



# Pour la Cité humaine Les Droits du piéton

7, rue Major Martin  
69001 LYON

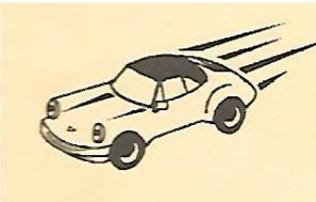
Site : [www.pietons69.e-monsite.com](http://www.pietons69.e-monsite.com)

## BULLETIN D'ACTIVITÉS N°56 / DÉCEMBRE 2024

Chers Adhérents,

Nous vous adressons le bulletin d'activités N°56 qui couvre la période de six mois allant du 1er mai au 31 octobre 2024. Ce bulletin semestriel permet à chacun de nos Adhérents ainsi qu'à tous les autres lecteurs de connaître nos multiples actions, nos réussites, nos échecs, nos satisfactions, nos déceptions.

### Le mot du Président : vitesse excessive, une réelle hypocrisie



Faites l'expérience suivante : empruntez le tunnel de la Croix-Rousse qui est limité à 50 km/h, restez bien sur la voie de droite et surtout appliquez-vous à bien rouler entre 45 et 50 km/h maxi. Le résultat est incontestable : toutes les voitures, absolument toutes, qui vous suivent vont vous dépasser allègrement. Bien sûr, quel que soit le sens dans le tunnel, elles vont toutes ralentir avant la sortie puisque connaissant l'existence d'un radar-sanction. Un ralentissement effectué parfois de justesse, créant ainsi un petit risque accidentogène.

Faites de même sur le boulevard périphérique, limité à 70 km/h. Le résultat est encore plus stupéfiant : toutes les voitures, absolument toutes, vont vous dépasser si vous roulez entre 65 et 70 km/h maxi, mais certaines vont même vous « laisser sur place » tant elles roulent à une vitesse nettement supérieure à la limite autorisée, parfois même à plus de 100 km/h ! En ralentissant, bien sûr, avant les radars connus de tous.

Cela, tout le monde le sait : les automobilistes, les élus, la Police, les médias. Mais chacun fait comme si de rien n'était, comme si la limitation de vitesse était bien respectée puisqu'il y a très peu de PV dans ces deux endroits. Hypocrisie totale.

Oui, nous vivons dans un pays qui pratique l'hypocrisie la plus totale quant aux limitations de vitesse et le contrôle nécessaire pour faire respecter ces limitations, donc le risque d'accidents. Attention : je ne dis pas qu'il n'y a aucun contrôle, que rien n'est fait. Socialement et politiquement, aucun gouvernement ne pourrait se permettre que l'on retrouve la situation de plus de 15.000 morts par an sur les routes et rues de France. Je dis simplement qu'il y a une vraie hypocrisie sur ce sujet entre les intentions proclamées et la réalité.

En effet, je ne peux pas oublier que l'ex-premier ministre Edouard PHILIPPE a capitulé devant la pression de certains élus locaux qui refusaient le 80 km/h national sur les routes départementales, leur donnant la possibilité politique de rester à 90 km/h dans leur département.

Que l'ex-ministre de l'Intérieur Gérald DARMANIN n'a absolument pas respecté son engagement politique : en 2022, il avait promis l'installation de 100 radars dans la Métropole de Lyon. Aucun radar promis n'a été installé ! Pire : la Préfecture – sous les ordres du ministre de l'Intérieur – a fait enlever tous les radars urbains existants dans les communes qui limitaient la vitesse à 30 km/h. Je n'oublie pas non plus que c'est encore ce ministre qui a fait supprimer le retrait d'un point du permis de conduire pour les « petits » excès de vitesse.

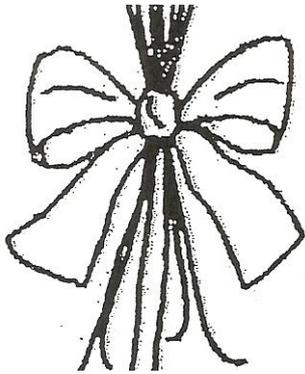
De plus, que penser du fait que, très souvent, il existe un grand panneau, bien visible, situé avant un radar pour prévenir les automobilistes de son existence ? Que penser de la Justice qui déboute les associations voulant faire interdire le système Tom Tom présent dans énormément de voitures, système permettant aux automobilistes de connaître les lieux d'implantation des radars ?

A une échelle plus locale, que penser de « Lyon Ville 30 » quand le Maire de Lyon – dont je ne doute pas de sa sincérité de vouloir apaiser la ville en apaisant les vitesses – ne se donne pas les moyens concrets de sa volonté ? Et ce, tout simplement, en demandant à sa Police municipale qu'elle effectue des contrôles très nombreux et quotidiens sur les axes urbains dont on est certain que la vitesse est très souvent dépassée.

Je le dis et le répète, avec grande tristesse mais aussi colère : le sujet de la limitation de vitesse et de son contrôle est, dans la réalité, une vraie hypocrisie.

Pierre RAUZADA – Président

## Ruban vert à TOODEGO



Notre Conseil d'administration, réuni le mercredi 20 octobre dernier, a voté à l'unanimité l'attribution d'un « Ruban vert » pour la qualité et l'efficacité du portail numérique Toodego.

