



pour la cité humaine - les droits du piéton

Association déclarée à la Préfecture du Rhône depuis 1975 - 7, Rue Major Martin – 69001 LYON

www.pietons69.e-monsite.com

Lyon, le 29 septembre 2016
Rédacteur : Y. Gascoin
Tél. 04 78 54 09 97
<yves.gascoin@club-internet.fr>

Dir. Du Développement Territorial, Ville de Lyon
Dir. de la Voirie, Métropole de Lyon
Dir. de la Prospective, Métropole de Lyon
<accessibilite@grandlyon.com>

Objet : Enquête sur les séparateurs piétons/cyclistes

Mesdames, Messieurs,

Par mail du 28 juin 2016 vous nous avez consultés dans le cadre d'une enquête sur les séparateurs piétons/cyclistes, lorsqu'ils disposent de bandes affectées, contigües et au même niveau : celui du trottoir. Nous vous en remercions car ce sujet nous intéresse et il paraît effectivement temps que la Métropole tire l'expérience d'usage acquise dans ces aménagements, nombreux et extrêmement variés.

Vous trouverez donc, ci-joint, dûment remplis, les formulaires relatifs aux 7 genres de séparateurs en service à Lyon, objets de cette enquête.

Nous faisons, ci-dessous, la synthèse de nos commentaires, figurant sur les formulaires.

1. Tout d'abord, nous rappelons que cette configuration, (piste cyclable au niveau du trottoir) est exceptionnelle et doit le rester, comme indiqué dans le *Guide du Grand Lyon pour la conception des aménagements cyclables*. Cet excellent document avait d'ailleurs fait l'objet d'une importante concertation préalable avec les associations concernées. La règle demeure donc que les aménagements cyclables se situent au niveau de la chaussée. Cette configuration traditionnelle a l'avantage de la simplicité : elle est bien comprise par les deux modes, notamment par les aveugles et amblyopes.
2. La séparation de ces deux modes ne constitue pas une démarche égoïste du « chacun pour soi » mais, au contraire une façon très efficace d'assurer à chacun, par rapport à la cohabitation, une plus grande liberté de mouvement, un bien meilleur confort, voire une meilleure sécurité. En effet, dans les statuts du Code de la Route autorisant une telle cohabitation, nous notons qu'elle s'assortit toujours de restrictions pour les cyclistes : dans les aires piétonnes, vitesse des vélos limitée à l'allure du pas et priorité aux piétons ; dans les zones de rencontre, priorité des piétons sur les vélos et vitesse limitée à 20 km/h, comme pour tous les véhicules.
3. Le séparateur doit avoir un certain volume (hauteur, largeur) pour être perçu par tous les usagers. C'est bien ce que prescrit le Guide du Grand Lyon (mini 5 cm hauteur X 20 cm largeur). C'est clairement ce qui fonctionne le mieux dans ces réalisations (ex : rue Bouchut). Nous ne verrions d'ailleurs aucun inconvénient à appliquer, entre piétons et cyclistes, les profils qui ont été adoptés avec succès entre cyclistes et voitures (ex. ponts Morand et De Lattre de Tassigny, place Bellecour, ...). Or l'enquête montre bien que cette prescription a été totalement ignorée ou refusée (motifs esthétiques ?) dans nombre d'aménagements récents. Toutes les petites sections, genre barrettes métalliques (de l'ordre de 1 cm X 5 cm), ne sont absolument pas perçues. Les piétons utilisent alors toute la largeur à plat ...et donc aussi les cyclistes, par conséquence.
S'il est une leçon à tirer de cette enquête, c'est que les considérations esthétiques, louables en elles-mêmes, ne doivent en aucun cas conduire à la dénaturation de l'équipement, au renoncement à la fonction. Ou alors, autant renoncer à tout marquage, autre que quelques logos Vélos, et donc accepter la cohabitation piétons/cyclistes au niveau du trottoir (disposition non conforme au Code de la Route) ! Sur tous les séparateurs ayant une certaine hauteur, nous avons noté avec satisfaction que les arrêtes vives, horizontales et verticales, avaient été judicieusement « cassées », par des arrondis ou des chanfreins, afin de limiter les conséquences de chutes, toujours possibles. Verra-t-on un jour l'emploi de matériaux souples et déformables qui amélioreraient encore la sécurité des usagers ?

4. La collectivité doit porter une attention particulière aux personnes handicapées. Cette configuration (piste et trottoir au même niveau) est structurellement mauvaise pour les aveugles et amblyopes. Ils ne peuvent pas savoir quel est le bon côté pour eux. Alors que, dans la configuration du trottoir classique, c'est beaucoup plus clair : la sécurité se trouve en partie haute de la rue (le trottoir) et le danger en partie basse (la chaussée), la limite (bordure de trottoir) se détectant facilement. Donc une dénivellation (au moins 5 cm) leur sera toujours préférable aux séparateurs à niveau.
Pour le fauteuil roulant, assimilé au piéton selon le Code de la Route, les besoins sont assez simples : il demande un sol lisse et roulant avec, comme pour les piétons valides, des interruptions du séparateur au droit des passages-piétons.
5. Vu les nombreuses réalisations non conformes au Guide du Grand Lyon, il semble que les maîtres d'œuvre aient souvent fait prévaloir leurs conceptions, très personnelles, en matière de séparateur. En conséquence, ne conviendrait-il pas, pour clarifier la commande de la collectivité, d'incorporer ce Guide aux marchés de maîtrise d'œuvre des opérations d'aménagement de la Voirie ?
6. La concertation des associations d'usagers peut être fructueuse, permettre de trouver le meilleur compromis et éviter certaines erreurs.
Or, dans la pratique, nous avons observé que cette concertation n'a pas toujours eu lieu, ou a été trop tardive (passerelle de la Paix) ou, le plus souvent, n'a comporté qu'une partie des usagers. Quatre catégories sont directement concernées : les piétons valides, les aveugles et amblyopes, les personnes en fauteuil roulant et les cyclistes.

Je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Yves Gascoin, Coprésident

PJ : 7 formulaires renseignés

Suite donnée au 1^{er} mai 2018

Cette question a bien progressé.

La Direction de la Voirie de la Métropole a pris en compte les conclusions de cette enquête en 2017, dont notre avis.

C'est ainsi que le *Guide pour la conception des aménagements cyclables* (Révision de 2018) a intégré ce dispositif de façon détaillée, aussi bien pour ses caractéristiques que pour ses domaines d'emploi. Il est désormais obligatoire lorsque trottoir et piste cyclable sont contigus et au même niveau.

C'est un sujet sur lequel la Métropole de Lyon est en avance.