



# 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](http://www.pietons69.e-monsite.com)

Date : 1<sup>er</sup> mai 2020

Rédacteur : Yves Gascoin,  
Administrateur

Tél. 04 78 54 09 97 - Courriel :

<yves.gascoin@club-internet.fr>

## Rue de Charmenton à Annonay (07) Avis technique sur les conditions de circulation des piétons et cyclistes

Le présent avis répond à une demande de Mme Cabaret, domiciliée 60 rue de Charmenton à Annonay (Ardèche). Il concerne les conditions de circulation des piétons et cyclistes sur l'ensemble de la rue de Charmenton, en général.

L'intéressée nous a fait connaître par téléphone les difficultés qu'elle éprouvait ainsi que sa famille pour se déplacer à pied dans le secteur et les démarches qu'elle avait déjà effectuées auprès de la mairie. Puis nous avons étudié la situation à partir des images enregistrées en 2012 sur le site "Google Earth". La situation a donc pu un peu évoluer, depuis cette date.

### Analyse de la situation actuelle

La rue de Charmenton est une voie étroite et ancienne, dont le tracé, orienté sud-ouest /nord-est, est légèrement sinueux. Elle se développe sur 950 m, entre la route de Californie et la rue Lucien Boisset. Plus au Nord, elle est encore plus étroite et passe rapidement sur la commune de Davézieux. Sur la quasi-totalité du linéaire, elle est bordée de hauts murs anciens abritant des maisons espacées, parfois anciennes (voir photo ci-dessous). La largeur entre murs est d'environ 6 mètres seulement avec de rares passages un peu plus larges (8 m environ). La numérotation est croissante du Sud (N° 1 à l'intersection avec la rue de Californie) vers le Nord (N° 89 au carrefour avec la rue Lucien Boisset).

La chaussée est en état médiocre.

Il n'y a pas de trottoirs, sauf des chasse-roues de 0,50 m sur quelques courtes sections.

Le stationnement a été autorisé par des marques réglementaires à de rares endroits, vu l'étroitesse. On observe néanmoins quelques voitures en stationnement sauvage contre les murs qui mettent un peu plus en danger encore les piétons, tenus de les contourner. Ces comportements sont d'autant moins admissibles que les propriétés riveraines disposent en général de garages privés, ou tout au moins de terrain pour en construire.

Ces caractéristiques la destinent donc manifestement à la desserte d'un quartier résidentiel: elles sont totalement inadaptées à recevoir un trafic de transit. Celui-ci est assuré par les rues sensiblement parallèles: la rue du Québec (voie express) à l'ouest et les rues Léo Lagrange et de Montalivet, à l'est, beaucoup plus larges et construites plus récemment pour accompagner l'extension de la ville.

Sur les photos visionnées, elle est cependant exploitée à double sens, bien que les croisements demandent beaucoup d'attention. Une expérimentation en sens unique a été faite. Mais la ville est revenue au double sens sans que les résultats de cette expérimentation ne semblent avoir été communiqués aux riverains concernés.

La vitesse est cependant limitée à 30 km/h. Dans le sens sud nord il n'y a qu'un seul panneau en entrée. Dans le sens inverse il y a aussi un panneau en entrée et un seul rappel vers le N° 82.

Un ralentissement est imposé à deux endroits:

- vers le N°19, par un rétrécissement de chaussée ("écluse"), matérialisé par 5 balises en plastique, avec la signalisation réglementaire: panneaux "chaussée rétrécie" et "passage à voie unique", prioritaire sud > nord;
- vers les N° 56, par un tout petit cassis, non normalisé. La signalisation est aussi réglementaire: panneau avancé d'annonce et panneau en position, peintures de "dents de requin" au sol.

Malgré ces caractéristiques inadaptées, il semble qu'un certain nombre de conducteurs utilisent cette voie comme un itinéraire de délestage aux heures de pointe.

Comme tous les usagers, les piétons ont droit à circuler en sécurité, avec un minimum de confort et, si possible, d'agrément.

Or ils sont exposés, vu l'étroitesse de la voie et l'absence de trottoirs, à un choc avec un véhicule, en particulier si un croisement de véhicules s'effectue à leur hauteur. Le croisement de deux piétons demande une stricte attention. Le cheminement de personnes à mobilité réduite (fauteuils roulant) est exclu. Celui avec une poussette d'enfant n'est pas prudent et cette configuration est dissuasive, au détriment de la qualité de vie.

La circulation des cyclistes est tout aussi inadaptée et un certain nombre hésitent certainement à emprunter cette rue. Alors que ce mode présente, comme la marche, des avantages importants sur l'usage excessif de la voiture.

La situation est donc particulièrement inconfortable pour les piétons, enfants et parents, personnes handicapées et cyclistes désirant circuler sur cette voie.

### **Recommandations d'aménagements**

La circulation en double-sens fait courir aux piétons des risques anormaux. Il est d'ailleurs certain que certaines personnes renoncent à emprunter cette rue à pied devant ces risques, alors qu'il s'agit du mode de déplacement le plus élémentaire, de plus bon pour la santé et favorable à l'écologie.

Le confort est inexistant. Dans cette configuration, la largeur de la voie est insuffisante pour la construction de trottoirs. dont le coût serait d'ailleurs relativement important.

Aussi, nous suggérons de revenir au sens unique. Cette configuration déjà expérimentée, semble d'ailleurs avoir été appréciée par la plupart des riverains. Nous n'avons pas de préférence pour le choix du sens.