Créé en 2016, le portail numérique de la Métropole, en partenariat avec 13 communes, regroupe les informations et les services utiles pour simplifier les démarches de notre quotidien :

- signaler un problème que nous constatons sur l'espace public, par exemple un éclairage défectueux, un trottoir en mauvais état, ....
- consulter des services et des informations en temps réel (carte interactive), par exemple les horaires des transports en commun, ....
- faire des démarches en ligne, par exemple utiliser les jours « petits rouleurs » ZFE, consulter l'état du dossier de prestations, ....

En résumé, pour tout sujet en lien avec la Métropole, la plateforme Toodego – ludique, facile d'accès et très complète – est une réponse à toutes vos demandes ou interrogations.

Pour créer un compte, accédez à <http://www.toodego.com>, puis connectez-vous avec votre compte à Grand Lyon Connect.

## ZFE : l'art (scandaleux) de faire semblant

Comme nous l'avons expliqué dans notre BA N°54 (page 5), les piétons – ainsi que les cyclistes – ont besoin que l'air de la ville soit respirable. C'est pourquoi nous soutenons la Zone à Faibles Emissions. A partir du 1er janvier 2025, la circulation dans la ZFE sera interdite aux véhicules Crit'Air 3. Seuls pourront donc circuler les Crit'Air 1 et 2. Les vieux diesels ne pourront plus venir nous encrasser les bronches.

Vraiment ?

Rappelons que depuis le 1er janvier 2023, plus aucun véhicule n'a le droit de circuler dans la ZFE sans sa vignette Crit'Air. Vous avez l'impression que ce n'est pas bien respecté ? Nous aussi ! Pour en avoir le cœur net, nous avons enquêté sur le terrain pour voir la proportion de véhicules sans vignette. Entre le 24 septembre et le 20 octobre, nous avons ainsi contrôlé 340 véhicules au sein de la ZFE (à Lyon 3e et 6e Adts ainsi qu'à Villeurbanne). Parmi eux, 116 n'avaient pas de vignette, soit 34%. Un tiers des véhicules en totale infraction !

Du côté de l'Etat, que peut-on espérer ? Dans un article du journal Les Echos en date du 20 mars dernier, on peut lire que « Le Ministre de la Transition Ecologique (Gouvernement Gabriel ATTAL) a annoncé que le gouvernement visait désormais début 2026 pour l'homologation des radars qui permettront de contrôler automatiquement la bonne application des ZFE, ce qui permettra ensuite aux Collectivités de lancer chacune leur appel d'offres pour les déployer ». On croit rêver : pas de contrôle avant 2027, au mieux !

Si l'Etat est défaillant, les communes concernées pourraient demander à leur Police municipale de verbaliser l'absence de vignette Crit'Air. Il semble évident que rien ne soit fait. Dans la réponse à la concertation publique organisée par la Métropole écologiste fin 2023, on peut lire « La Métropole de Lyon est en attente depuis 2020 du dispositif automatisé relevant de la compétence de l'Etat ». Circulez, il n'y a rien à voir...

Communication discrète, absence de contrôle, les pouvoirs publics semblent avoir la ZFE honteuse. Son application est laissée au bon vouloir des automobilistes. Les piétons et les cyclistes, les asthmatiques et les cardiaques méritent-ils un tel mépris ?

## Miniboxs pour vélos : un grand bravo mais...

Notre Association soutient ardemment l'usage du vélo, mode de déplacement non polluant et très bon pour la santé, mais à la condition sine qua non que les cyclistes respectent le Code de la Route, à savoir : rouler sur la chaussée, stationner dans des arceaux implantés sur chaussée, et respecter la priorité totale du piéton lors d'un croisement entre piétons et cyclistes sur un passage-piétons, avec ou sans feu tricolore.

C'est pourquoi nous défendons réellement le principe même de la création des Voies Lyonnaises ainsi que la mise en place des doubles-sens cyclables : plus les cyclistes seront en sécurité sur la chaussée, moins ils seront tentés de circuler sur les trottoirs et autres espaces piétonniers.

Aussi, nous applaudissons l'initiative de la Métropole de créer des miniboxs pour un stationnement très sécurisé sur chaussée pour les vélos : 60 miniboxs (40 sur Lyon, 20 sur Villeurbanne) de huit places, soit 480 places, seront installés en 2024. Nous espérons vraiment que cette initiative très positive va se poursuivre dans les prochaines années.

Malheureusement, nous sommes en colère contre la Métropole qui a cédé, pour ne pas dire capitulé, face au diktat des Architectes des Bâtiments de France. En effet, les ABF ont mis leur veto, tel un oukase tsariste, contre l'implantation de ces miniboxs dans le secteur géographique assez étendu du Patrimoine mondial de l'UNESCO. Comme si les cyclistes n'avaient pas aussi le droit de faire stationner leur vélo en toute sécurité dans ce secteur !

Décidément, une fois de plus, la caste professionnelle intouchable des ABF a pu exercer tout son pouvoir. Elle ferait mieux d'être beaucoup plus exigeante envers certaines devantures totalement moches de divers commerces situés dans le secteur de ce patrimoine mondial !

