

# CIL Vilette-Paul Bert

## Avis sur l'enquête publique portant sur cinq permis de construire déposés dans le cadre de l'aménagement du Pôle Multimodal de la Part-Dieu

Dans un esprit apolitique, le Comité d'Intérêt Local (CIL) Vilette Paul Bert est une association loi 1901, créée à Lyon à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, qui rassemble les habitants et plus généralement toute personne ou groupement intervenant à un titre ou à un autre sur le territoire du Quartier; qui désire construire un cadre de vie harmonieux; conciliant les impératifs de la vie urbaine, l'intérêt général et les attentes légitimes de chacun.

Après examen du dossier d'enquête publique et audition des responsables politiques et des pétitionnaires lors de la séance publique du 5 octobre 2017 à la Bourse du Travail, le CIL émet l'avis suivant porté à la connaissance de la Commission d'Enquête, des élus du 3<sup>ème</sup> arrondissement et de la SPL Part-Dieu.

Le CIL soutient le projet Part-Dieu et souligne la qualité des études préalables à sa réalisation. Il souligne le caractère multifonctionnel du projet et tout particulièrement des aménagements autour de la gare et de son nouvel accès Pompidou qui présentent à la fois un aspect transport (augmentation de la capacité de la gare et amélioration des échanges multimodaux), un aspect commercial (développement de commerces et de bureaux autour des différents permis de construire), un aspect développement de l'habitat et surtout, pour notre quartier, un aspect liaison entre les parties Est et Ouest du 3<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon.

### 1 Liaison inter-quartier piétons et projet gare

Dans la présentation qui en a été faite, nous regrettons que l'aspect liaison inter quartier des permis de construire qui concernent la gare Part-Dieu n'aient pas été clairement abordés et qu'en particulier les pétitionnaires SNCF et Gare et Connexion n'aient à aucun moment fait mention de cet aspect fondamental de l'aménagement du projet.

**Nous demandons qu'il soit clairement fait mention de l'obligation de laisser le bâtiment principal de la gare et le nouvel accès Pompidou ouvert pour le passage Est Ouest des habitants du quartier a minima comme actuellement de 5h30 à 0h30, voire pour le nouvel accès Pompidou 24h/24 avec fermeture des seuls accès vers les quais (escaliers, escalators et ascenseurs).**

Nous constatons à cet effet qu'en cas de fermeture de la gare les seuls passages possibles au voisinage au voisinage de la gare sont le passage de service (1,35m) au Sud du pont Pompidou ou le Pont de la rue de Bonnel.

## 1.1 Liaison piétons Pompidou

Nous considérons qu'il n'est pas prudent de laisser dans un secteur très urbain et dense en population un passage de service de 1,35m sur la partie Sud du passage Pompidou et que la distribution de la voirie résiduelle, après aménagement, qui est projetée ainsi :

