

Déplacements Citoyens

14 avril 2017

Association Loi 1901

Siège social : Palais du Travail à Villeurbanne

<http://deplacementscitoyens.free.fr>

Adresse postale :

chez Jean Murard, Président -110, rue Hénon - 69 004 - LYON

courriel : murard3735@wanadoo.fr

Trésorier : Sylvain Pierre Fuzelier 15, rue Frédéric Mistral 69 300 Caluire

Contacts téléphon. : 04 78 29 19 92 (J. Murard) - 04 72 44 24 51 (J.C. Reverchon)

Avis défavorable du 14 avril 2017 (4 pages) sur le projet de restructuration et réaménagement des espaces publics et infrastructures sur la partie Ouest du Pôle d'échange multimodal de la Part-Dieu

*présenté par Jean Murard, Président
dans le cadre de la concertation publique initiée par la Métropole de Lyon
du 13 mars au 14 avril 2017*

Sommaire

Introduction	page 2
Nouvelles densifications et contraintes incohérentes avec le déficit de capacité de la gare de La Part Dieu	page 3
Sous-ensembles allant dans le bon sens	page 3
Critiques significatives sur de nombreux points	pages 3 et 4
Conclusion : Avis défavorable	page 4

Introduction :

Déplacements Citoyens a émis le 28 octobre 2015 un avis défavorable au projet de ZAC Part-Dieu Ouest, tel qu'il était présenté, sur un périmètre de 38 hectares compris pour l'essentiel entre la rue Garibaldi et la Gare de la Part Dieu :

- pour des raisons de fond : projets démesurés de constructions de m2 de bureaux, incompatibles avec l'ambition d'un quartier «encore plus agréable à vivre », incompatibles aussi avec les capacités de la gare et des voies ferrées qui la desservent, et avec celles des voiries accueillant transports en commun et véhicules privés

- pour des questions de forme : la communication a pris le pas sur la concertation au point que la question essentielle des tours de grande hauteur a été esquivée lors de la seule réunion publique organisée par la Métropole lyonnaise.

Six mois plus tard, le 13 mai 2016, elle émettait un avis favorable avec réserves sur la création de la voie L, 12^{ème} voie de la gare de Lyon Part-Dieu.

Pourquoi des réserves ?

Parce que si **la création de la voie L est indispensable à la limitation et si possible la suppression des dysfonctionnements actuels de la gare, en l'état actuel de sa fréquentation, elle est manifestement insuffisante si l'on se projette à un horizon plus lointain** et que l'on souhaite faire face à de nouveaux développements du quartier de La Part Dieu et à de nouvelles augmentations de fréquentation de la gare.

Même en restant très en deça des perspectives irréalistes citées dans le dossier d'enquête publique (220 000 personnes/jour fréquentant la gare en 2030 ! contre 120 000 en 2016) ce n'est pas une voie supplémentaire qui serait nécessaire, mais plusieurs . En prenant pour hypothèse une fréquentation de la gare passant seulement de 120 000 à 160 000 en 2030, il conviendrait de programmer plutôt 4 ou 5 voies supplémentaires et non pas une.

Devant tant d'incohérences, **Déplacements Citoyens en concluait que l'augmentation de la capacité des voies ferrées de la gare très au delà de la création de la voie L, et le maintien de l'avenue Pompidou à son gabarit actuel, étaient des préalables indispensables au développement du quartier de La Part Dieu.**

Face à de tels enjeux, **les projets présentés aujourd'hui au titre de la partie Ouest du Pôle d'échange multi modal n'apportent aucune réponse.** L'insuffisance de la capacité de la gare de La Part Dieu et des voies qui la desservent est une nouvelle fois ignorée. Non seulement aucune solution n'est esquissée, mais, discrètement, **de nouvelles densifications et de nouvelles contraintes apparaissent de nature à aggraver encore la situation**

C'est cette disproportion entre densification du quartier et capacité de la gare qui motive en premier lieu l'avis défavorable d'ensemble que nous émettrons dans le cadre de la présente enquête publique.

Ce qui ne nous empêchera d'identifier dans un deuxième temps, en entrant plus dans le détail :

- quelques points qui vont dans le bon sens, et que nous approuvons
- d'autres éléments, plus nombreux, qui sont fortement critiquables.

Nouvelles densifications et contraintes incohérentes avec le déficit de capacité de la gare de La Part Dieu

Pour illustrer ces incohérences flagrantes, citons à cet effet deux projets qui apparaissent dans les dossiers sans faire partie formellement de l'enquête publique :

- **le projet « To Lyon »** d'un tour de grande hauteur (170 m et 66 000 m² de planchers) à l'angle Vivier Merle-Pompidou. Pour situer ces chiffres : 170 m, cela porte le haut de la tour 50 m au-dessus de l'altitude de l'esplanade de Fourvière qui accueille plus de 2 millions de visiteurs chaque année ; 66 000 m², cela fait une fois et demi la surface de planchers de la tour Incity. Quant au lieu choisi c'est là où l'on projette d'amputer de moitié la largeur de l'avenue Pompidou, seule traversée routière des voies ferrées dans le sens d'Est en Ouest !