## Opération « Roulons Zen ! »



Suite à deux accidents survenus devant le collège Jean Charcot (Lyon 5e Adt) avec à chaque fois des piétons renversés, les associations La Ville à Vélo, Les Droits du piéton, La Rue est à Nous et La Maison du Vélo ont organisé le 12 novembre au matin devant ce collège une manifestation nommée « Roulons Zen ! », et ce afin de sensibiliser au respect du piéton dans les rues de Lyon.

Notre Association était représentée par Montserrat FERRES HERNANDEZ.

Une manifestation festive et ludique mais avec un but très fort : alerter tous les automobilistes, livreurs, motards et aussi cyclistes quant au respect de la priorité du piéton au niveau des passages-piétons. Et aussi réaffirmer la solidarité fondamentale qui existe entre les deux grands modes actifs que sont la marche et le vélo.

Tout s'est très bien passé. Les collégiens, les parents présents et le Directeur du collège ont vivement remercié les participants associatifs.

## Faut-il exproprier pour construire les lignes de tram ?

L'expropriation est considérée comme très négative par énormément de citoyens. Et ce pour deux raisons majeures :

- elle est jugée être une atteinte au droit de propriété, droit sacralisé par la Révolution française de 1789 ( !! ).
- elle est jugée être trop négative quant au montant de l'indemnisation du ou des propriétaires.

Pourtant, notre Association considère que, parfois, les expropriations sont absolument indispensables pour la réalisation des grands équipements publics : chemins de fer et TGV, routes et autoroutes, ports et aéroports, canaux, trams, ... Les droits des propriétaires concernés sont cependant protégés car les maîtres d'œuvre sont encadrés par des procédures administratives préalables (enquêtes d'utilité publique et parcellaire) et les indemnités sont fixées indépendamment par le juge de l'expropriation.

Pour le tram T3, l'on disposait d'une belle emprise (ancienne ligne de chemin de fer à double voie) mais le Sytral a voulu éviter les acquisitions de terrains, pourtant marginales, nécessaires pour améliorer le projet. Ainsi, il a abandonné le projet d'un cheminement piétonnier séparé de la piste cyclable latérale, laquelle comprend aussi, quand même, quelques « étranglements » ponctuels. Tout cela pour préserver les garages et parkings des propriétés riveraines, sans grande valeur autre que celle du sol ! Les choses sont restées en l'état, tant il est vrai que ce qui est renvoyé à plus tard est rapidement oublié....

Le tram T4 a eu plus de chance car l'emprise disponible fut suffisante pour y inscrire harmonieusement les passages du tram, des cyclistes et des piétons, dans le secteur de l'hôtel de police.

Pour le tram T6, rue Billon, nous le savions depuis longtemps mais maintenant que les travaux approchent dans ce secteur, voir que le tram n'aura qu'une seule voie, sur ces 300 m de cette rue résidentielle, nous attriste réellement. En effet, il y aura inévitablement un alourdissement et une complication de l'exploitation (aiguillages ou voies « entrelacées ») et une plus grande précarité de la ligne. Car les retards à la suite d'incidents – le métro lui-même n'en est pas à l'abri – se propagent rapidement sur toute la longueur de la ligne, et donc aussi à la section à voie unique concernée.

Nous regrettons vivement que le Sytral et la Mairie de Villeurbanne n'aient pas pris leurs responsabilités en renonçant à prendre 2 m sur les jardins sur rue de ces villas afin d'insérer la 2ème voie. En les indemnisant correctement, bien entendu. Cela ne les aurait pas « massacrées » car elles ont aussi un jardin à l'arrière.

On évoque en plus l'allongement des délais dû aux expropriations. Mais qu'est-ce qu'un an de plus pour un ouvrage devant durer 100 ans ? En voulant mettre en service le plus tôt possible, ce qui est toujours le cas, les élus pensent surtout à leur réélection et moins à l'intérêt général. Il n'est jamais bon de travailler dans la précipitation.

Avec le projet TEOL à Tassin la Demi-Lune, le Sytral a changé de politique, dans le bon sens pour notre Association. En effet, il envisage un recours plus important aux expropriations sur une partie du tracé, malgré les protestations des propriétaires concernés, soutenus par la Mairie de Tassin. S'il y aura un allongement du délai en conséquence, cela lui permettra de réaliser un aménagement propre, « carré » et durable, sur une rue structurante.

Cela nous semble bien préférable que de chercher à « faufiler » le sens retour dans une petite rue parallèle où l'accès au tram aurait été vraiment peu visible.

## **Projet « Apaisement Presqu'île » : nous réaffirmons nos demandes**

La sixième réunion publique concernant le projet « Apaisement Presqu'île » s'est déroulée au Grand Lyon le mardi 3 septembre dernier. Cette réunion était centrée sur les transports en commun.

Notre Association était bien évidemment présente, et notre Président a pris la parole pour réaffirmer nos demandes majeures (→ Site Internet / Dossiers – Le piéton dans la ville). En voici le résumé.

### **1/ Les bus**

Pour garantir la fluidité des très nombreux bus qui circuleront dans le sens nord-sud, nous demandons la création au sol d'un séparateur (ou « boudin ») allant du pont La Feuillée / quai de la Pêcherie jusqu'à la place d'Albon ou même jusqu'au pont Maréchal Juin. En effet, pour les véhicules motorisés que sont les voitures, camionnettes et camions, scooters et motos, il existe de manière certaine une plus grande appréhension à franchir un séparateur au sol plutôt qu'une ligne blanche discontinuée.