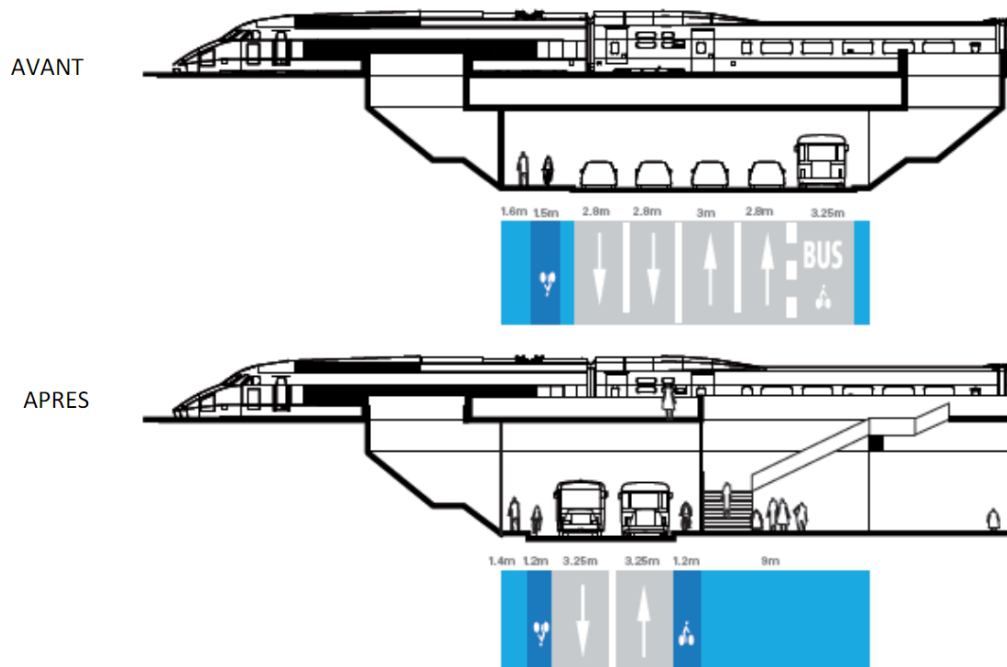
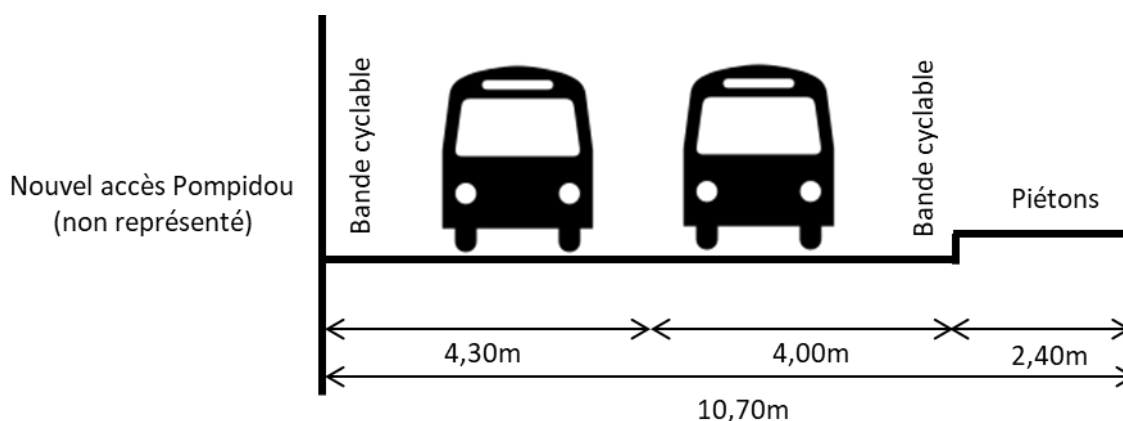


Figure 23 : Profil type du passage Pompidou réaménagé  
(Source : Projet Part-Dieu, Plan de Référence v2)

Devrait être modifiée pour assurer une meilleure circulation et sécurité des piétons, dans le respect des standards d'aménagement des trottoirs sur Lyon (2,40m minimum) de la manière suivante : <sup>1</sup>

