



Pour la Cité humaine Les Droits du piéton

7, rue Major Martin
69001 LYON

Site : www.pietons69.e-monsite.com

BULLETIN D'ACTIVITÉS N°57 / JUIN 2025

Chers Adhérents,

Nous vous adressons le bulletin d'activités N°57 qui couvre la période de six mois allant du 1er novembre 2024 au 30 avril 2025. 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 : irréversible

Dans le domaine des mobilités, comment peut-on savoir qu'un aménagement de voirie, quelle que soit son importance, est une réussite ou pas ? Pour moi, la réponse est très simple : quand il y a une alternance politique lors des élections municipales et métropolitaines, si cet aménagement n'est pas remis en cause, voire détruit par les nouveaux élus, c'est qu'il est une réussite car il plaît à une majorité de la population. A moins bien sûr que cela coûte trop cher de le remettre en question, de le supprimer, ce qui méconterait les habitants.

Prenons quelques exemples bien précis. Qui pourrait remettre en cause les fabuleuses Berges du Rhône, projet réalisé durant la mandature Gérard COLLOMB 2001-2008 ? Dominique PERBEN candidat aux élections de 2008 avait dit que, s'il était élu maire de Lyon, il remettrait une partie du stationnement automobile sur les berges. On connaît la suite : une claque électorale, dont il ne s'est d'ailleurs jamais remis politiquement.

Qui pourrait remettre en cause les Rives de Saône, cette magnifique promenade piétonne (et illégalement très fréquentée par les cyclistes) au bord de la Saône ? Le tunnel modes actifs sous la Croix-Rousse ? La requalification de la rue Garibaldi ou la suppression des 4 voies pour voitures avenue Berthelot ?

Absolument personne. Tout simplement parce que ces aménagements sont irréversibles.

Qu'en est-il de cette mandature ?

Les Voies Lyonnaises, pourtant très décriées par certains, sont aussi irréversibles. Tant mieux pour les cyclistes. Même en cas d'alternance politique en 2026, elles ne seront pas remises en cause. Peut-être ne seront-elles pas étendues mais celles déjà construites continueront d'exister. Pour deux raisons majeures : elles plaisent aux très nombreux cyclistes, et surtout cela coûterait des millions d'euros pour les détruire alors qu'elles ont coûté des millions et millions d'euros pour être construites.

Qu'en est-il des piétons ? Je suis beaucoup plus dubitatif, voire inquiet. A l'inverse des discours d'auto-satisfaction glorieuse du Maire de Lyon et du Président de la Métropole, les projets emblématiques de cette mandature concernant les piétons pourront être remis en cause s'il y a une alternance politique.

Pour une raison fort simple : aucune requalification de voirie n'a été réalisée. Les exemples ne manquent pas et sont même très nombreux. Je citerai simplement ceux qui me tiennent vraiment à cœur : la partie nord de la rue de la République supposée être piétonnisée dès ce mois de juin ne le sera pas concrètement, la partie modes actifs de 150 m seulement comprise entre les rues Leynaud et Burdeau dans la montée Saint-Sébastien n'a pas été requalifiée. Pour l'une comme pour l'autre, je l'affirme ici : la circulation automobile pourrait être réintroduite. Même certaines « rues aux enfants » où rien n'a vraiment été réalisé pour les pérenniser pourraient être remises en cause. Quant à « Lyon, ville 30 »....

On verra ce qui se passera aux élections de 2026. Si les néo-conservateurs l'emportent et qu'ils ne remettent rien en cause, on pourra aisément dire que leur opposition catégorique, systématique, idéologique n'aura été que du baratin politique, qu'une tromperie politicienne envers leurs électeurs, et ce uniquement pour être élus. En revanche, s'ils décident de vraiment vouloir tourner la page de la mandature 2020-2026, de remettre en cause tous les aménagements réalisés de manière basique mais non requalifiés et donc réversibles, les piétons vont vite s'apercevoir que la posture écologique des Verts lyonnais et métropolitains n'aura été, en partie il est vrai, qu'un feu de paille, qu'une illusion politique.