Pour la ligne C3, ligne de bus la plus utilisée par les usagers (plus de 60.000 voyageurs par jour), nous demandons le maintien du nombre d'arrêts de bus de Saint-Paul à Cordeliers et vice-versa, à savoir 4 arrêts.

### **2/ Le métro**

La suppression de la circulation des bus dans la partie nord de la rue de la République va certainement augmenter le flux des usagers du métro A des stations Cordeliers à Hôtel de Ville-Louis Pradel, et vice-versa. Aussi, nous demandons une amélioration des 5 bouches de métro situées à Cordeliers et des 5 bouches de métro situées à Hôtel de Ville-Louis Pradel, et ce principalement par une bien meilleure visualisation externe des destinations vers Perrache ou Vaulx-en-Velin La Soie.

De plus, il paraît indispensable de créer à la station Hôtel de Ville-Louis Pradel une nouvelle et large entrée-sortie de métro donnant sur l'ouest de la rue Joseph Serlin, rue qui sera requalifiée et surtout piétonnisée.

## **Magistrales Piétons : notre contribution**

Le 23 septembre dernier, Yves GASCOIN et Montserrat FERRER HERNANDEZ ont participé au deuxième atelier concernant le projet des Magistrales Piétons dont nous vous avons parlé dans le BA N°54 (page 5). Quelques jours plus tard, notre Association a adressé au Grand Lyon une contribution divisée en plusieurs thèmes (→ Site Internet / Dossiers – Le piéton dans la ville). En voici le résumé.

### **1/ Le statut**

Ces nouveaux aménagements sont souvent considérés comme méritant d'être dotés d'un statut et d'une signalisation particulière afin de les mettre en valeur. Le statut ressort du Code de la Route : la zone 30 (le statut certainement dominant des futures Magistrales), la zone 20 ou zone de rencontre, la voie verte, et bien sûr l'aire piétonne qui a notre préférence.

### **2/ Les comptages**

La connaissance des trafics est un élément essentiel pour gérer tout réseau de transport et procéder, en permanence, à son adaptation judicieuse aux besoins. Aussi, il est prévu d'effectuer prochainement des comptages automatiques qui enrichiront fortement les connaissances des flux en divers points stratégiques. Nous proposons à la Métropole de connaître aussi les origines et destinations des flux.

### **3/ La signalisation**

Nous sommes dubitatifs – sans y être opposés – à une signalisation au sol, comme cela est fait sur les Voies Lyonnaises. Pour la signalisation verticale, nous demandons des distances exprimées en minutes et non pas en mètres à parcourir, et des plans à diverses échelles avec les rayons d'action à 5, 15 et 30 minutes qui sont très adaptés à la promotion de la marche au-delà de l'usage souvent confiné à de toutes petites distances.

### **4/ Les trottoirs**

La grande largeur des trottoirs serait aussi un marqueur du réseau même si nous sommes conscients que cet objectif ne peut être atteint que dans un nombre restreint de voies tant l'espace public est sollicité par des modes toujours plus nombreux et exigeants. Et donc, le signe distinctif sera la qualité des trottoirs : nous sommes favorables à l'introduction de trottoirs traversants à l'intersection de voies résidentielles.

### **5/ La nature des sols**

Les Magistrales devront se distinguer par des sols homogènes et en bon état : un sol plat (très légèrement déversé pour le drainage), légèrement rugueux afin d'éviter les glissades par temps de pluie, de couleur claire pour limiter le réchauffement en été. Et surtout pas les reliefs saillants, les pavés et dalles comportant autant de joints entraînant des disjointoiements et des saillies ponctuelles dans le temps, dangereuses.

### **6/ Les carrefours à feux**

Dans ce nouveau réseau des Magistrales, nous demandons que les carrefours concernés passent en régime phase intégrale piétons, comme cela est prévu dans le Plan Piétons métropolitain. De plus, nous sommes pour la mise en place d'indicateurs lumineux à décompte du temps de vert piéton en fin de phase, comme cela est possible en France depuis un certain temps : ce serait aussi un bon marqueur des Magistrales.

### **7/ Les équipements**

Le premier équipement est sans conteste les bancs, si possible dans des niches ou placettes ombragées, utiles pour tous les piétons et notamment les personnes âgées ou handicapées. Viennent ensuite les poubelles, les fontaines et les aires de jeux.

### **8/ La lutte contre le harcèlement de rue**

C'est l'objet des plans « Angela » dans lesquels des établissements volontaires (bars, restaurants, hôtels, supermarchés, commerces divers, ...), identifiés par un sticker sur vitrine, acceptent d'offrir un refuge aux personnes importunées. Divers pays européens et quelques villes françaises ont commencé à les mettre en place, et donc la Métropole de Lyon pourrait faire de même en commençant par les Magistrales.

### Lyon 1er Adt / Rue piétonne Louis Vitet : un échec !

Au début de cette mandature 2020-2026, la Mairie écologiste du 1er Adt a décidé de piétonniser la rue Louis Vitet, petite rue qui relie la rue de la Martinière à la rue Sergent Blandan / place Sathonay.