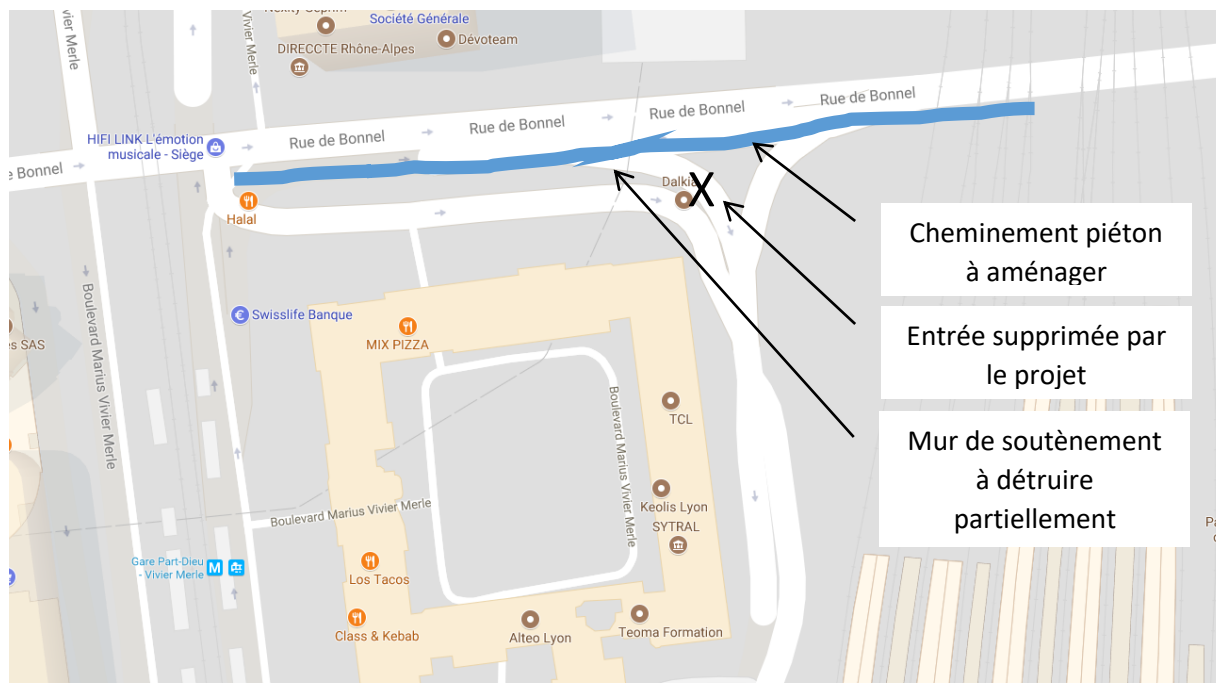


<sup>1</sup> À noter que les deux plans ne sont pas cohérents : on trouve une largeur de 17,75m sur la coupe avant travaux et de 19,30m sur la coupe après travaux. La coupe après travaux n'est elle-même pas cohérente avec la pièce « Pièce E – permis de construire Pompidou - État projeté / Coupes Transversales et longitudinales vues vers N01 et E02 » du dossier d'enquête où la largeur est de 19,60m, pour une emprise du permis de construire sur la voirie de 8,60m au lieu de 9,00m dans la note de présentation générale. Nous avons considéré que la coupe à 19,30m était correcte et que l'emprise du permis de construire était de 8,60m et non de 9,00m ce qui laisse 10,70m disponible pour la voirie.

En effet la réalisation de bandes cyclables ne s'impose pas pour la sécurité des cyclistes sur une section de chaussée aussi courte et régie de part et d'autre par deux carrefours à feux. Les voies élargies à 4m (4,30m côté nouvel accès gare pour éviter les effets de paroi) permettent une cohabitation aisée des vélos avec les automobiles sur une courte section à vitesse réduite. Par contre la sécurité des piétons est grandement améliorée par l'élargissement du trottoir à 2,40m.

## 1.2 Liaison piétons Bonnel

Un autre itinéraire de liaison inter-quartier permet d'éviter la traversée de la gare : c'est le passage par la rue de Bonnel. À cet égard, le projet va modifier les accès vers le parking minute côté Vivier-Merle, en particulier il n'est pas prévu d'entrée vers le nouveau parking souterrain par la rue de Bonnel comme c'est le cas actuellement. Dès lors il serait intéressant de rétablir une liaison piéton directe depuis le pont Bonnel vers la tour Oxygène en détruisant le mur de soutènement de l'entrée depuis le souterrain Vivier-Merle/Bonnel vers la gare, puisque ce mouvement ne devrait plus exister dans le futur, et en aménageant un cheminement piéton correct sur l'esplanade le long du côté Sud de la rue Bonnel.



