



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 18 mai 2020

Rédacteur : Y. Gascoin, Administrateur

Tél. 04 78 54 09 97

<yves.gascoin@club-internet.fr>

M. Pierre Hémon

pheumon@grandlyon.com

M. Jean-Yves Sécheresse

jean-yves.secheresse@mairie-lyon.fr

Objet : Stationnement des trottinettes en libre service

Messieurs,

Depuis leur introduction, le stationnement sauvage des trottinettes en libre service sur les trottoirs est devenu, de très loin, la principal motif d'encombrement de nos trottoirs. Il a pris la place du stationnement auto sauvage, situation qui est enfin en très nette régression, ce dont nous nous réjouissons.

Lors du moindre parcours à pied, on les trouve inmanquablement, abandonnées n'importe comment sur les trottoirs et autres espaces piétonniers par les clients de ce nouveau service (voir photos p. 2). Elles attendent leur ramassage quotidien par les opérateurs pour rechargement et repositionnement à des emplacements repérés par eux comme "peu gênants".

La gêne subie est importante pour tous les piétons. Encore plus par ceux en situation de handicap: aveugles et amblyopes, personnes en fauteuil roulant ou tout simplement âgées ...Ce sont autant d'entraves, voire de risques de chutes, à leur circulation normale et paisible.

Le stationnement de ces trottinettes en fin de course ne saurait se faire sur l'espace piétonnier mais uniquement sur chaussée, les emplacements dédiés étant gagnés sur le stationnement auto, comme c'est maintenant la règle pour les vélos (programme pluriannuel de pose d'arceaux de la Métropole), les Vélo'v (stations dédiées) et les motos (petits programmes). La position préférentielle des emplacements se situe à proximité des carrefours et passages piétons associés, comme prévu et encouragé par la récente LOM.

D'ores et déjà la ville de Lyon a prévu la création par d'un nombre de places de stationnement dédiées, en rapport avec le parc d'engins autorisé, réparties sur l'ensemble de son territoire. Cela débute à peine (voir photo p. 2).

L'objectif à terme est que leur stationnement s'effectue exclusivement sur ces emplacements.

Comme toute obligation contraignante, cela nécessite la mise en place d'un un système de contrôle-sanction automatique géré par les opérateurs.

Il est en effet exclu que cela soit à la charge des polices municipales par l'établissement de PV et la mise en fourrière éventuelle, légale pour tout véhicule stationné sur un trottoir. Il y a beaucoup trop de trottinettes en service et leur déplacement continu rend difficile le repérage de ces infractions. Ce serait donc complètement inefficace.

Nous savons que les opérateurs, avec lesquels nous avons eu des échanges, sont d'accord pour étudier puis et gérer un tel système en accord avec les collectivités concernées. Car il n'existe pas de précédent qui serait immédiatement transposable à Lyon.

Vous trouverez en annexe nos propositions techniques à ce sujet.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Yves Gascoin

PJ: Annexe technique

Copie : Mme Catherine David, Directrice de la Voirie, La Métropole

- M. Norbert Keller-Mayaud, Ville de Lyon

- Le Progrès

ANNEXE TECHNIQUE A LA LETTRE *DROITS DU PIETON* DU 18 MAI 2020

CE QUE NOUS NE VOULONS PLUS VOIR



PREMIERS EMPLACEMENTS DEDIES A LYON



LE CONTÔLE PAR LOCALISATION GPS : UNE TECHNOLOGIE INADAPTEE

Les trottinettes de tous les opérateurs sont connectées GPS, ce qui permet leur géolocalisation en temps réel. Il serait donc très intéressant de cartographier les emplacements de stationnement dédiés et de vérifier, automatiquement, que toute trottinette en fin de course se trouve bien sur un tel emplacement, sous peine de sanction par l'opérateur

Cette méthode n'est hélas pas opérationnelle car la précision du GPS est très insuffisante pour distinguer le trottoir de la chaussée, à 30 cm près au moins.

LE CONTROLE PAR PHOTO PRISE PAR LE CLIENT: UN PRECEDENT INTERESSANT

Pour ses vélos en libre service flottant, l'opérateur "Indigo Weel" (qui a aujourd'hui quitté Lyon) avait mis en place la procédure suivante à l'usage de ses clients:

"À la fin de la course :

- Attacher le vélo, grâce au câble rouge, à du mobilier urbain: arceau à vélos; barrière, poteau, candélabre, ...
- Ne pas gêner la circulation des piétons et autres véhicules
- Prendre une photo montrant le vélo qui respecte ces conditions.

Si la photo prise à l'issue de la course n'est pas conforme, vous serez pénalisé de 5€."

A l'expérience, nous avons constaté que les engins de cet opérateur étaient parmi les moins gênants pour les piétons. En effet, le mobilier urbain utilisé se situe sur chaussée ou en bord de trottoir, mais jamais au milieu du trottoir.