Bien évidemment, conformément à la politique anti-mobiliers anti-intrusion décidée par Le Grand Lyon en 2020, toutes les quilles qui existaient autrefois au bord des deux trottoirs pour empêcher l'invasion automobile ont été enlevées. Le résultat ne s'est pas fait attendre : les véhicules qui ont pu pénétrer dans cette rue piétonnisée ont stationné sur une partie des anciens trottoirs. Donc, échec de la piétonnisation. Aussi, la Mairie du 1er a dû faire installer au sol cinq grands blocs rectangulaires, vraiment très coûteux pour la Collectivité, afin d'empêcher ce stationnement automobile.

Mais le pire n'est pas là : cette rue n'est piétonne que de statut. En effet, tous les jours, absolument tous les jours, des voitures et camionnettes pénètrent à toute heure dans cette rue :

- si les mobiliers amovibles situés côté rue de la Martinière et côté rue Sergent Blandan traînent au sol ou s'ils ont totalement disparu, la rue piétonne devient alors une voie de circulation !
- si les mobiliers amovibles ont disparu d'un seul côté, la rue piétonne connaît du stationnement automobile !

Nous ne doutons pas de la volonté de l'adjoint en Mairie du 1er Adt Jean-Christian MORIN de tranquilliser ce mini-quartier. Le problème vient des mobiliers amovibles Wilmotte – à qui nous avons attribué un « Carton rouge » (→ BA N°53, page 2) – qui sont totalement inefficaces. Ceci est incontestable.

Or, quand un adjoint utilise ces mobiliers alors qu'il faudrait utiliser des barrières pivotantes qui sont fixées au sol, on ne peut qu'échouer. Et donc, la piétonnisation réelle de la rue Louis Vitet est un échec.

### LYON 1er Adt / Montée Saint-Sébastien : autre échec et « douche froide »

Notre Association a attribué un « Ruban vert » au projet de requalification de la montée Saint-Sébastien située dans le 1er Adt (→ BA N°51, page 2), premier « point noir » de notre liste des 10 points noirs adressée à cette Mairie d'arrondissement en tout début de mandature (→ BA N°48, page 4). Or, nous pouvons vraiment nous demander aujourd'hui si nous n'avons pas attribué beaucoup trop vite ce « Ruban vert » à ce projet.

En effet, la partie la plus importante pour les piétons dans cette montée est celle où les trottoirs sont très étroits, voire ridicules, à savoir la partie comprise entre les rues Leynaud et Burdeau. La Mairie du 1er Adt a décidé dans son projet de fermer cette petite portion à la circulation automobile pour ne laisser circuler que les piétons et les cyclistes, donc les modes actifs.

C'est depuis le début un certain échec puisque tous les jours y circulent des dizaines et des dizaines de scooters et motos. Mais ce projet est aussi devenu un vrai échec car les mobiliers installés au droit de la rue Burdeau et au droit de la rue Leynaud pour empêcher la circulation automobile sont des mobiliers Wilmotte, totalement inefficaces, pour ne pas dire totalement nuls, et donc très souvent manquants car cassés.

Résultat : s'il est vrai que la circulation automobile est bien moins fréquente que dans la rue piétonne Louis Vitet, le stationnement automobile y est quant à lui très fréquent. Une fois encore, nous ne doutons pas de la volonté de la Mairie du 1er Adt de sécuriser et rendre confortable cet espace pour piétons et cyclistes. A la condition de s'en donner concrètement les moyens : installer au sol des barrières solides pivotantes !



Mais il y a pire que cela, bien pire : au cours de l'entretien qui s'est déroulé en Mairie du 1er Adt le 24 juillet dernier entre notre président Pierre RAUZADA et l'adjoint Jean-Christian MORIN, celui-ci a clairement dit que la montée Saint-Sébastien – et notamment cette petite portion de la montée – ne sera probablement pas requalifiée durant la mandature ! Alors que l'adjoint au Maire de Lyon Valentin LUNGENSTRASS s'y était engagé auprès de notre Président.

Honteux et même scandaleux !! En tout cas, une vraie « douche froide » pour notre Association.

Comme l'espace modes actifs pour piétons et cyclistes n'est pas du tout requalifié entre les rues Leynaud et Burdeau, les piétons continuent de marcher sur des trottoirs vraiment ridicules. La voiture blanche stationne en toute tranquillité.

On le dit : un échec !

### Lyon 3e Adt / Halles Paul Bocuse : le pot de fleurs géant a été déplacé

Nous avons écrit en février dernier à Michaël MAIRE (adjoint Mairie 3e Adt) pour demander le déplacement d'un gigantesque pot de fleurs situé au droit de l'entrée des Halles Paul Bocuse car il masquait totalement la visibilité des automobilistes envers les piétons quand ceux-ci s'apprêtaient à traverser la chaussée du cours Lafayette (→ BA N°55, page 8).

L'Adjoint nous a donné satisfaction : le pot de fleurs a été enlevé, puis installé dans le passage Félix Benoît. Ainsi, les piétons seront mieux vus par les automobilistes et verront aussi mieux la chaussée en amont.

Nous avons bien sûr remercié l'Adjoint en Mairie du 3e Adt (→ Site Internet / Demandes locales : 3e Adt).

Un article sur ce sujet est paru dans Le Progrès du 29 juillet dernier.

