



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 27 novembre 2019

Votre correspondant: Y. Gascoin

Tél. 04 78 54 09 97

Email <yves.gascoin@club-internet.fr>

MM. Jean-Yves Sécheresse et Alain Giordano,
Adjoints au Maire de Lyon

jean-yves.secheresse@mairie-lyon.fr

alain.giordano@mairie-lyon.fr

Objet : Stationnement des trottinettes en libre service

Messieurs les Adjoints,

Nous vous écrivons et non pas à M; le Maire car nous craignons, qu'absorbé par la campagne électorale en cours, il n'ait pas le temps de suivre ce problème.

Depuis un an, le stationnement sauvage des trottinettes en libre service est devenu, de très loin, le principal motif d'encombrement de nos trottoirs. Il fait suite au stationnement auto sauvage, dont nous commençons enfin à sortir, et qui aura duré beaucoup trop longtemps.....

Ces trottinettes vertes, blanches, saumon, ...ont pris le relais. Il y en a des milliers. Lors du moindre parcours, on les trouve inmanquablement, abandonnées n'importe comment sur les trottoirs et autres espaces piétonniers par les clients de ce nouveau service (voir photo jointe).

Depuis l'intrusion massive de ces engins, les progrès sont bien minces. Les opérateurs ont seulement organisé un peu mieux leur ramassage quotidien (pour rechargement des batteries) et leur repositionnement sur les trottoirs, en groupes, sur des emplacements un peu moins gênants. Mais pour leur stationnement en fin de course, rien n'a changé !

Peu importe aux opérateurs où le client abandonne sa trottinette, du moment qu'il a réglé sa course. Le principal n'est-il pas de continuer le business et d'encaisser les recettes ?

Comme souvent, Lyon fait le gros dos, temporise, essaye d'arrondir les angles (charte de bonne conduite, ignorée par les usagers, arrêté municipal avec un effet marginal car faiblement relayé par de rares sanctions), attend une évolution législative, maintenant parue, mais dont on voit bien qu'elle ne saurait, à elle seule, régler tous les problèmes.

Pourtant nombre de municipalités ont suivi des politiques plus énergiques pour la protection de leurs trottoirs. Bordeaux et Nantes ont interdit ces engins dans l'attente de garanties sur un fonctionnement correct. Limitrophe de Lyon et ayant la même configuration, Villeurbanne vient de se ressaisir avec une interdiction pour une période indéterminée, dans le même but.

Paris, théâtre de la même anarchie que Lyon, a mis en place un plan très structuré, en cours d'application. Nous le trouvons très complet. Ne pourrait-il pas servir de modèle à Lyon ?

Maintenant que la LOM, attendue si longtemps, a enfin été promulguée, il est temps que Lyon exploite les nouvelles possibilités qu'elle offre aux Maires. Car la situation ne peut pas se prolonger indéfiniment !

La première mesure devrait être de suspendre l'exploitation, comme l'a fait Villeurbanne, par exemple pour une durée de 1 an. Ce délai serait mis à profit:

- par la Ville, pour réaliser quelques centaines de places de stationnement dédiées, réparties dans les 9 arrondissements;
- par les opérateurs pour mettre au point un système efficace de contrôle-sanction du stationnement sur les emplacements autorisés

Vous trouverez, dans l'annexe ci-jointe, plus de détails sur notre analyse de la situation et nos suggestions pour trouver une solution efficace à cette situation déplorable qui dure depuis trop longtemps.