Pierre RAUZADA



Retour sur notre Assemblée générale

Elle s'est déroulée le mardi 15 avril dernier, au 7 de la rue Major Martin, dans le 1er arrondissement de Lyon, où nous nous réunissons chaque mois.

Il y avait environ 20 personnes, que nous remercions de nouveau très sincèrement pour leur présence. Par rapport à notre dernière AG d'avril 2024, la participation a été stable pour les adhérents et les associations mais en chute libre pour le nombre d'élus présents (10 à 2 seulement).

Notre Assemblée générale a été animée par tous nos administrateurs présents : notre président Pierre RAUZADA, notre trésorier Daniel FLORENCE, ainsi que par Yves GASCOIN et Michel VANDENBROUCKE.

Un article sur notre AG est paru dans Le Progrès du vendredi 16 mai.

1. PARTICIPATION

Adhérents : Présents : 11 / Pouvoirs : 8

Elus : Valentin LUNGENSTRASS (adjoint Maire de Lyon), Virginie FOURNEYRON (adjointe Maire 6e Adt). La Mairie du 2e Adt était absente alors que son maire Pierre OLIVER avait assuré qu'elle serait représentée.

Nous avons reçu 13 e-mails d'excuses d'élus ne pouvant pas être présents.

Associations :

§ Piétons : Bernard RIBET (Section du Rhône Ligue Contre la Violence Routière), René VERNAY (Pdt Les Droits du piéton de Bordeaux)

§ Handicap : Karine GARNIER (Point de Vue sur la Ville)

§ Quartiers : Frédéric AURIA (Renaissance du Vieux-Lyon), Bruno LEPINE (CIL Centre Presqu'île)

2. ORGANISATION – DEROULEMENT

L'assemblée générale se déroule autour de la projection, commentée par les animateurs, d'un Powerpoint (62 pages) qui est divisé en trois grandes parties : textes courts illustrés par de nombreuses photos abordant de multiples sujets.

Chaque grande partie est suivie d'un temps pour les commentaires et les questions de l'assistance.

3. RAPPORT FINANCIER – EXERCICE 2024

Produits : 1364 € (provenant à 54 % par les cotisations des adhérents)

Charges : 1612 € (affranchissements, papèterie, photocopies, abonnement au Progrès, ...)

Résultat : déficit de 248 €

Actif : 11 410 € après imputation du déficit

Compte-tenu de nos réserves et malgré notre déficit, le CA propose de maintenir la cotisation au niveau fixé depuis 2012, soit 15 € (15 € 2012 = 18.50 € 2025).

VOTE : rapport financier adopté à l'unanimité

4. CONSEIL D'ADMINISTRATION

Composition du CA : Montserrat FERRES HERNANDEZ, Daniel FLORENCE, Yves GASCOIN, Pascal MERLIN, Georges MONDET, Pierre RAUZADA, Michel VANDENBROUCKE.

Candidats à renouvellement, après un mandat de 3 ans : Yves GASCOIN et Georges MONDET

VOTE (un vote par candidat) : réélus à l'unanimité

5. RAPPORT D'ACTIVITES 2024

A. Première partie

➔ Comment intervenons-nous ? :

- sollicitation des élus au bon niveau de décision (arrondissement, commune, métropole)
- courriers aux élus et services pour des demandes d'aménagements de voirie toujours basées sur un triple principe : nous constatons, nous critiquons, nous proposons
- participation à de nombreuses réunions publiques + commissions communales et métropolitaines
- participation à la concertation préalable sur les grands travaux d'aménagements de voirie et de transports en commun
- collaboration active avec des associations, collectifs et conseils de quartiers

➔ Comment informons-nous ? :