## Lyon 2e Adt / Loi LOM : il faut l'appliquer...y compris aux terrasses sur stationnement

Lors de la réunion publique (CICA) qui s'est déroulée le lundi 4 novembre dernier en Mairie du 2e Adt, notre Association était présente : elle avait envoyé à l'avance 5 questions. Notre Président a pris la parole pour les poser et l'une d'entre elles s'adressait à Valentin LUNGENSTRASS (adjoint au Maire de Lyon) : allez-vous appliquer la loi LOM aux terrasses situées sur stationnement automobile (période de 8 mois) qui prévoit le dégagement total de tout stationnement sur 5 m en amont d'un passage-piétons ?

La question a semblé au tout début un peu embarrasser l'Adjoint au Maire. Toutefois, il a bien spécifié que la loi LOM qui indique qu'il faut libérer les carrefours sur cinq mètres en amont des passages-piétons pour qu'il n'y ait aucun obstacle à la visibilité (article 52), sera appliquée par la Ville de Lyon au plus tard le 31 décembre 2026 comme le stipule la loi, et donc y compris aux terrasses. Mais, à la grande surprise de notre Président, il a rajouté que la loi aurait dû permettre une certaine flexibilité sur ce sujet.

Et, de manière tout aussi surprenante, le maire du 2e Adt Pierre OLIVER a pris la parole pour exprimer, sur ce point précis, son accord avec l'Adjoint au Maire de Lyon. Lui aussi regrette que la loi n'ait pas été plus flexible, plus souple concernant la distance de 5 m.

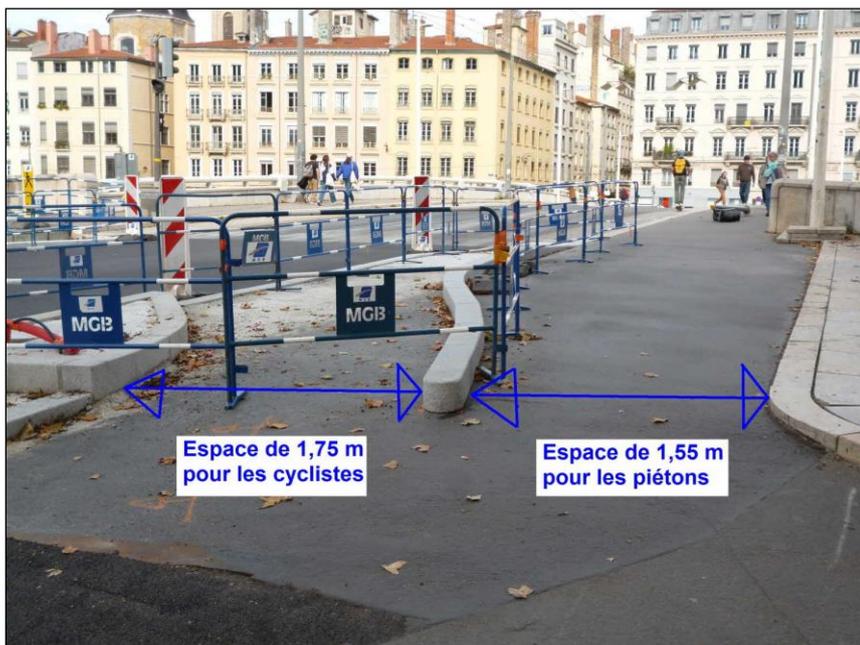
Comme quoi, parfois, il peut y avoir un vrai accord entre des élus opposés politiquement, surtout bien évidemment quand il s'agit de favoriser les cafés-bars-restaurants.

## Lyon 5e Adt / Voie Lyonnaise 3 : nous contestons et nous obtenons satisfaction

Notre Président a assisté à une réunion en Mairie du 5e Adt le lundi 23 septembre. Tout en rappelant notre soutien total aux Voies Lyonnaises, il a exprimé un désaccord sur un lieu précis de la Voie Lyonnaise 3, à savoir le croisement du quai de Bondy / pont La Feuillée.

Quelques jours plus tard, après avoir été sur le terrain pour prendre des mesures au sol, il a écrit un courrier pour mieux expliquer ce désaccord (→ Site Internet / Demandes locales : 5e Adt) :

- l'espace du trottoir sur le pont dévolu autrefois aux piétons a été divisé par deux !
- le nouvel espace dévolu aux cyclistes est plus large que le nouvel espace dévolu aux piétons : 1,75 m pour des centaines de cyclistes par jour, mais 1,55 m pour des milliers de piétons chaque jour !



Il a admis que cet espace autrefois existant puisse diminuer pour améliorer le croisement des piétons et cyclistes à cet endroit précis mais il a exprimé un refus catégorique d'une telle diminution de l'espace prévu pour les piétons.

Il a donc demandé un rééquilibrage de l'espace à cet endroit pour que les milliers de piétons y passant chaque jour puissent cheminer beaucoup plus facilement.

Suite à ce courrier, Marielle PERRIN (adjointe en Mairie 5e Adt) s'est alors déplacée : elle aussi est allée mesurer sur le terrain. Nous saluons cette action. Finalement, appuyant notre demande, l'Adjointe a réussi à faire agrandir l'espace pour les piétons qui passe de 1,55 m à 2,40 m.

