

ENTRE URBANISME ET DÉPLACEMENTS *AU GRAND LYON*

Bernard Lensel

167

La communauté urbaine de Lyon, dénommée « Grand Lyon » depuis 1991, correspond à l'une des agglomérations les plus peuplées de France (après celle de la région parisienne, qui est à une tout autre échelle, avec ses 11 à 12 millions d'habitants); l'agglomération lyonnaise comprend 1,3 million d'habitants et la ville centre 470 000 habitants, soit un tiers du total. L'agglomération lyonnaise fait partie du club des structures urbaines françaises de plus d'un million d'habitants, avec l'agglomération marseillaise et l'agglomération lilloise. Cette dernière ne dépasse les autres en termes de démographie que si on la considère de façon transfrontalière, en additionnant les parties française et belge, flamande et wallonne réunies. La communauté urbaine de Lyon regroupe maintenant 58 communes, avec l'arrivée de la commune de Lissieu (au nord-ouest de l'agglomération) dans son sein. Ce niveau institutionnel correspond à la partie centrale de l'agglomération fonctionnelle, qui est plus vaste. L'espace de la communauté urbaine s'étend actuellement sur 51 500 hectares.

UNE DÉMARCHE PILOTE

Le Grand Lyon s'est engagé dans une démarche de mise en adéquation entre les déplacements internes à son territoire et la qualité urbaine, depuis maintenant plus de vingt ans. Cet engagement a débuté dans le centre-ville, mais il s'est très rapidement étendu aux quartiers périphériques; il s'est déroulé sous trois mandatures successives, avec un fil rouge

qualitatif continu. La démarche est pilote parce qu'elle met en phase sur l'ensemble du territoire lyonnais une méthodologie de l'aménagement des espaces, essentiellement publics, qui prend en compte la diversification et l'enrichissement des modes de déplacement urbains; l'automobile y voit sa prégnance réduite, au profit des transports publics et des modes actifs. Cette méthodologie se décline selon quatre volets: l'aménagement d'espaces publics, la constitution d'un réseau partiellement maillé de transports en commun, l'implantation d'un système de vélos en libre-service et la prise en compte du maillon piéton (fig. 1 et 2).

DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ

Depuis plus de deux décennies, la communauté urbaine a entrepris une démarche systématique de création et de rénovation d'espaces publics, en structurant ses services et en faisant appel à des concepteurs de renom: Michel Corajoud pour le parc de Gerland, Daniel Buren pour la place des Terreaux et le parc des Célestins, l'agence In Situ pour la place Lazare Goujon et les berges du Rhône ne sont que les exemples les plus emblématiques de cette démarche. L'«école lyonnaise des espaces publics» est désormais une référence pour un nombre important de villes et d'agglomérations, tant françaises qu'étrangères. Les berges du Rhône (fig. 3) correspondent à la réhabilitation de 4 km, avec suppression des stationnements de voitures à l'air libre, création de circulations douces, à la fois cyclables et piétonnes, et aménagements à caractère ludique et convivial; une mise en relation des parcs de la Tête d'Or, au nord, et de Gerland au sud (fig. 4) est ainsi organisée, ce qui crée une synergie forte sur l'ensemble de ces espaces; une véritable réconciliation de la ville et du fleuve se trouve ainsi réalisée, tandis que les parcs souterrains de la Fosse aux Ours et de Morand-Lyautey prennent le relais pour le stationnement des véhicules. Cette mouvance de revitalisation se poursuit maintenant avec l'aménagement des rives de Saône et le projet Confluence, qui prolonge la revitalisation des espaces interfaces entre les cours d'eau et la ville (fig. 5).

UN RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS EN COURS DE MAILLAGE

Les transports publics bénéficient d'un réseau qui s'étoffe et qui combine plusieurs modes complémentaires pour en optimiser les synergies: train (les deux principales gares, la Part-Dieu et Perrache, sont même reliées par le TGV!), métro (quatre lignes desservent l'agglomération, dont une ligne automatique), tramway (les lignes se développent à une cadence remarquable; elles relient maintenant le centre de la Part-Dieu avec l'aéroport et modèlent les espaces publics sur leur passage). Des réseaux de bus complètent ce maillage urbain, tandis que des cars assurent une desserte

régionale. Néanmoins, le maillage est encore loin d'être complet du fait de la prédominance globale des liaisons radiales sur les concentriques. Les interfaces multimodales sont nombreuses et efficaces, avec, outre la Part-Dieu et Perrache, les gares de Vaise et de Vénissieux et la halte Jean Macé, récemment inaugurée au sud du péricentre, dont le rôle est de désengorger les gares principales et de mettre en réseau direct le train avec les autres transports publics.