- deux bulletins semestriels d'activités
- site Internet
- présence active sur six réseaux sociaux
- ➔ Sécurité et confort des piétons : nos 9 demandes majeures
- ➔ Nos petites interventions du quotidien :
- faire enlever des éléments inutiles sur le trottoir
- faire réparer des éléments de voirie
- faciliter le cheminement des piétons
- faciliter l'accès aux transports en commun

➔ Notre collaboration et actions sur le terrain avec des associations et collectifs : La Ville à Vélo, Saint-Just Respire, Oullins Respire

➔ Notre soutien total à la ZFE (zone à faibles émissions)

B. Deuxième partie

- ➔ Demandes obtenues (p. 31-36) : 5 exemples de demandes pour la sécurité et / ou le confort des piétons
- ➔ Demandes non obtenues (p. 37-38) : 2 exemples de demandes pour le respect du Code de la route par tous ou pour la volonté d'assurer la bonne fluidité des bus
- ➔ Demandes toujours pas obtenues (p. 39-43) : 5 exemples de demandes très anciennes pour la sécurité et / ou le confort des piétons

C. Troisième partie

- ➔ Pas contents du tout (p. 45-51) : 7 demandes pour la sécurité et / ou le confort des piétons, des demandes soit acceptées mais toujours pas réalisées, soit sans réponse aucune !!
- ➔ Colère (p. 52-58) : 3 thèmes de vraie colère de notre Association contre des décisions politiques ou des promesses non respectées de la part de certains élus lyonnais et métropolitains

VOTE : rapport d'activités adopté à l'unanimité

6. EXPRESSION DES PARTICIPANTS

Cette expression des présents (adhérents, élus, associatifs) s'est faite très majoritairement durant la projection du powerpoint puisque trois moments étaient prévus pour cela. Cette expression a donc surtout concerné les textes et photos présentés durant la projection.

Les personnes présentes ont exprimé en toute clarté, en toute liberté leurs points de vue, parfois en accord, parfois en désaccord entre elles ou bien face aux animateurs de notre assemblée générale.

Après avoir remercié tous les participants de leur présence et de leurs nombreuses interventions durant notre AG, le Président a levé la séance.

Pour prendre connaissance de la totalité du Powerpoint projeté et commenté qu'a réalisé Daniel FLORENCE, ou pour lire le compte-rendu de notre AG rédigé par notre Président : ➔ Site Internet / Page d'accueil.

Bus C3 : demande d'amélioration pour les piétons-usagers

Notre Association soutient totalement le développement des transports en commun puisqu'ils sont un complément indispensable à la marche à pied quand les distances s'avèrent trop longues pour les piétons.

Aussi, notre Association a écrit au président du SYTRAL Bruno BERNARD pour demander une amélioration du confort des piétons-usagers au sujet de l'arrêt de départ de la ligne C3, arrêt situé place Saint-Paul dans le 5ème arrondissement de Lyon (➔ Site Internet / Dossiers : Transports en commun).

En effet, la grande majorité des arrêts de départ des lignes de bus sont au contact direct des usagers qui empruntent ces bus. Or, ce n'est pas le cas pour la ligne C3 : son arrêt de départ est situé devant le 5 de la rue Octavio Mey – endroit pas assez large pour y implanter un abribus – mais le bus C3 stationne sur l'esplanade haute de la gare Saint-Paul. Résultat : les nombreux usagers attendent sur le trottoir, parfois en plein froid, ou en pleine chaleur estivale, ou bien sous la pluie battante. De plus, ils attendent debout.

Nous avons donc demandé que le bus C3 soit stationné devant son arrêt de départ même s'il doit partir 2, 5 ou 10 minutes après. Si cette demande est acceptée, les piétons-usagers seront à l'abri dans le bus chauffé en hiver et climatisé en été, et ils pourront être assis.

