



# pour la cité humaine - les droits du piéton

7 rue Major Martin - 69001 LYON

Association déclarée à la Préfecture du Rhône

Date : 8 mars 2013  
Mise à jour : 10 mars 2013  
Rédacteurs : Yves Gascoin et Pierre  
Rauzada  
Tél. 04 78 54 09 97 - Courriel :  
<yves.gascoin@club-internet.fr>

## Réaménagement de la rue Victor Hugo (Lyon, 2<sup>ème</sup>)

### Objet de la présente note

Nous avons été conviés, le 1<sup>er</sup> mars 2013, par Mme Marie-Christine Couic et M. Olivier Rouchon, consultants désignés par le Grand Lyon, à une réunion de consultation des associations de piétons, cyclistes et personnes handicapées afin de donner notre diagnostic et nos propositions pour ce projet à moyen terme (mandat 2014 – 2020).

Cette consultation fait suite à des observations sur place, à des entretiens avec les passants et à deux parcours commentés avec divers services (pompiers, nettoyage, Chambre de Commerce, ...). Ce qui a permis de croiser divers regards.

Le cadre de l'étude ne se limite pas à la seule rue Victor Hugo mais, plus généralement au quadrilatère délimité par la Saône et le Rhône, entre les places Bellecour et Carnot.

Les buts du Grand Lyon et de la ville de Lyon sont d'améliorer le cadre de vie (en modérant la place de la voiture), de dynamiser le secteur pour ses activités commerciales et touristiques (au-delà des quartiers St Jean et St Georges, saturés), d'accueillir la croissance prévisible des voyageurs "banlieue" arrivant à la gare de Perrache, .... Et non pas seulement de renouveler les sols, de façade à façade.

La présente note a pour but de confirmer nos propos émis en séance.

### Notation

Dans le présent document :

- les faits avérés figurent en caractères droits ;
- *nos commentaires et propositions figurent en italique*

### Les piétons, principaux utilisateurs

L'usage très majoritaire des piétons est indéniable, et le statut d'aire piétonne bien adapté. *Nous souhaitons bien entendu qu'il soit maintenu.*

Ce statut autorise la circulation des cyclistes à la vitesse du pas, en laissant la priorité aux piétons.

*La plupart des cyclistes adaptent leur vitesse aux circonstances. Nous n'entendons pas faire régner des contrôles tatillons sur la vitesse des vélos, d'ailleurs inusités et bien difficiles à organiser de façon incontestable !*

*Pour les piétons, les conflits principaux sont avec la voiture, lorsqu'ils le stationnement (et la circulation qui s'y rattache) est en infraction au code de la route et aux arrêtés municipaux (livraisons et desserte autorisées entre 6h00 et 11h30 seulement).*

*Nous ne contestons pas l'accès par :*

- les riverains munis d'une carte annuelle magnétique délivrée par la Mairie du 2<sup>e</sup> arrondt. ;
- les taxis venant chercher ou déposer des habitants ;
- les véhicules de secours et de police, municipale ou nationale.

*A un moindre degré, il peut y avoir quelques gênes dues à des étalages et autres chevalets des commerçants, trop envahissants.*

## **Défense contre les intrusions automobiles abusives**

*Nous souhaitons que cette rue retrouve intégralement son statut d'aire piétonne.*

*La partie sud de la rue de la République (entre la place de la République et la rue de la Barre) constitue un bon exemple à proximité.*

*Un système de bornage analogue nous paraît indispensable.*

*Vous nous avez indiqué à ce sujet les objections des services pour l'installation des bornes du fait de l'encombrement du sous-sol (métro à faible profondeur et réseaux déportés latéralement).*

*Si cela se comprend sous la rue elle-même (entre façades), cet encombrement est certainement plus faible sur les rues traversantes, à proximité de l'intersection, zone préférentielles pour implanter ces bornes.*

Voici le détail de nos suggestions aux intersections, du Nord au Sud.

### **Rue bordant la place Bellecour, au Sud**

*Suppression du feu et remplacement par un plateau traversant.*

*Installation de bornes escamotables automatiques d'entrée devant le passage-piétons.*

### **Rue François Dauphin**

*Interdiction totale de l'accès à la rue Victor Hugo par l'installation de deux bornes en pierre, au lieu des potelets, au croisement des deux rues.*

### **Rue Sala**

*Installation de bornes escamotables automatiques de part et d'autre de la rue Sala.*

### **Rue Sainte-Hélène**

*Nous concevons qu'il soit indispensable de maintenir la traversée automobile permanente.*

*Mais installation nécessaire de bornes escamotables automatiques sur la rue Victor Hugo.*

### **Rue Jarente**

*Installation de bornes escamotables automatiques de part et d'autre de la rue Jarente.*

### **Rue des Remparts d'Ainay**

*Interdiction totale de l'accès à la place Ampère par l'installation de bornes en pierre à la hauteur du MUPI.*

