



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: 4 décembre 2025

Rédacteur : Y. Gascoin

gascoiny1@gmail.com

Tramway Crémieux - Lyon par Meyzieu Concertation Avis et attentes de notre association

Notre association de piétons s'intéresse vivement aux transports collectifs car ils sont le mode naturel d'extension de la marche, au-delà de son rayon d'action pratique.

Aussi ce projet nous convient parfaitement et nous souhaitons l'améliorer, dans l'intérêt général, tout en gardant présent la nécessité de ne pas en augmenter le coût inconsidérément.

Nous devons d'abord féliciter les élus qui, depuis l'arrêt des trains, ont su préserver cette emprise, d'une valeur inestimable. Car ils ont dû faire face, durant la période de "la voiture reine", aux demandes récurrentes de transformation en route, ce qui se serait révélé désastreux car pratiquement irréversible.

Pour le lecteur pressé

Le lecteur pressé pourra se contenter de lire le résumé suivant du présent mémoire. Si besoin, il trouvera des développements sur chacun de ces thèmes dans le corps de ce mémoire :

- **Zones d'évitement.** Pour des raisons d'économie la ligne sera à voie unique avec des zones d'évitement et non pas à double voie, comme le T3. Nous aurions préféré une double voie. Pour préserver l'avenir de la ligne au cas où son trafic augmenterait plus que prévu à plus ou moins long terme, nous recommandons que le nombre de ces zones d'évitement soit plus largement prévu, au moins en acquisitions foncières. Le fait que la ligne se situe en zone majoritairement rurale rend cet objectif relativement peu onéreux.
- **Espacement des stations.** Le projet prévoit des stations assez largement espacées, correspondant à la structuration des zones traversées, ce qui sera le gage d'une bonne vitesse commerciale. La concertation ne manquera pas de demandes pour augmenter leur nombre, chacun souhaitant avoir un arrêt près de sa porte. Nous conseillons au maître d'œuvre de rester ferme par rapport à ces demandes qui aboutiraient à dégrader la vitesse commerciale.
- **Densification de l'urbanisation autour des stations.** Afin d'optimiser l'utilisation de l'espace et améliorer la qualité de vie d'un plus grand nombre de personnes et aussi d'assurer la rentabilité de la ligne dans le temps, nous souhaitons que le projet soit accompagné par la révision des plans d'urbanisme sur les communes traversées afin de densifier l'urbanisation autour des stations. Cette évolution serait aussi très sociale en ce sens qu'elle permettrait à un plus grand nombre de personnes de vivre beaucoup plus agréablement que dans la ville dense (immeubles R+6 en continu formant des rues), comme elles le souhaitent.
- **Acquérir le foncier nécessaire.** Le dossier est très timide sur ce point. Nous recommandons au contraire au maître d'ouvrage de prévoir des acquisitions assez larges pour garantir l'avenir. Ci-dessous, le paragraphe concerné du présent mémoire en fournit deux exemples pertinents. Dans ce but, la déclaration d'utilité publique constitue pour le maître d'ouvrage une opportunité à ne pas laisser passer.
- **Prise en compte réaliste de la marche dans l'accès aux stations.** Le dossier n'indique pas le rayon retenu pour l'attractivité des stations par la marche. Nous conseillons au maître d'ouvrage de retenir la valeur de 1 km, soit 15 minutes de marche. Cette dernière valeur est en hausse par rapport aux précédentes estimations, mais elle est plus certaine. En effet, elle a pu être déterminée par un sondage du Sytral effectué pour le projet du métro E (depuis abandonné) auquel nous avons eu accès.

- **Emprunt des voies du tram T3.** Nous regrettons que le dossier soit aussi succinct sur ce point pourtant essentiel. Nous souhaitons que le Crémieux – Lyon n'ait pas d'arrêt sur cette section afin de de satisfaire la majorité des voyageurs qui l'emprunterons jusqu'à son terminus.

Exigences de la voie unique

Bien sûr, nous aurions préféré que l'on opte pour une double voie sur l'intégralité du parcours, dans le prolongement du tram T3, Lyon-Meyzieu. Car c'était le gage d'une ligne garantissant un fonctionnement régulier, des horaires certains et un débit aussi élevé que nécessaire à long terme. Le dossier est regrettablement muet sur cette option.