Malheureusement, la Mairie du 5e Adt a refusé de nous soutenir : honte sur elle !! Toutefois, nous espérons obtenir satisfaction quant à cette demande légitime.

TEOL : notre contribution sur le franchissement de la Saône

Dans le cadre de la concertation relative au projet du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL), nous avons participé à la réunion organisée le 13 juin 2024 par SYTRAL Mobilités. A qui nous avons ensuite écrit pour formaliser une proposition émise durant cette réunion publique (➔ Site Internet / Dossiers : Transports en commun). En voici le résumé.

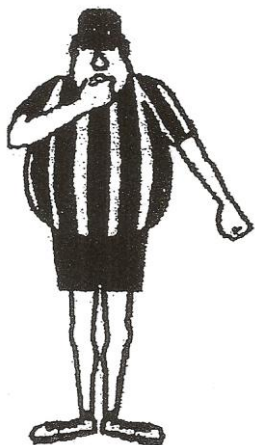
Le projet A est celui envisagé par le SYTRAL au stade actuel des études. Depuis le niveau du sol sur la rue Montrochet (Lyon 2e Adt), le tram s'élève de 6 m pour franchir la voie sur berge, puis la Saône par un pont, puis le quai Jean-Jacques Rousseau (La Mulatière) avant d'entrer en tunnel, début de la rampe continue vers la station prévue Charcot-Provinces.

La concertation ayant fait émerger une demande d'une traversée de la Saône pour les piétons et cyclistes, celle-ci pourrait être incorporée au pont du tram par une surlargeur d'environ 5 m, comme sur le pont Raymond Barre (Tram T1). Or, la difficulté pour les piétons et vélos est l'accès au pont depuis le quai Jean-Jacques Rousseau. Un escalier ne saurait convenir et il est donc nécessaire de passer par un cheminement en rampe maxi de 5 %, soit une longueur considérable de 120 m pour les 6 m de la dénivelée !

Le projet B est la variante que nous avons suggérée lors de la réunion. Le tram s'élève régulièrement de la rive gauche vers la rive droite, le pont et l'entrée en tunnel sont plus hauts que pour le projet A, la ligne se poursuit en tunnel avec une pente un peu plus faible que celle du projet A. Ce profil permet une marche plus douce et régulière des rames, il y a un peu moins de consommation d'énergie en montée et de freinage en descente, donc moins d'usure du matériel. Ce pont étant pratiquement inaccessible aux piétons et cyclistes depuis le quai Jean-Jacques Rousseau, la passerelle indépendante du pont s'impose.

En comparaison, avec une longueur de 200 m seulement, le pont de TEOL serait nettement plus discret, et habillé par un architecte, il aurait nettement plus de caractère que le banal pont à plat.

Carton rouge aux automobilistes sans vignette Crit'Air

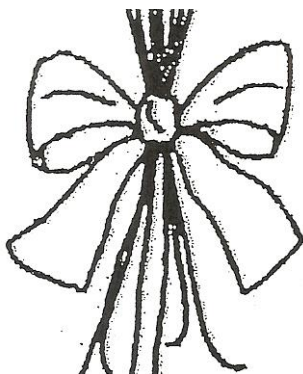


Notre Conseil d'administration, réuni le mercredi 21 mai dernier, a voté l'attribution d'un « Carton rouge » à l'ensemble des automobilistes qui se permettent de stationner et surtout de circuler dans la Zone à Faibles Emissions (ZFE) de la Métropole de Lyon sans vignette Crit'Air. D'après nos contrôles effectués en octobre 2024 sur environ 400 véhicules, 34% des conducteurs font ainsi obstruction à la lutte contre la pollution de l'air. Plus du tiers !

Loin de se limiter aux vieux diesels, de nombreux véhicules récents et même de luxe montrent leur mépris des ravages des polluants atmosphériques en n'apposant pas leur vignette sur leur pare-brise, vignette pourtant obligatoire depuis deux ans et demi pour circuler dans la ZFE.

