plus juste, et veulent pour cela accélérer la structuration et la desserte des quartiers Est, plus défavorisés aujourd'hui, saisiront l'opportunité du tramway, selon le tracé Vert. Son coût un peu plus élevé et son exécution, plus difficile, seront oubliés au lendemain de l'inauguration.

§ § § § § § § §

Voir l'annexe, page suivante

Annexe

Nos recommandations pour le traitement des circulations piétonnières

Il y aura lieu de faire application des documents suivants :

- *Charte du Piéton* du Grand Lyon, même si ce document a vieilli ;
- *Lois et règlements relatifs 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 (poteaux, candélabres, barrières et potelets, ...), un trottoir minimum d'environ 2,00 m ;
- *Guide pour la conception des aménagements cyclables* du Grand Lyon qui prescrit que ces aménagements soient réalisés au niveau de la chaussée (et jamais au niveau du trottoir) ;
- *Règlement de voirie* du Grand Lyon pour la phase chantier. Nous attirons l'attention du maître d'ouvrage sur le traitement des 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 (voir ci-dessous). 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,);
- *Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)*, en particulier pour tout ce qui concerne la circulation et le stationnement des vélos et engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), notamment à proximité des carrefours.

Nous avons noté avec satisfaction les efforts faits par le Sytral durant ces dernières années pour améliorer la sécurité et le confort des piétons à proximité de ses chantiers. C'est d'autant plus nécessaire que l'accidentologie des piétons reste préoccupante.

Conformément à la *Charte du Piéton* et à la *LOM*, 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 ;
- sur 5 m en amont de tous les passages piétons, l'interdiction physique du stationnement, sauf si cet emplacement est réservé aux vélos et EDP, condition nécessaire pour dégager une visibilité de 30 m, permettant l'arrêt d'urgence d'un véhicule roulant à 50 km/h.

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 déplorable qui a sévi à une certaine époque pour les esplanades de Lyon, ces aménagements inappropriés étant toujours en place ;
- 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, dans toutes les directions par des trajets directs, en diagonale, et non pas en une succession d'angles droits, compliquant et rallongeant inutilement la distance à parcourir.

La surface de l'espace piétonnier serait valorisée par :

- une teinte claire qui donne moins de chaleur en été et un bon contraste avec le gris foncé des chaussées et du mobilier urbain, ce qui sera apprécié par les déficients visuels ;
- un revêtement ni trop lisse, donc glissant par temps de pluie - risques de chutes (le bois, certaines dalles en pierre), ni trop grossier (pavés, bétons fortement désactivés, ...), inconfortable, particulièrement pour les personnes âgées ou en fauteuil. Nous déconseillons catégoriquement les cheminements et espaces piétonniers en bois (exemple : passerelle de la Paix à Lyon), matériau qui cumule les inconvénients : trop glissant, non pérenne, bien plus cher en investissement et entretien. Alors qu'il convient parfaitement pour les bancs publics, en raison de son confort.

000000000000000000