Nous obtenons satisfaction, et donc nous la remercions très sincèrement.

## Lyon 5e Adt / Parvis du Palais de Justice : la Police nationale a tous les droits

Dans le BA N°54, en page 6, nous vous disons que nous avons élaboré un courrier commun avec l'association Renaissance du Vieux-Lyon et le conseil de quartier « Quartiers Anciens », courrier adressé à l'adjointe en Mairie du 5e Adt Marielle PERRIN. Et ce pour demander que cesse le stationnement presque quotidien sur le parvis piétonnier du Palais de Justice, place Duquaire, de la part de...la Police nationale !

Pour empêcher ce stationnement inadmissible, nous avons demandé l'installation de trois potelets juste devant le passage-piétons, passage-piétons emprunté par les véhicules de la Police nationale pour aller stationner sur l'espace piétonnier et en sortir.

Le Progrès a publié le 8 juillet dernier un article sur ce sujet. La Police nationale dit qu'elle va continuer à stationner sur le parvis piétonnier car les espaces de stationnement prévus pour elle dans la cour intérieure du Palais de Justice et aussi rue de la Bombarde sont insuffisants. Ce qui est une contre-vérité totale pour la rue de la Bombarde où l'espace de stationnement réservé à la PN est très souvent totalement libre de tout stationnement. Photos à l'appui.

La Police nationale a donc tous les droits, y compris celui de ne pas respecter le Code de la Route. Sans oublier l'impact social très négatif de ce stationnement illégal auprès des riverains et des passants.

C'est donc, il faut le dire, un échec pour notre Association.

## **Oullins-Pierre Bénite / Zone de rencontre chemin de Chasse : une véritable mascarade !**

Un adhérent a contacté notre Association pour nous faire part de son grand étonnement concernant la zone de rencontre récemment créée chemin de Chasse à Oullins-Pierre Bénite. Etant donné ce qu'il a décrit, nous nous sommes déplacés pour aller voir sur place. Autant dire que nous avons été surpris et même stupéfaits par cette prétendue zone de rencontre, voirie limitée à 20 km/h et où le piéton est totalement prioritaire.

Aussi, nous avons écrit au maire Jérôme MOROGE pour exprimer trois demandes très fortes :

- la suppression de la ligne blanche au sol et des pictogrammes-piéton (voir photo ci-dessous).
- l'implantation d'une signalisation verticale à chaque entrée de la zone de rencontre signifiant son existence.
- l'implantation importante d'éléments urbains pour les piétons et cyclistes (bancs, bacs à plantes, arceaux-vélos, etc..) qui « casseront » la linéarité de la trajectoire des voitures et, in fine, l'impression d'une large chaussée dévolue aux voitures au lieu d'un espace où le piéton est prioritaire.

Ou bien nous avons proposé la suppression de cette zone de rencontre pour créer une zone 30. Avec dans ce cas, la création de vrais trottoirs tout le long du chemin de Chasse.



Une zone à 20 km/h maxi selon la Mairie d'Oullins et la Métropole !

C'est la Métropole qui a réagi. La Mairie d'Oullins n'a pas daigné nous répondre. Autant dire que la réaction métropolitaine a été vraiment très minimaliste : seuls les pictogrammes-piéton qui pouvaient signifier que le piéton doit marcher contre les murs sur un espace ridicule ont été effacés.

Pour notre Association, les faits sont simples : si cette zone de rencontre devait rester telle quelle, elle ne serait qu'une véritable mascarade. Imaginer que les automobilistes et livreurs vont respecter la limitation de vitesse à 20 km/h uniquement parce que cela est écrit au sol révèle une naïveté politique assez consternante.

Décidément, la Mairie d'Oullins – sans oublier la Métropole – montre une vraie « légèreté politique » à valider des aménagements inefficaces.

En effet, il faut rappeler qu'une erreur s'est déjà produite pour le trottoir situé rue Claude Michel / rue des Célestins (→ Site internet / Demandes locales : Oullins-Pierre Bénite). Une erreur toujours pas réparée ! Un article sur notre action pour le chemin de Chasse est paru dans Le Progrès du 7 octobre dernier.



### **Montserrat FERRES HERNANDEZ a....**

Membre de notre Conseil d'administration, Montserrat représente très activement notre Association, que ce soit sur le terrain ou dans les « réseaux sociaux ».

1/ Présente à la conférence « No parking, no business en centre-ville : un mythe à déconstruire » qui a eu lieu à Oullins-Pierre Bénite le 19 juin.

2/ Présente lors de l'opération « Voie verte » avec l'association La Ville à Vélo le 5 juillet sur les berges du Rhône pour bien expliquer aux cyclistes que la voie verte des berges n'est pas une Voie Lyonnaise et qu'il faut donc rouler tranquillement.

3/ Présente lors de l'opération « Trait d'union » avec les associations La Ville à Vélo, La Rue est à Nous et Saint-Just Respire le 5 octobre place Varillon dans le 5e Adt pour soutenir la VL12 et les aménagements prévus comme l'élargissement des trottoirs dans la montée du Chemin neuf. La balade piétonne dans le quartier a permis de raconter son histoire et voir les aménagements réalisés en faveur des piétons (trottoirs traversants, zones de rencontre, etc...).