NOTRE PROPOSITION: LE CONTRÔLE PAR RECONNAISSANCE D'IMAGE

La ville de Lyon utilise déjà (photo p. 2) un pictogramme "Trottinette" pour identifier les emplacements dédiés.

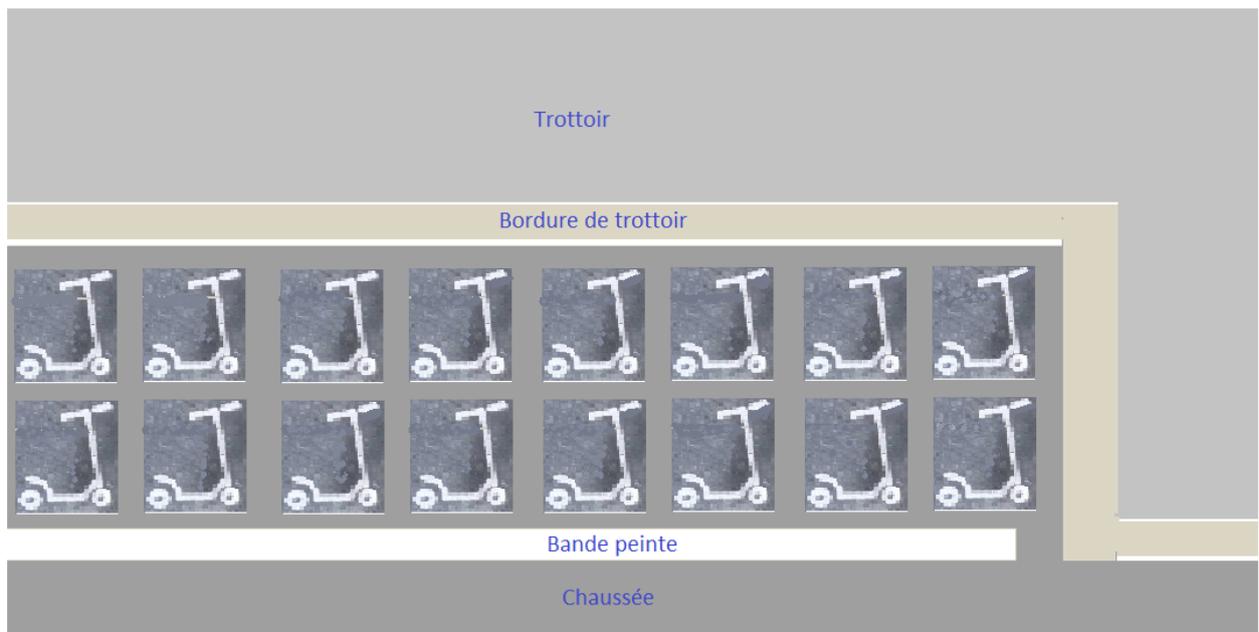
C'est un dessin simple, facile à traiter en reconnaissance d'image par une photo sur le smartphone du client, prise immédiatement après la dépose. L'opérateur avisé peut ainsi valider automatiquement la fin de course et, en cas de défaut (dépôt hors d'un emplacement dédié), appliquer la sanction prévue, automatiquement aussi.

Cependant, la seule photo du pictogramme ne garantit pas que la trottinette se trouve bien à l'intérieur de l'emplacement. Il serait plus rigoureux d'avoir la trottinette et le pictogramme sur la même photo de contrôle.

Or, avec le marquage actuel de la ville de Lyon, il y a peu de chances que le pictogramme (unique et hors emplacement) se trouve dans le champ de la photo.

Pour que le pictogramme soit toujours photographié avec la trottinette, il suffit de le multiplier, pour couvrir toute la surface de l'emplacement. C'est ce nous avons figuré, à titre indicatif, sur le montage ci-dessous. Cela ne coûte pas bien cher car ces marques, hors circulation, dureront longtemps.

Emplacement de stationnement pour trottinettes - Projet de marquage



Ce système peut encore être facilement mieux fiabilisé en inscrivant sur chaque trottinette un numéro d'identification. Ce serait un complément, très utile, à l'identification par QR Code, déjà utilisée par tous les opérateurs.

C'est ce que pratique depuis 15 ans l'opérateur Vélo'v (numéro en bas, des deux côtés du vélo). Lors de la mise en service du système, il n'y avait pas de numéro inscrit. À partir de sa mise en place, on a observé une baisse importante (- 30 %) des usages anormaux (double-passager, roue arrière, ...) et des accidents avec implication de ces vélos. Ce fut donc très productif.

Le bon emplacement serait sur le plancher des trottinettes, de façon à entrer dans le champ de la photo, avec le sol et ses pictogrammes.

La reconnaissance automatique du numéro serait facile par la technique OCR, actuellement bien au point.

§ § § § § § §