LE SYSTÈME VÉLO'V

Un mode original de vélos en libre-service a été mis en place en 2005; il s'agit d'une première en France et d'une démarche remarquable à l'échelle européenne. Le succès de cette expérience pionnière a permis l'essor d'un «transport public individuel», le système Vélo'V (fig. 6), qui permet une desserte complète du centre du territoire communautaire, essentiellement Lyon et Villeurbanne, avec une mise à disposition de 4 000 vélos sur 340 stations réparties de façon géographiquement homogène. Des systèmes de location de vélos préexistaient dans plusieurs villes de France, mais la grande nouveauté a été de rendre possible la prise et le retour de ceux-ci à des endroits différents. Ce système, monté en étroit partenariat avec l'entreprise JCDecaux, a eu un grand succès, avec un chiffre d'abonnés qui a



FIG. 6. © AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

atteint 60 000 personnes; il a été suivi par beaucoup d'autres agglomérations, dont Paris (avec le Vélib, inauguré deux ans après), Marseille, Besançon, Toulouse, Aix-en-Provence, Cergy-Pontoise, Cordoue, Séville, Dublin, Luxembourg... et Bruxelles!

LE MAILLON PIÉTON

Le système Vélo'V constitue un nouveau maillon dans la chaîne de la multimodalité et reflète indéniablement la créativité lyonnaise. Le maillon complémentaire de tous les autres dans le contexte de la mobilité urbaine est la marche à pied, base même des modes actifs, complément du vélo, mais d'une cohabitation pas toujours évidente avec celui-ci; la sécurité dans la cohabitation des modes de déplacement qui se densifient reste à mettre en place, avec une réflexion sur le partage de l'espace et de nécessaires arbitrages à instaurer pour la réguler.

Les conflits d'usages sont courants dans la ville, depuis que la ville est ville... Deux options sont pratiquées pour gérer la compatibilité des modes actifs (piétons et cycles, essentiellement) et notamment les risques qui découlent de leur cohabitation. Une de ces options est la séparation des modes, avec des pistes cyclables interdites (théoriquement) aux piétons et des espaces piétons, tout aussi interdits (théoriquement) aux cyclistes. L'autre option est la zone de rencontre, où la modération de la vitesse, le rééquilibrage des espaces au profit des modes actifs et une tolérance mutuelle permettent une coexistence qui tend vers l'harmonie. Au Grand Lyon, une charte du piéton a été adoptée en 1999, entre le SYTRAL¹, le Conseil général, le Grand Lyon et ses communes membres, l'Agence d'urbanisme et les associations concernées, en tant que composante du Plan de déplacements urbains. Cette charte portait sur les principales mesures d'incitation à la pratique piétonne en ville, avec la création de cheminements piétonniers, de mesures de sécurité, de renforcement de l'éclairage public (sous la responsabilité des communes) et d'aménagements d'espaces publics appropriés (sous l'égide de la communauté urbaine). Ces réflexions ont été reprises dans les Plans modes doux du Grand Lyon en 2003 et en 2009, dans une mise en perspective qui traitait également largement des deux-roues non motorisés. Cependant, ces démarches n'ont pas débouché dans l'immédiat sur un plan général de circulation piétonne, contrairement à sa voisine Genève; en revanche, la piétonnisation y a été encouragée de façon très emblématique dans le cadre de sa politique d'implantation de parcs de stationnement souterrains, successivement dans l'hypercentre, puis dans les espaces péricentraux. Plus récemment, en 2010, une campagne nationale a été engagée en France pour baliser

1

Le Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise est l'autorité organisatrice des transports urbains de l'agglomération lyonnaise, exploités sous les marques TCL et Optibus.



FIG. 7. © LENSEL, 2012

les parcours piétons et donner les temps de déplacement correspondants (fig. 7); sa déclinaison à Lyon est venue compléter utilement le reste du dispositif d'incitation à la marche à pied dans la ville, mais elle est hélas éphémère, comme partout en France; une pérennisation de cette démarche serait la bienvenue.