Elle permettrait la construction d'un trottoir unilatéral d'environ 1,50 m, sûr et bien plus confortable pour les piétons. Le trottoir serait aussi relativement dissuasif pour le stationnement sauvage, encore que certains n'hésiteront pas à y stationner à deux roues, contraignant les piétons à redescendre, dangereusement, sur la chaussée. Mais nous comprenons que la ville n'en ait pas les moyens et considère la dépense comme excessive au regard du trafic piétonnier, assez modeste, que l'on peut escompter. Nous n'avons pas de préférence pour le choix du côté.

Plus économiquement, nous préconisons de délimiter par une ligne de peinture, sur l'un des côtés de la voie, une bande d'environ 1,50 m de large, affectée à la circulation des piétons et signalée par des logos "piétons", régulièrement espacés.

La pose d'obstacles anti-intrusion du stationnement (potelets, barrières ou balises) ne nous semble pas pertinente (restriction trop pénalisante de la largeur utile de la bande). Nous ne sommes pas d'avis de compléter l'aménagement par la pose de potelets ou de balises anti-intrusion du stationnement car, d'une part, les coûts d'établissement et d'entretien seront relativement élevés vu la densité à prévoir et, d'autre part, ils "consommeront" une largeur d'au moins 30 cm, très pénalisante pour les croisements de piétons ou le cheminement à deux (avec un enfant, par exemple).

Bien que cela ne soit pas réglementaire, les rares cyclistes emprunteront spontanément cette bande pour leur sécurité, quitte à laisser la priorité aux piétons croisés, ce qui constitue un compromis à moindre coût. dans l'intérêt général.

Sous peine d'être utilisé comme une opportunité de stationnement et de perdre tout son sens, ce traçage est à accompagner, dès sa mise en service, par un contrôle-sanction régulier par la police. Le nouveau montant du PV, désormais classé en stationnement dangereux, soit 135 €, est dissuasif comme nous en avons l'expérience sur toute la France.

Le sens unique amènera probablement une augmentation de la vitesse moyenne des véhicules et donc une dégradation mécanique de la sécurité routière. Cependant, le supplément de sécurité apporté par la bande piétonnière conduira à un bilan largement positif.

Nous recommandons de faire des mesures de la vitesse moyenne, avant et après aménagement, pour connaître précisément cette variation.

Les rares panneaux "30" sont à compléter par quelques panneaux de rappel dans chaque sens.

Enfin il pourrait utilement être construits deux cassis supplémentaires normalisés, par exemple à 100 m de chaque extrémité, pour bien rappeler aux conducteurs le statut de la voie. Le cassis existant serait aussi à mettre en conformité.

## En résumé

Les caractéristiques de la rue de Charmenton la destinent manifestement à la desserte d'un quartier résidentiel: elles sont totalement inadaptées à recevoir un trafic de transit qui tend à s'instaurer, à certaines heures de pointe.

**Il y a lieu de combattre cette dérive dans l'usage de la voiture et d'encourager, au contraire, les modes vertueux (plus sûrs, plus écologiques, meilleurs pour la santé) que sont la marche et le vélo.**

Vu l'étroitesse de la voie et l'absence de trottoir, **la situation est potentiellement dangereuse et particulièrement inconfortable pour les piétons, enfants et parents, personnes handicapées** désirant circuler sur cette voie. Au point que certaines y renoncent certainement.

**La situation est aussi mauvaise pour les cyclistes**, en l'absence de tout aménagement dédié (bande cyclable).

**Or, ces usagers, qui ne consomment qu'un minimum de place, ont droit à circuler en sécurité, avec un minimum de confort et, si possible, d'agrément.**

Aussi, nous suggérons à la ville d'Annonay de procéder à divers aménagements

**Tout d'abord, il y aurait lieu de revenir au sens unique.** Ce qui permettrait la construction d'un trottoir unilatéral. Cependant nous comprenons que la ville considère cet investissement trop onéreux, eu égard au trafic piétonnier modeste, même si le trottoir le développerait certainement, réduisant corrélativement l'usage de la voiture, dans l'intérêt général.

Plus économiquement, nous préconisons de délimiter par une ligne de peinture, sur l'un des côtés de la voie, une **bande d'environ 1,50 m de large, affectée à la circulation des piétons** et signalée par des logos "piétons", régulièrement espacés. La pose d'obstacles anti-intrusion du stationnement (potelets, barrières ou balises) ne nous semble pas pertinente (restriction trop pénalisante de la largeur utile de la bande).

**Ce traçage est à accompagner, dès sa mise en service, par un contrôle-sanction régulier par la police.** Sinon, il ne sera perçu par les conducteurs que comme une nouvelle opportunité de stationner. Ce qui ferait perdre tout le bénéfice de la transformation pour la sécurité des piétons.

La circulation probable des rares **cyclistes** sur cette bande, bien que non réglementaire, nous paraît devoir être tolérée, dans la mesure où ils laisseront sans doute la priorité aux piétons croisés, du fait de la signalisation par logos.

Les trop rares **panneaux "30"** sont à compléter par quelques panneaux de rappel, dans chaque sens.

Il pourrait utilement être construit deux **cassis** supplémentaires **normalisés**, plutôt près des extrémités, pour renforcer la perception du statut de voie de desserte par les conducteurs. Le cassis existant serait aussi à mettre en conformité.

Des mesures de la vitesse moyenne, avant et après aménagement, renseigneraient utilement l'exploitant sur l'effet de la mise en sens unique.