Nous considérons que les deux demandes (Pompidou et Bonnel) permettront d'améliorer le désenclavement piétons de notre quartier et faciliterons les échanges Est/Ouest du 3<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon de part et d'autre de la gare de la Part-Dieu.

## 1.3 Traversée de la gare

L'itinéraire piétons passant par le Parc Jugan, la place de Francfort et la traversée de la gare demeurera un passage privilégié de liaison entre les parties Est et Ouest du 3<sup>ème</sup> arrondissement.

Le réaménagement de la gare devrait permettre de mieux organiser l'espace entre les voyageurs et les flux de passage. En particulier nous suggérons que l'espace côté Nord (où se situent actuellement les guichets SNCF) soit plutôt réservé au passage et que l'espace côté Sud (où sont les accès aux quais) soit réservé aux voyageurs.

Nous suggérons également d'étudier la possibilité d'aménager un couloir pour les trottinettes et autres dispositifs roulants pour piétons à l'intérieur de la gare pour les séparer des flux piétons.

#### **1.4 Nuisances olfactives**

Le débouché de l'escalator du parking côté Villette, à l'intérieur du bâtiment gare, laisse échapper des odeurs provenant des véhicules garés en sous-sol. Le projet d'aménagement de la gare devrait trouver le moyen d'éviter ces remontées olfactives désagréables.

## **2 Toilettes publiques**

La présence de toilettes publiques gratuites dans des secteurs très fréquentés constitue une prestation municipale disponible dans la plupart des grandes villes modernes.

Or Lyon est très en retard sur ce service, tout particulièrement dans le secteur de la gare de la Part-Dieu. Et la SNCF n'offre ce service à ses clients et aux personnes de passage que moyennant le versement d'une obole de 0,80€ par personne !

Il serait souhaitable que dans le secteur concerné par les permis de construire, des toilettes publiques gratuites soient implantées :

- Dans le square Jugan
- Au niveau de la nouvelle gare routière sur la place de Francfort
- Dans la gare de la Part-Dieu
- Dans la place basse de l'aménagement prévu place Béraudier.

En outre une signalisation appropriée devrait clairement indiquer la présence des toilettes publiques.

## **3 Accès au parking loueurs (PC Eiffia)**

Nous avons bien noté que l'accès au parking Eiffia s'effectuerait par la rue Paul Bert. Par contre aucun plan, ni aucune étude ne montre la compatibilité de cet accès avec le carrefour Paul Bert Villette qui est déjà largement complexe.

Nous pensons que le dossier mériterait d'être complété par un plan détaillé de l'aménagement de l'accès Paul Bert et d'une étude de compatibilité réalisée par la Métropole de Lyon de l'accès avec le carrefour Villette Paul Bert Lacassagne Flandin, associé à la priorité accordée aux trams sur Villette.

## **4 Aspects environnementaux**

### **4.1 Courants d'air générés par l'immeuble VIE**

Les immeubles de grande hauteur ont un impact fort sur les vents en créant des courants d'air au niveau du sol particulièrement désagréables pour les piétons, voire dangereux.

Il serait judicieux de produire une étude globale de l'incidence au sol des vents avec la multiplication des tours et de chercher les meilleures solutions pour en limiter les impacts au niveau du sol.

Le projet VIE évoque des zones de confort pour les usagers de l'immeuble mais ne semble pas prendre en compte l'impact pour la voirie publique.

### **4.2 Incidence des chantiers sur la circulation piétons**

La multiplicité des chantiers dans le secteur de la Part-Dieu engendre des difficultés grandissantes pour la circulation et la sécurité des piétons, des personnes handicapées ou à mobilité réduite, des poussettes...

Une attention particulière devra être apportée par les pétitionnaires, en liaison étroite avec les services de la métropole et de la SPL, et les riverains et associations de quartier, afin de limiter autant que possible les nuisances apportées aux « modes doux ».

### 4.3 Impact sur la nappe phréatique

Le CIL s'était déjà inquiété par le passé sur les incidences des constructions de grande hauteur et de la multiplicité des chantiers sur la qualité de l'eau souterraine et sur son écoulement.