LA COMPLÉMENTARITÉ STATIONNEMENT-PIÉTONNISATION

Contrairement au concept germanique et anglo-saxon du parc de stationnement en silo (Birmingham-Bullring-Parkstreet, Copenhague-Fiskertorvet, Freiburg-quartier Vauban...), le modèle français, très bien représenté à Lyon, est celui du parc souterrain, généralement de trois à six niveaux. Ce modèle, qui permet de libérer en surface des espaces de vie pour le piéton, est bien adapté dans le contexte d'une ville haute, d'une ville dense, d'une ville « à l'italienne », comme l'est le centre de l'agglomération de Lyon. Bien sûr, cela nécessite de composer avec des contraintes telles que les nappes d'eau souterraine (par exemple la Fosse-aux-Ours, à la Guillotière et la place Lazare Goujon, dans le quartier des gratte-ciel de Villeurbanne) ou les contraintes archéologiques, notamment pour le parc Saint-Georges, où l'exhumation de nombreux esquifs anciens, voire très anciens, a fortement allongé la durée des travaux ou pour le Gros Caillou (fig. 8 et 9), pour lequel le relevé des fondations des fortifications nord de la

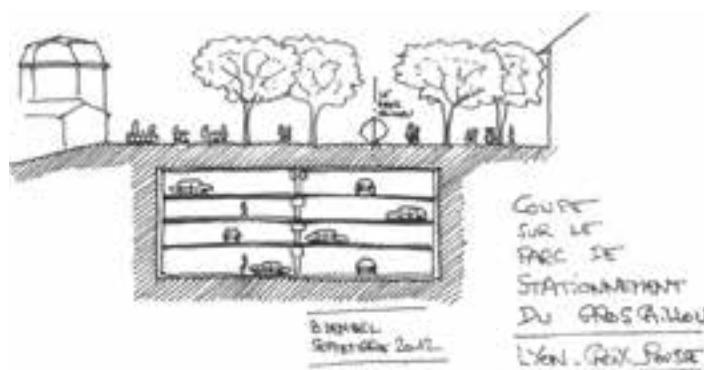


FIG. 8. © LENSEL, 2012



FIG. 9. © LENSEL, 2012

ville de Lyon a été un préalable intégré dans les délais de réalisation. Cette solution de la mise en souterrain implique également des contraintes sur l'aménagement de surface et sur les plantations d'arbres à haute tige, mais des techniques désormais éprouvées donnent des réponses satisfaisantes sur ces sujets, ainsi que l'adaptation des compositions paysagères. La grande majorité des parcs de stationnement lyonnais arrive donc à créer un événement dont la dimension piétonne est une des caractéristiques principales, même si cela peut paraître contradictoire en toute première approche. Leur rôle d'interface multimodal est confirmé par des voitures en « auto partage » et des stations de vélos en libre-service; ils permettent ainsi la dynamisation d'anciennes centralités et l'émergence de nouvelles attractivités: la place Lazare Goujon ou, plus récemment, le site de Morand-Lyautey en sont des exemples parlants; le projet en cours de concrétisation des Brotteaux (place du Général Brosset, dans le 6^e arrondissement) se fonde sur le même objectif.

UN PLAN D'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS

Un autre élément important de la palette des actions pour le piéton à Lyon et dans son agglomération est constitué par la mise en place d'une étude et de réalisations sur l'accessibilité des personnes handicapées dans les lieux publics. Cette démarche a été initiée par la charte du piéton de l'agglomération lyonnaise de 1996, par la recherche sur « la ville et le handicap » de 1998 et par la loi n° 2005-102 du 11 février 2005. Pour l'exemple lyonnais, l'innovation s'appuie sur la mise en relation par des parcours adaptés de pôles de transports en commun (interfaces multimodales entre métro, tramway, bus...) avec les principaux services publics établis sur une commune: des plans d'accessibilité ont ainsi été montés en 2009 et 2010 par le Grand Lyon sur les communes. Cette procédure est amorcée et elle peut apporter beaucoup par sa généralisation, autant pour aider les personnes à mobilité réduite que pour faciliter les circulations piétonnes dans leur ensemble. On se rend bien compte à l'usage que les circulations piétonnes ordinaires rencontrent beaucoup d'obstacles, que ceux-ci soient provisoires ou plus pérennes, sans compter un florilège d'interdictions pas toujours totalement adaptées aux perméabilités de circulation dans la ville.

