



pour la cité humaine - les droits du piéton

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

Tél. 04 78 00 26 01 / www.pietons69.e-monsite.com / pietons69@gmail.com

Date : 29 janvier 2014
Mise à jour : 30 avril 2014
Rédacteur : Yves Gascoin
Tél. 04 78 54 09 97 - Courriel :
<yves.gascoin@club-internet.fr>

Pour un vrai Plan Piétons du Grand Lyon

Pourquoi un tel plan ?

La marche est un mode de déplacement excellent pour la santé physique et même mentale, gratuit et écologique. Jusqu'à 15 minutes de trajet (soit 1 km), elle est généralement aussi rapide que la voiture (recherche de place) ou les transports en commun. En mouvement, l'encombrement du piéton est 50 fois moindre que celui de la voiture solo !

Comme la marche, le vélo est excellent pour la santé, écologique, économe et participe à l'humanisation de la cité. Pour les petits trajets (jusqu'à 20 minutes), c'est souvent le plus rapide de tous les modes de déplacement. C'est pourquoi, en collaboration avec les associations de cyclistes, nous soutenons son développement, à la seule condition que les aménageurs et les cyclistes respectent le Code de la Route sur l'espace piétonnier.

Le Plan Modes Doux du Grand Lyon (2009/2020)

Pour les vélos, ce plan prescrit des aménagements cyclables quantifiés et budgétés (chaque année, 30 km d'aménagements et 1 000 arceaux de stationnement). Ces objectifs sont bien tenus.

Or, pour les piétons, le ce plan ne comporte aucun engagement quantitatif mais seulement de :

- 1) poursuivre l'application de la Charte du Piéton de 1999, notamment la mise en œuvre des 10 mesures « prioritaires »;
- 2) prendre en compte les nouveaux dispositifs de modération des vitesses du Code de la Route 2008 (Zones de rencontre, ...).

Le premier objectif n'a pas donné lieu à un programme. La mise en œuvre des 10 mesures prioritaires se fait très lentement, au coup par coup et elles sont très loin d'être exécutées. Par exemple nos demandes ponctuelles pour appliquer la mesure N° 6 : " *Compléter les passages piétons manquants*" sont systématiquement refusées au motif " Trop cher, pas de crédits pour cela".

Le second objectif est à peine engagé avec, enfin, la mise en chantier de la première Zone de Rencontre à Lyon (place Sathonay). Mais les vitesses ne sont pas régulées à l'intérieur de la grande Zone 30 Perrache- Croix Rousse.

Il existe donc un énorme déséquilibre entre la façon dont ont été respectivement traités les deux modes doux. Nous comprenons que le vélo, qui partait de très bas, avait besoin d'une relance énergique. Mais il est grand temps de redonner à la marche un statut analogue, avec des aménagements-types quantifiés, programmés et budgétés.

Le Grand Lyon semble enfin prendre conscience de ce déficit par rapport aux besoins puisqu'il vient d'adopter, le 13 janvier 2014, une délibération intitulée « Vers une stratégie piétons à la Communauté urbaine de Lyon ». Cette décision doit être considérée comme préparatoire à l'établissement d'un vrai Plan Piétons.

Nos sept propositions

- **1^{ère} mesure - Modération de la vitesse** En complément de la grande zone 30 (1^{er}, 2^{ème} et 4^{ème} arrondissements de Lyon), création d'une zone 30 (ou d'une zone de rencontre) au centre des 3^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème}, 7^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements de Lyon et autres communes du Grand Lyon.

Contrairement à l'accidentologie routière, l'accidentologie des piétons en ville ne s'est guère améliorée au cours des dernières années. La quasi-totalité des accidents de piétons sont des chocs avec des véhicules, en traversée. Certes, le Code de la Route a récemment prescrit aux conducteurs d'adopter «un comportement prudent et respectueux,notamment à l'égard des usagers les plus vulnérables» (Art. R412-6, §1). Mais, le maintien d'une vitesse de 50 km/h en zone urbaine ne permet pas le plein exercice de cette prudence. En effet, en cas de danger imminent à cette vitesse, une voiture parcourt encore 30 m avant de pouvoir s'arrêter ! Alors que la visibilité est souvent bien inférieure, en raison de la présence de masques divers, souvent d'autres véhicules d'ailleurs. La collision peut devenir inévitable, même pour un conducteur prudent.

La réduction à 30 km/h ramène la distance d'arrêt à 15 m seulement, ce qui permet d'éviter une grande partie des accidents, dont ceux impliquant les piétons. C'est un argument essentiel pour la ville à 30.

Nous ne demandons pas que l'ensemble du centre du Grand Lyon (Lyon et Villeurbanne) passe, en bloc, à 30 km/h mais que l'on progresse vers cet objectif en créant des points d'appui dans les parties les plus centrales des quartiers et des communes.

- **2^{ème} mesure – Sécurisation des traversées** Aux intersections, accélération de la création d'avancées de trottoirs avec une cadence annuelle à fixer.

La quasi-totalité des accidents de piétons sont des chocs sur voitures lors des traversées. Cet aménagement-type (2^{ème} mesure de la Charte du Piéton) est excellent car il raccourcit la distance de traversée, comporte des abaissés pour les PMR et assure la visibilité de sécurité. D'ailleurs, suite à diverses dérives que nous avons dénoncées, le Grand Lyon est intervenu en 2013 auprès de tous les maires pour leur demander de se conformer au schéma-type garantissant ce dernier objectif. Hélas, sa mise en oeuvre ne s'effectue qu'au coup par coup, à petite cadence.