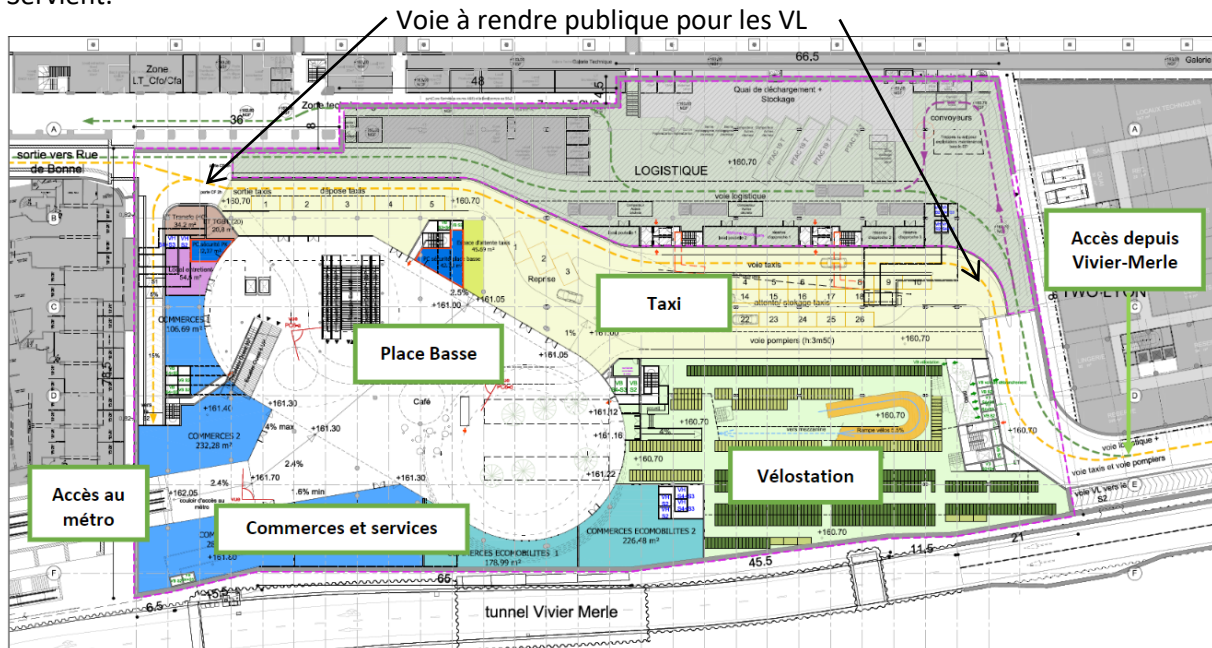
Nous souhaiterions avoir plus de précisions sur les mesures prises sur l'ensemble du projet Part-Dieu et par les pétitionnaires en particulier, pour contenir les risques de pollution des nappes phréatiques, notamment en phase travaux, et pour préserver l'écoulement naturel des eaux souterraines.

## 5 Parking Béraudier

Le parking Béraudier est desservi en entrée par le boulevard Vivier-Merle et dispose d'une sortie vers la rue de Bonnel mais aussi vers la rue Servient en passant sous le souterrain Vivier-Merle actuel.

Il est dommage que la liaison entre Vivier-Merle et Servient ne soit réservée qu'aux seuls taxis et usagers du parking et que le trafic actuel qui passe sous le passage Servient, soit reporté sur la rue Bouchut prolongée et surtout sur la rue Mazenod qui n'a pas vocation à assurer de tels flux de passage mais qui devrait rester une voie de desserte de quartier.

Nous pensons que la voie taxi pourrait être accessible à tous les VL qui souhaitent se rendre sur Servient.



## 6 Nœud ferroviaire de la Part-Dieu

Le nœud ferroviaire de la Part-Dieu est complètement saturé entraînant des retards systématiques, voire des suppressions, souvent sans préavis, de trains, notamment sur les liaisons TER.