CONCLUSION

Le Grand Lyon, comme nous l'avons vu, a pris pour option d'encourager la piétonnisation par plusieurs volets complémentaires, ce qui permet de créer un faisceau convergent d'actions concrètes. Ces réalisations sont le fer de lance de la politique lyonnaise pour l'encouragement des modes actifs et elles s'intègrent dans un fonctionnement multimodal global, où chaque moyen de déplacement a sa place et où toute la palette des modes est totalement représentée. C'est là la caractéristique d'une grande agglomération dont les réponses doivent être pertinentes sur des territoires manifestement différenciés, qui vont de l'urbain dense au pavillonnaire beaucoup moins structuré et d'un relief de collines assez marqué, vers l'ouest, à une large plaine ponctuée par quelques buttes témoins, vers l'est. L'impact de la politique lyonnaise en faveur des modes actifs est probablement plus progressif que dans certaines autres agglomérations, mais il est réparti de façon homogène dans l'espace et continu dans le temps. L'élaboration d'un plan piéton, en référence aux expériences européennes déjà engagées sur ce sujet, pourra venir compléter une démarche déjà très aboutie².

2

Tous mes remerciements vont notamment à Émeline Maul, Olivier Laurent, Gérard Pichon et Jean-Pierre Martin – DGDU, Grand Lyon, Pierre Soulard – Voirie, Grand Lyon, et à Véronique Pélot, François Brégnac, Gilles Sabaterie et Bruno Voisin – Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise, pour leurs informations qui ont permis d'enrichir cet article.

Bernard Lensel est urbaniste-architecte français, a été formé à Paris (architecture) et à Strasbourg (doctorat de géographie urbaine). Il a été successivement directeur

de l'urbanisme pour deux villes moyennes en France: Sarreguemines, à la frontière allemande, puis à Bourg-en-Bresse, en Rhône-Alpes. Son doctorat a porté sur un comparatif de la restructuration des centres-villes en France et en Allemagne. Après être intervenu pendant respectivement huit ans et six ans pour ces deux villes moyennes, il travaille depuis 1992 comme urbaniste à la communauté urbaine de Lyon, sur des missions essentiellement transversales ; le passage de la densité à l'intensité urbaine, la relation entre urbanisme et déplacements, l'analyse du développement urbain en y intégrant l'ensemble des thématiques urbaines actuelles; les principes de multipolarité et d'agrafes urbaines font partie intégrante de ses recherches actuelles.

BIBLIOGRAPHIE

- AGPPAU. 2011. «Nouveaux modèles d'aménagement de l'espace public: la marche et le piéton et le partage avec les autres modes de déplacement (Séminaire Pospu Europe)», 16-17 septembre 2010, Dossier des villes, Paris, PUCA.
- BERNARDIN, G.; et al. 2005. *L'intimité dans l'espace public... éternelle dialectique, synthèse produite pour la Direction Prospective et Stratégie d'Agglomération du Grand Lyon, Millénaire 3 – DPSA.*
- BOICHOT, G.; BREGNAC, F.; FILLOD, L. 2005. *Schéma du réseau de déplacements des modes doux, Lyon, Rapport d'études, Agence d'urbanisme de Lyon, Communauté urbaine de Lyon.*
- BREGNAC, F. 2010. *Les Liens urbains de l'agglomération lyonnaise, Lyon, Agence d'urbanisme de Lyon. Communauté urbaine de Lyon.*
- SYTRAL et al. 1999. *Charte du piéton, Plan de Déplacements Urbains, Lyon. Communauté urbaine de Lyon. 2003 et 2009. Plan modes doux 2003 et Plan modes doux 2009-2020: vélos, marche à pied, rollers, trottinette, Lyon.*
- INSTITUT D'URBANISME DE LYON ET AGENCE D'URBANISME. 2010. *Atelier «ville-santé-mobilités», Rapport d'études, Lyon.*
- LAVADINHO, S.; LÉVY, J. 2010. *Marcher avec les transports et la ville, Rapport de recherche, Paris, RATP.*
- PAQUOT, T. 2006. «Pour une ville pleine de rues», *Revue Urbanisme*, janvier-février 2006.
- PAQUOT, T. (éd.) 2008. «Marcher», *Revue Urbanisme* (dossier spécial), n° 359, mars-avril, p. 41-80.
- PELLETIER J.; DELFANTE, Ch. 2009. *Places de Lyon-Portraits d'une ville, Lyon, Stéphane Bachès.*
- PELLETIER, J.; DELFANTE, Ch. 2005. *Atlas historique du Grand Lyon-Formes urbaines et paysages au fil du temps, Lyon, Xavier Lejeune.*
- VOISIN, B. 2010. «Les espaces publics dans les villes denses: concilier la diversité des usages et des mobilités: dossier de présentation des politiques publiques du Grand Lyon», séminaire PUCA-POPSU, Lyon.