- **3^{ème} mesure - Résorption des trottoirs trop étroits** (inférieurs à 1,40 m) par fixation d'un objectif annuel substantiel de linéaire à traiter.

La loi Handicap impose un "cheminement" (et non pas, plus approximativement, un "trottoir") libre de tout obstacle, large d'au moins 1,40 m, sans discontinuités. Ce qui, en pratique, (candélabres, supports de signalisation, plantations, ...) correspond à une largeur standard minimale de trottoir d'environ 2,00 m. Sur le territoire du Grand Lyon, le linéaire non conforme est élevé. Comme pour les aménagements cyclables, ces élargissements ne peuvent être pris que sur la place dévolue à la voiture (stationnement ou circulation). La rue St Alexandre (Lyon, 5^e) est un exemple réussi, mais la gestation du projet aura duré 10 ans !

- **4^{ème} mesure – Organisation du stationnement des motos et scooters :**

- en fixant un nombre d'emplacements dédiés, à créer chaque année sur chaussée, par conversion d'emplacements autos ;
- en mettant en place le stationnement payant, dans les mêmes zones et sur le même principe que pour les voitures.

Comme pour tous les véhicules, le stationnement des motos et scooters sur les trottoirs est classé "gênant" par le Code de la Route et passible d'une amende de 35 €. En pratique, cette réglementation n'est pas appliquée puisqu'ils bénéficient d'une très large tolérance dans toute l'agglomération et ne sont qu'exceptionnellement verbalisés, par exemple lorsque des emplacements spécifiques se trouvent à proximité. De ce fait, ces usagers ont pris l'habitude de stationner sur le trottoir au plus proche de leur destination, souvent "devant la porte". Gratuité et stationnement très rapproché donnent à ce mode des privilèges considérables par rapport à la voiture, ce qui contribue à son fort développement, aussi favorisé par une progression plus rapide dans les zones congestionnées. On peut se demander si il est raisonnable d'encourager à ce point ce mode, car il est extrêmement dangereux par nature (environ 20 fois plus que la voiture !)

Les deux mesures que nous proposons permettraient de traiter plus équitablement les utilisateurs de tous les engins motorisés et, bien entendu, de rendre aux trottoirs leur véritable destination : assurer la circulation des piétons, notamment les moins valides, dans des conditions normales de sécurité, confort et agrément.

- 5^{ème} mesure - Renforcement du contrôle de l'encombrement des terrasses des cafés-restaurants.

Le nombre de terrasses des cafés-restaurants est en continuelle augmentation, y compris pour les installations saisonnières, en été. Bon nombre de commerçants et de clients en prennent à leur aise en dépassant régulièrement les emplacements qui leur ont été octroyés, si bien que cela est une grande source de gêne pour les piétons. Contrairement à d'autres villes, la matérialisation des emplacements est souvent approximative. De plus, la Ville de Lyon ne verbalise qu'à la troisième infraction constatée.

Nous demandons que le Plan Piéton prévoie la matérialisation des limites des installations autorisées, le renforcement des contrôles de terrain par les services municipaux et le durcissement des sanctions pour leur dépassement (verbalisation dès la première infraction constatée).

- 6^{ème} mesure - Jalonnement des déplacements à pied Mise en place d'un plan de jalonnement sur les communes-centre : Lyon et Villeurbanne.

La plupart des piétons méconnaissent les performances de la marche. Ils pensent qu'au delà de quelques centaines de mètres, la voiture ou les transports en commun sont bien plus rapides ? Ce qui est inexact dans la plupart des cas. Nous agissons donc pour que la marche utilitaire se développe dans la plage du kilomètre. Pour cela, la signalétique piétonne avec indication des temps (et non pas des distances) est un puissant moyen. C'est ce qu'ont compris de grandes villes comme Londres, avec le concept de "Legible London". Plus proches, les villes de Grenoble et Chambéry ont entrepris ce travail. Villeurbanne s'est lancée en direction de ses parcs et jardins. La dernière réalisation, au centre de Lyon, a omis l'indication des temps !

- 7^{ème} mesure - Guidage des malvoyants dans les zones de circulation apaisées (zones 30 et zones de rencontre). Ne plus construire de trottoirs "à plat" mais seulement des trottoirs surélevés d'au moins 5 cm par rapport à la chaussée.

La hauteur usuelle des trottoirs est d'environ 15 cm. Cette dénivellation est essentielle pour les malvoyants : elle leur permet (par exemple à la canne) de faire la distinction entre le trottoir (espace sûr) et la chaussée (espace dangereux). Et ainsi de se mettre en sécurité. Or, dans les zones apaisées (Zones 30 et Zones de rencontre), il y a une tendance récurrente pour réaliser des trottoirs complètement "à plat", c'est-à-dire au même niveau que la chaussée, ne permettant plus ce repérage. Il est donc indispensable de conserver une certaine dénivellation. Selon les aptitudes des personnes, la valeur minimale détectable peut varier, mais 5 cm constituent une valeur correcte pour la grande majorité.