Cette situation est très fortement préjudiciable pour l'utilisation des TER plutôt que la voiture pour les liaisons domicile-travail des usagers habitant ou travaillant hors de Lyon.

Ainsi la liaison vers Ambérieu est proprement catastrophique alors même que les performances des TER sont plutôt meilleures, en terme de temps de parcours, que la voiture. Encore faut-il pouvoir se fier à la SNCF, ce qui est loin d'être possible.

La création de la voie L va amplifier les difficultés pendant la phase travaux et ne réglera pas les problèmes (elle facilitera seulement la répartition des trains sur les quais). La SNCF ne communique

pas sur les mesures qu'elle peut prendre pour diminuer l'impact de ses retards et annulations auprès des usagers, ses clients !

Pour ce qui concerne les circulations de trains de marchandises (parfois dangereuses) au cœur de la Part-Dieu, en particulier en pleine nuit, nous demandons des explications sur la situation actuelle et les évolutions à venir.

Nous notons par ailleurs le quasi abandon du transport de marchandises sur nos deux fleuves (cf. l'avenir du port E Herriot)! Une analyse du trafic fluvial sur le Rhône et la Saône montre que le transport de marchandises y devient dérisoire, alors que celui des passagers croît fortement et que le transport de marchandises par voie d'eau peut constituer une alternative intéressante à la route et au fer.

Concernant la situation de la gare SNCF Part-Dieu, nous avons adressé le 20 avril 2016 (sans retour à ce jour) un courrier à Mr Gilles CHEVAL, directeur régional de la SNCF, avec l'analyse de la situation et les propositions que nous avons faites et développées à plusieurs reprises auprès de nos élus (dont le Maire du 3<sup>ème</sup> arrondissement et M. Le Faou, chargé de l'urbanisme à la métropole).

Ce travail de réflexion a été produit suite à un travail sur plusieurs années et après de nombreux contacts externes, rencontres transverses et réunions externes et internes tenues par le CIL.

En effet les préoccupations évoquées sont réelles et malgré tous les travaux à réaliser d'ici 2025/ 2030, les difficultés d'exploitation de la gare SNCF et du trafic ferroviaire seront toujours d'actualité et de plus en plus préoccupantes.

Nous pensons que l'objectif principal est de faire de la gare Part-Dieu, la gare principale des TGV pour tous les départs et arrivées, au cœur du premier pôle économique de Lyon, sans faire circuler des doubles rames issues de Paris, jusqu'à la gare de Perrache (parcours qui pénalise les circulations TER). Pour cela, nous proposons:

- La construction à moyen terme d'une gare à caractère régional au Nord de Lyon, vers Rilleux/Satonay sur les terrains dont la SNCF est propriétaire; ce pour éviter l'entrée des TER au Nord de Lyon, donc l'encombrement des voies existantes qu'ils utilisent.<sup>2</sup>
- Une navette ferroviaire performante serait mise en place, entre Perrache, Jean Macé, Part-Dieu et cette nouvelle gare. Cette dernière permettrait ainsi aux passagers de rejoindre les TGV et tous les TER, en moins de 30 minutes entre Perrache et cette nouvelle gare, juste au Nord de l'agglomération.

Enfin, nous pensons aussi que l'activation véritable de la gare de St Exupéry à l'Est de la métropole, avec une liaison TGV directe entre Paris gare de Lyon et St Exupéry (dans les deux sens), serait de nature à décharger le nœud ferroviaire de la Part-Dieu.

---

<sup>2</sup> Le projet d'une gare TGV souterraine sous la gare actuelle (projet évoqué par l'ex Maire de Lyon), avec 6 kms de tunnel ferroviaire au Nord et 6 kms au Sud), pour un coût estimé entre 3 et 4 milliards d'Euros, nous paraît d'une faisabilité très contrainte et surtout son financement nous semble utopique, compte tenu des capacités financières des collectivités locales et de l'État.