- **et le projet de parking "loueurs" dit "EFFIA"**, ouvrage d'au moins 150 m de long et de 8 étages, juste à côté des voies ferrées Est, entre la rue Paul Bert et l'avenue Pompidou. Ce qui obérerait toute possibilité de créer des voies SNCF nouvelles au delà de la voie L

Sous-ensembles allant dans le bon sens

Notre association approuve :

1 la réservation du boulevard Vivier Merle, entre la rue Bonnel et l'avenue Pompidou, de la voirie de surface dédiée aux modes motorisés, aux lignes de bus ou trolleybus des lignes de Transports en commun,

2) l'existence de deux pôles de bus au nord et au sud de la place Béraudier

3) le rallongement de la trémie existant sous le boulevard Vivier Merle presque jusqu'à l'aplomb de l'avenue Pompidou, facteur d'humanisation et d'aération du secteur situé entre la gare et la Bibliothèque

Critiques significatives sur de nombreux points

1) Le schéma de circulation routière, tous modes, à l'horizon 2030, ignore complètement les lignes de surface de TC qui ont à franchir les voies ferrées au sud de la gare, notamment les lignes C9 et C13.

Nous avons certes des perspectives d'augmentation de la capacité du métro B, avec l'automatisation intégrale de la conduite, et de celle de la ligne de tram T1, avec le rallongement possible à terme des quais et des rames, mais ces deux lignes vont du sud-ouest au nord-est et ne sont pas vraiment des lignes traversantes.

Les lignes C9 et C13 sont en revanche sur des axes ouest-est ou nord ouest - sud est et ont une fonction indispensable de réponse aux besoins de traverser les voies. Au même titre que la ligne C3 sur le Cours Lafayette, en cours de renforcement avec la construction d'un double site protégé.

Il n'est pas acceptable que le projet les ignore.

2) Le rétrécissement de moitié de l'avenue Pompidou sous les voies ferrées serait une aberration : aussi bien pour la circulation des lignes TCL que pour celle des camions et voitures qui ont à traverser les voies ferrées.

C'est un facteur de congestion de la circulation motorisée, et donc de pollution atmosphérique et sonore, indépendamment même du projet To Lyon, qui, avec une tour de 170 m de haut et de plus de 60 000m² de planchers à l'angle Pompidou/Vivier Merle, aggraverait la situation.

3) Contrairement à l'objectif affiché de développement des TC, **les schémas de circulation sur l'avenue Pompidou ne prévoient d'ailleurs plus de site réservé de transports en commun sous les voies ferrées**, mais uniquement un double sens de circulation pour voiture. Ces sites réservés sont pourtant indispensables aussi bien dans le sens Est-Ouest que dans le sens Ouest-Est.

4) **L'aménagement d'une entrée/sortie Sud de la gare par l'avenue Pompidou serait également un non sens** pour les voyageurs qui devraient l'utiliser. Cinq escalators seraient construits sur les voies reprises pour accéder aux quais, mais il n'y aurait ni dépose minute prévu ni arrêt de bus vers la sortie Sud pour permettre à des voyageurs de venir à la gare de ce côté.

Qui va utiliser la sortie Sud pour prendre le train ou sortir de la gare alors que toutes les correspondances transports en commun se situent face aux sorties Ouest (Villette) et Est (Béraudier) ?

5) **L'abandon de l'axe de circulation relativement direct Pompidou-Vivier Merle-Servient pour les bus et les voitures**, et son remplacement par un soi-disant axe Pompidou-Vivier Merle-rue Bouchut prolongée-rue Mazenod-rue André Philip-rue Servient, **serait néfaste à la fluidité et à la lisibilité de la circulation.**

La rue Servient est la seule suffisamment large et lisible, dans l'axe du pont Wilson, sur le Rhône, **pour la circulation entre la Gare de la Part Dieu et la Presqu'île.**

Des solutions doivent être recherchées pour conserver cet axe de circulation motorisée (pour bus et voitures) lors de la construction du prolongement de la trémie Vivier Merle

Parallèlement, **il convient de renoncer à prolonger la rue Bouchut jusqu'à Vivier-Merle**, et de préserver et développer dans ce secteur des espaces verts au sol tout en y développant les modes doux actifs

Conclusion :

Malgré quelques éléments allant dans le bon sens, **Déplacements Citoyens émet un avis défavorable à l'utilité publique de ce projet** : d'abord pour des raisons d'incohérence entre les densifications projetées et les capacités de la gare, mais aussi compte tenu des nombreuses critiques formulées pages 3 et 4 ci-dessus.