Nous ne parlons pas de sécurité car, depuis que l'on fait des lignes de chemin de fer à voie unique, les exploitants ont développé de nombreux systèmes efficaces évitant la collision de trains circulant en sens opposés.

Le dossier indique au, § 3.2.2, qu'un certain nombre de voies d'évitement seront aménagées en plusieurs endroits stratégiques, dont les stations. Cette configuration oblige à plafonner l'intervalle entre 2 rames successives, donc la capacité de la ligne à terme. Pour y remédier, nous souhaitons que le nombre de ces zones d'évitement soit largement prévu, au moins en acquisitions foncières, pour préserver l'avenir lointain de la ligne. Le fait que le parcours se situe majoritairement en zone rurale fait que cet objectif est assez facile à atteindre.

La voie unique imposera une gestion très stricte des circulations car les incidents peuvent vite y dégénérer en cascade, demandant ensuite un délai important pour le retour à la normale. Elle limite aussi la fréquence, ce qui peut devenir une lacune si le trafic venait à augmenter à terme au-delà des prévisions, ce qui ne nous étonnerait pas.

Désormais les transmissions radio et l'électronique offrent un champ considérable de possibilités pour la signalisation, en cabine ou au PC, de toutes sortes d'automatismes de sécurité. Par exemple pour l'arrêt d'une rame à l'approche d'un passage à niveau en défaut de fermeture des barrières, comme sur le T3.

Emprunt des voies du tram T3

Il est regrettable que ce point essentiel ne soit traité que superficiellement dans le dossier. Il est cependant indiqué qu'il impacte très fortement les prévisions de fréquentation : celle-ci serait divisée par deux en cas de non continuité jusqu'à Lyon - Part-Dieu.

Il y aura donc 3 lignes à exploiter simultanément sur cette section : l'omnibus T3, et les deux express Rhône-Express et Crémieux-Lyon. Cela demandera donc une adaptation qui nous paraît faisable.

Le dossier n'évoque pas le nombre des arrêts envisagés sur la section. Il semblerait devoir être compris entre Zéro et deux, afin de ne pas pénaliser les nombreux voyageurs allant jusqu'au terminus. Les autres peuvent choisir une station précise par la correspondance au T3 à Meyzieu.

Notre préférence va à zéro arrêt intermédiaire pour satisfaire le plus grand nombre de personnes.

Espacement des stations

La concertation ne manquera pas de demandes pour augmenter le nombre des stations, chacun souhaitant avoir un arrêt près de sa porte. Nous conseillons au maître d'œuvre de rester ferme par rapport à ces demandes car un espacement conséquent est le gage d'une bonne vitesse commerciale.

A l'échelle urbaine dense, la ligne C3 des TCL (aujourd'hui TB11) a été dernièrement convertie en tram-bus, avec une réduction du nombre des stations. Bien sûr, il y a eu des protestations mais le résultat est là : les temps de parcours ont été significativement réduits. C'est une réussite.

Dans la pratique, les usagers font toujours l'effort nécessaire pour rejoindre une station dès lors qu'ils ont assurés de prendre une ligne forte, fréquente et rapide.

Densification de l'urbanisation autour des stations

Afin d'optimiser l'utilisation de l'espace et améliorer la qualité de vie d'un plus grand nombre de personnes, nous souhaitons que le projet soit accompagné par la révision des plans d'urbanisme sur la totalité du tracé afin de densifier l'urbanisation autour des stations.

C'est ce qui a été fait avec succès sur le trajet du tram E, Grenoble- Le Fontanil, où les élus (maires notamment), après mure réflexions, ont finalement accepté une telle densification. De ce fait, de nombreux secteurs pavillonnaires ont été convertis en zones d'immeubles espacés R+2 ou R+3, le plus

souvent avec balcons, afin de garantir à la ligne une fréquentation suffisante, assurant sa rentabilité dans le temps.