### **Rue Franklin**

*Maintien de la traversée automobile permanente, d'autant plus que des transports en commun circulent rue Franklin.*

*Mais installation de bornes escamotables automatiques sur la rue Victor Hugo.*

### **Place Carnot**

*Installation de bornes automatiques escamotables de sortie devant le passage-piétons.*

## **Autres besoins des cyclistes**

*La rue Victor Hugo est bien utilisée par les cyclistes (ainsi que le permet son statut d'aire piétonne). Cela résulte de sa position centrale, directe, lisible et à l'écart de la circulation auto.*

*En effet, généralement, les essais pour implanter des aménagements cyclables sur de petites rues parallèles, au lieu de la rue principale, ont conduit à des échecs. Le Grand Lyon y a renoncé, à juste titre (exemple : projet du cours Vitton, 6<sup>e</sup> arrondt.).*

*Nous partageons l'avis des cyclistes sur le besoin de développer d'autres doubles-sens cyclables, conformément au Code de la Route, puisque le secteur est en Zone 30, quai exclus. Ils pourraient concerner :*

*- le quai du Rhône où ce besoin est attesté par un trafic vélo à contre-sens sur les trottoirs, en infraction ;*

*- le quai de la Saône, mal équipé car la voie mixte (bus + vélos) trop, étroite, n'est pas confortable ;*

*- une transversale Ouest-Est, a priori la rue la plus large entre Bellecour et Carnot.*

## **Autres besoins des piétons**

### **Zones de rencontre**

Vous avez interrogé les participants sur la possibilité de créer de telles zones.

*Nous militons, en vain, depuis la création de ce nouveau statut, pour que Lyon s'en dote, à commencer dans la Presqu'île. De telles zones trouveraient naturellement leur place au contact des aires piétonnes pour lesquelles elles formeraient une transition progressive avec le reste de l'espace, ici en Zone 30.*

*Comme l'ensemble des participants, nous trouvons que la place Ampère et ses abords constituerait une excellente accroche d'une telle zone.*

### **Rues de la Charité et Auguste Comte**

*Ces rues sont relativement étroites avec des immeubles assez hauts. Elles sont sombres, tout est gris et l'ambiance est particulièrement triste !*

*La place excessive occupée par la voiture contribue à créer une situation d'enferment pour les piétons, qui, mal à l'aise, ne s'y attardent pas.*

*À l'exception de rares passages plus larges, nous déplorons l'étroitesse des trottoirs, en total décalage avec la présence d'un grand nombre de commerces variés.*

*Nous sommes favorables à l'élargissement des trottoirs, à commencer par les quelques sections en stationnement bilatéral. Et même sur la plus grande partie du linéaire, en stationnement unilatéral. Sa suppression demeure le seul moyen d'élargir les trottoirs.*

*Un revêtement clair en béton réveillerait l'ambiance en apportant plus de lumière. On peut en attendre une plus grande animation piétonnière.*

*Les commerçants y sont très probablement opposés alors que le bilan avantages / inconvénients d'un tel élargissement serait très profitable pour la chalandise et le tourisme, lequel possède un potentiel de développement dans un secteur où subsistent des maisons d'excellence dans diverses spécialités.*

### **Signalétique piétons**

Vous nous avez questionnés sur ce point.

*La plupart des études ont montré que le nombre de déplacements piétonniers baisse fortement au-delà de quelques centaines de mètres. Cela provient d'une sous-estimation très générale des performances de la marche, beaucoup plus rapide que ne l'imaginent un grand nombre de personnes, par manque d'expérience.*

*Il existe un bon potentiel de développement pour des déplacements kilométriques (et non plus seulement hectométriques) dès lors que les personnes auront pu constater que la marche est concurrentielle avec les TC sur une distance de un kilomètre (soit 15 minutes à peine). Seul le vélo demeure imbattable dans ce créneau.*

*La mise en place d'une signalétique indiquant les distances en minutes (et non pas en mètres) est un vecteur très pédagogique pour leur faire prendre conscience de cette réalité. Plusieurs villes ont commencé à le faire, notamment en Angleterre.*

*Nous y sommes donc très favorables.*

*Pour la signalisation, le panneau "Aire piétonne" pourrait être avantageusement complété par un panneau "Vélos (la figurine) au pas".*

*Cela est de nature à lever des ambiguïtés car le vélo ne figure pas sur ce panneau, alors qu'il est autorisé à la vitesse du pas. De ce fait, certains piétons apostrophent les cyclistes, pourtant dans leur droit!*

*Le panneau récent "Zone de Rencontre" est bien mieux fait.*

### **Equipements de confort**

*Enfin, nous sommes favorables à tout ce qui permet d'agrémenter la marche, notamment la présence de bancs et de toilettes publiques.*

o o o o o o o o o o o

**Destinataires :** Mme Couic et M. Rouchon

**Copie** : M. Gérard Claisse, Vice-président du Grand Lyon