Nous vous prions d'agréer, MM. les Adjoints, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Yves Gascoin, Membre du Bureau

PJ : Une annexe (p. 2) - Une photo (p. 3)

Copie : M. Pierre Hémon, Vice-président du Grand Lyon

Annexe

Après un an de fonctionnement du concept à Lyon, on a maintenant quelques certitudes sur la question:

- les trottinettes électriques en libre-service ont rencontré en France un vrai succès, avec une clientèle solvable. Car le coût d'usage n'est pas symbolique: environ 2 fois celui du ticket de bus. Malgré quelques inconvénients (accidentalité assez importante des usagers, faible durée de vie des engins, interrogations sur le coût écologique de la fabrication et du devenir des batteries en fin de vie, ...) leur usage est de très loin préférable à celui de la voiture et répond à une vraie demande. Nous sommes favorables à un abaissement de la vitesse à 20 km/h (au lieu de 25 km/h). Le nombre et la gravité des accidents serait réduit, de 35 % au moins, car la gravité augmente plus vite que la vitesse.
- mais, une bonne organisation est indispensable pour retrouver de l'ordre dans la ville. Les opérateurs en conviennent
- la récente Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) donne aux Maires un cadre très utile. Elle leur permet de délivrer à ces engins des titres d'occupation du domaine public, d'édicter des règles plus précises de leur choix, en particulier sur leur stationnement, de verbaliser leurs infractions aux nouvelles règles de circulation et de stationnement
- leur stationnement en fin de course ne saurait se faire sur l'espace piétonnier. En effet, la question a déjà été tranchée avec les stations Vélo'v. Nous rappelons que ces stations ont d'abord été installées sur les trottoirs puis, qu'après de nombreuses hésitations au cours de la période de développement du système, élus et services ont compris que cela avait trop d'inconvénients. Outre la gêne pour les piétons et les fauteuils roulants et le danger pour les aveugles, cette position incitait à la circulation des Vélo'v sur les trottoirs, également gênante. Dorénavant, leur installation ne se fait plus que sur chaussée, les emplacements étant gagnés sur le stationnement auto
- le stationnement vélo est organisé de la même façon, pour les mêmes raisons. Depuis plusieurs années la Métropole poursuit son développement planifié par la création d'arceaux nombreux, également implantés sur chaussée. Il reste beaucoup à faire car de nombreux cyclistes attachent toujours leur vélo sur le premier poteau qu'ils trouvent. Ce qui est nettement moins gênant (car ces poteaux sont toujours en bord de trottoir) que les trottinettes abandonnées au milieu du trottoir
- à l'évidence, le stationnement des trottinettes est à organiser à l'identique des Vélo'v et vélos. Nous sommes favorables à votre annonce d'implanter ces emplacements dédiés à proximité des carrefours et de les prendre sur le stationnement auto
- comme tout système, la seule réglementation est insuffisante si on ne se donne pas les moyens de la faire respecter. Avec une police municipale nombreuse; Lyon a ces moyens, mais on ne la voit pas intervenir à ce sujet. Toutefois, vu les milliers de trottinettes lâchées dans la nature, aucune police ne pourra jamais les discipliner partout, tout le temps
- il faut donc que cette discipline soit définie par les opérateurs et imposée à leurs clients, sous peine de sanction. Le plus simple étant que le compteur continue de tourner tant que la trottinette n'est pas sur un emplacement ad hoc
- ces trottinettes sont connectées et géolocalisées GPS. Ce qui permet aux opérateurs, depuis leur PC, de leur donner divers ordres (par exemple coupure du moteur dans les zones d'interdiction d'usage). Ce serait très intéressant pour définir et imposer les emplacements de stationnement obligatoires. Cependant, la précision GPS n'est que de 10 m environ. Soit une valeur bien trop grande pour identifier ces emplacements par rapport à leur environnement (trottoir, chaussée, façades d'immeubles, ...). Il faudrait 0,50 m environ
- la méthode utilisée par les vélos Indigo Weel est déjà meilleure, bien qu'imparfaite. Le client doit accrocher son vélo à un mobilier public sur voirie (comme le font les cyclistes) et effectuer une photo de contrôle de l'emplacement de stationnement. Les stationnements incorrects sont pénalisés de 5 €, ce qui est très efficace (très peu de vélos abandonnés, non accrochés)
- aux opérateurs de trottinettes en libre-service de rechercher et mettre au point un système efficace de contrôle-sanction du stationnement sur les seuls emplacements autorisés



QUELQUE PART A LYON, UNE SITUATION QUOTIDIENNE, HELAS BANALE