Cette évolution serait aussi très sociale en ce sens qu'elle permettrait à un plus grand nombre de personnes de vivre, certes un peu moins bien que dans des logements individuels, mais beaucoup mieux que dans la ville dense (R+6 en continu formant des rues).

Bien sûr il s'agit d'une mesure impopulaire. Les propriétaires des zones de villas y seront radicalement opposés. Mais les élus les plus courageux qui accepteraient de réviser ainsi les plans d'urbanisme auront le mérite de satisfaire de nombreuses familles qui souhaitent quitter la ville dense pour des zones plus aérées, sans avoir les moyens d'acquérir une villa totalement indépendante.

Acquérir le foncier nécessaire

Concernant les acquisitions foncières, nous lisons dans le dossier qu'elles seront "minimisées dans toute la mesure du possible". Nous regrettons que le maître d'ouvrage se montre aussi frileux en partant battu d'avance par la contestation des riverains et des maires.

En matière d'infrastructures, les réserves foncières ont une valeur inestimable à long terme. Comme on construit pour 100 ans, la déclaration d'utilité publique doit être mise à profit dans ce sens. Un retard de 1 an pour des expropriations est négligeable par rapport à la durée de vie de la ligne. Ce n'est pas tous les jours que le gestionnaire dispose, après une longue procédure, d'une déclaration d'utilité publique ouvrant droit aux expropriations, si nécessaire.

Nous citons à cet effet l'exemple du SYTRAL qui, après avoir longtemps évité les expropriations, vient de changer de politique en y ayant recours, ponctuellement mais très efficacement, sur les nouvelles lignes (BHNS Lyon Part-Dieu – Sept chemins, tram TEOL). Cela prendra peut-être un an de plus, mais ces rues ainsi ponctuellement alignées seront bien plus "nettes". Nous exhortons la Région à faire de même. Nous garantissons qu'elle n'aura pas à le regretter, même si cela lui prend du temps pour convaincre les maires concernés, comme ce fut les cas à Grenoble : ils ont compris où était l'intérêt général.

Pour le tram Grenoble – Le Fontanil, évoqué ci-dessus, le maître d'ouvrage n'a pas hésité à procéder à quelques acquisitions foncières, soigneusement définies, pour faire sauter quelques "points durs". Le résultat est à la hauteur.

En voici un autre exemple. Sur le réseau français d'autoroutes, construit pour l'essentiel dans une période d'augmentation rapide du trafic, les acquisitions foncières ont été prévues largement, le plus souvent. D'autant plus que leur coût est modeste par rapport à l'ensemble de travaux. Cette politique s'est avérée pertinente à long terme. Ces réservations ont pu être utilisées plus tard, lorsque le besoin s'en est fait sentir, par exemple pour des élargissements (de 2 X 2 à 2 X 3 voies) ou des extensions de gares de péage.

Nous souhaitons donc que le maître d'œuvre prévoie des acquisitions assez larges pour garantir l'avenir. Dans ce but, la déclaration d'utilité publique, obtenue à l'issue d'une longue procédure mais pour une durée limitée, constitue pour le maître d'ouvrage une opportunité à ne pas manquer.

Prise en compte réaliste de la marche dans l'accès aux stations

La marche a été ringardisée pendant plus de 40 ans du fait de la prééminence écrasante de la voiture, plus confortable et rapide, effectuant le porte à porte, avant que la saturation des villes, en stationnement et circulation, ne viennent progressivement raboter ces avantages.

Sous l'effet des simulateurs de trajet à pied, 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.

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

Le dossier indique (p.36) que "la fréquentation de la ligne repose sur une modélisation prenant en compte divers paramètres". Bien que non cité, le choix du rayon d'influence des stations par la marche est l'un de ces paramètres. Nous ne connaissons pas la valeur ici retenue. Assez souvent, ce rayon est fixé vers 500 m ou 700 m. Nous conseillons au maître d'ouvrage de retenir la valeur plus certaine de 1 km, soit 15 minutes de marche. Cette dernière valeur est en hausse par rapport aux précédentes estimations, mais elle est plus certaine. En effet, elle a pu être déterminée par un sondage du Sytral effectué pour le projet du métro E (depuis abandonné) auquel nous avons eu accès.