4/ Présente lors du rassemblement organisé par La Ville à Vélo et La Maison du Vélo le 19 octobre place des Terreaux dans le 1er Adt pour rendre hommage à Paul VARRY, cycliste de 27 ans tué par un automobiliste le 15 octobre à Paris.

5/ Présente lors de l'opération « Roulons Zen ! » devant le collège Jean Charcot (→ voir page 3 de ce BA).

## **Pierre RAUZADA a....**

1/ Courrier à Philippe CARRY (adjoint Mairie 5e Adt) pour demander de contacter les Services concernés afin que la végétation très gênante pour les piétons émanant d'un arbre situé quai Romain Rolland, au droit du chevet de la cathédrale Saint-Jean, soit coupée.

**A obtenu satisfaction** : la végétation gênante a été supprimée, facilitant ainsi le cheminement des piétons sur le trottoir.

2/ Courrier à la Mairie du 9e Adt pour demander l'enlèvement de grandes grilles restées sur le trottoir après la fin de travaux au droit du 81 rue Gorge de Loup.

**A obtenu satisfaction.**

3/ Courrier à Marielle PERRIN (adjointe Mairie 5e Adt) pour signaler la position constamment basse depuis de nombreuses semaines de la borne escamotable située devant le 4 rue Mandelot, permettant ainsi à des véhicules de pénétrer sans autorisation dans le quartier piétonnier Saint-Jean.

Autre courrier pour demander l'enlèvement du poteau de signalisation qui stipulait l'existence d'un espace de livraison supprimé au droit du 26 quai Romain Rolland, poteau devenu inutile tout en prenant de l'espace aux piétons sur le trottoir.

**A obtenu satisfaction** : la borne escamotable a été réparée et le poteau de signalisation a été enlevé.

4/ **A obtenu satisfaction** : une aire de stationnement sur chaussée pour scooters et motos a été créée place Gerson, quartier Saint-Paul, dans le 5e Adt (→ BA N°52, page 8 + Site Internet / Demandes locales : 5e Adt).

5/ A relancé auprès de Jean-Christian MORIN (adjoint Mairie 1er Adt) sa demande d'installation d'une rampe centrale d'escaliers place Tolozan / quai Lassagne, demande faite il y a 4 ans, en novembre 2020 (→ Site Internet / Demandes locales : 1er Adt).

**A obtenu satisfaction** : cette demande a été inscrite pour l'année 2025 dans la commande de travaux au titre des budgets FIC-PROX de la Métropole afin d'installer une rampe centrale simple ou une main courante.

6/ A écrit au maire de Rillieux-la-Pape Alexandre VINCENT pour soutenir la demande d'un habitant de cette commune (non membre de notre Association) afin que des trottoirs et passages-piétons soient créés pour les centaines d'habitants des nouveaux logements construits au nord de la piscine Origami (→ Site Internet / Demandes locales : Rillieux-la-Pape).

7/ Courrier à Michaël Maire (adjoint Mairie 3e Adt) pour demander l'application de la Loi LOM concernant le dégagement de 5 m en amont de tout passage-piétons, et ce rue de Créqui / place Guichard (→ Site Internet / Dossiers – Commerce & Artisanat) :

- soit par la suppression du stationnement automobile (4 mois) et de la terrasse sur stationnement (8 mois).
- soit par la création d'une avancée de trottoir.

## **Yves GASCOIN a....**

1/ Demande la repose d'un panneau, arraché et trainant au sol, sur l'îlot de séparation entre la piste cyclable et la chaussée, rue Saint-Antoine dans le 3e Adt.

**A obtenu satisfaction.**

2/ Demande la repose de potelets disparus rue Maurice Flandin, trottoir est, au niveau de la gare routière, et aussi la pose de mobiliers anti-intrusion au droit du N°25 de la même rue, dans le 3e Adt.

3/ Demande de modifier un trottoir rue Richerand dans le 3e Adt pour améliorer le confort des piétons.

4/ Suite à la modification du tracé de la bande cyclable située rue Marius Berliet dans le 8e Adt, demande de rectification du passage-piétons et de la bande d'éveil de vigilance.

**A obtenu satisfaction.**

5/ Demande d'amélioration d'un trottoir inadapté au droit de l'hôtel Radisson, rue Servient dans le 3e Adt.

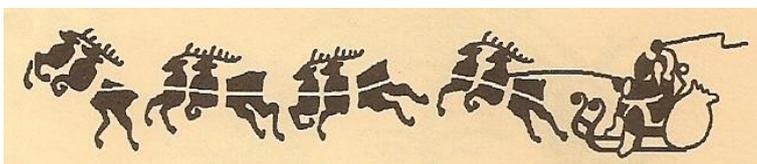
**A obtenu satisfaction.**

6/ Demande d'élagage pour rendre à nouveau visible un panneau de signalisation routière, rue Ternois dans le 3e Adt.

**A obtenu satisfaction.**

7/ Demande d'enlèvement d'un scooter abandonné sur un trottoir, rue Gandelière dans le 3e Adt.

**A obtenu satisfaction.**



Très bonnes fêtes de Noël à toutes et à tous.

Le 06 décembre 2024

Rédacteurs : Pierre RAUZADA, Yves GASCOIN,  
Montserrat FERRES HERNANDEZ & Daniel  
FLORENCE