Toutefois, ce « Carton rouge » concerne aussi tous les Adjoints aux Mobilités et les Adjoints à la Sécurité des communes de la Métropole. Ils laissent perdurer cette situation en ne donnant pas des consignes claires et fermes à leur Police municipale de verbaliser sans failles les automobilistes inciviques. Et donc, ils font preuve de laxisme politique alors qu'il leur appartient de veiller à l'application de la loi.

Ruban vert aux « Rues aux enfants »



Notre Conseil d'administration, réuni le mercredi 21 mai, a voté à l'unanimité l'attribution d'un « Ruban vert » pour la création dans la ville de Lyon de rues sans aucune circulation et stationnement automobile, des rues situées devant des écoles maternelles et primaires et nommées « rues aux enfants ».

Ces « rues aux enfants » piétonnisées dépassent la vingtaine, concernent une centaine d'écoles, et elles apportent indiscutablement de la sécurité et du confort aux jeunes élèves et à leurs parents bien sûr, mais aussi à tous les piétons qui marchent dans ces rues. Des rues devenues plus sûres, plus calmes et plus « humaines » : de la végétation et parfois des bancs,

Notre Association soutient ardemment la poursuite de ces aménagements dans la ville de Lyon, et elle demande tout aussi ardemment que cela soit étendu à l'ensemble des communes de la Métropole.



Carton rouge – Pare-brise sans vignette Crit'Air



Ecole primaire Jean Gerson 5e Adt – Une « rue aux enfants » : pas de circulation automobile, de la sécurité, du calme

Pensez
à régler
votre
cotisation

Cotisation 2025 : grand merci à tous d'y penser

L'année 2025 arrive à sa presque moitié, et donc nous invitons celles et ceux qui ne l'ont pas encore fait à régler leur cotisation annuelle. Le montant est de **15 euros**, montant fixé lors de l'Assemblée générale de 2011 pour l'année 2012, et inchangé depuis treize ans.

Cotiser sert bien sûr à couvrir les frais propres à nos actions, mais elle marque aussi et même surtout l'attachement de l'adhérent.e que vous êtes aux valeurs et aux actions multiples de l'Association.

De plus, régler sa cotisation assez rapidement – par courrier postal à notre adresse 7 rue Major Martin – évite à notre Trésorier de vous relancer, ce qui permet de ne pas avoir des dépenses de timbrage mais aussi de devoir consacrer du temps de notre engagement pour cela.

Enfin, rappelons que nous vous envoyons systématiquement un reçu fiscal et que, si vous êtes imposable, cette cotisation ne vous coûte en fait que 5 euros seulement ! Une somme vraiment bien modique pour être défendu.e avec vigueur toute l'année par les bénévoles que sont tous les Membres de notre C.A.

Quand notre Association soulage....le budget métropolitain !

Cette rubrique concerne directement le budget Voirie de la Métropole, budget dont nous sommes tributaires pour améliorer la sécurité et le confort des piétons dans leurs déplacements en ville.

Résidant rue Saint-Antoine dans le 3e Adt, notre administrateur Yves GASCOIN a observé, en avril dernier, le traçage sur chaussée d'un périmètre délimitant une prochaine réfection définitive de cette chaussée, suite à la pose en tranchée profonde d'une canalisation de chauffage urbain quelques mois plus tôt. Toujours curieux de ce qui fut son métier, il a vu que le remblaiement de cette tranchée avait été soigneusement effectué. Il a aussi observé qu'à ce jour la réfection provisoire se comportait très bien, la tranchée n'ayant pas tassé. Et donc que la réfection finale prévue pouvait attendre.

Il a donc alerté les Services de la Métropole pour leur suggérer de différer cette opération, dont le montant est tout de même estimé à 49.000 €, et ce afin d'éviter un gaspillage des crédits publics.

Il a eu le plaisir de voir sa suggestion rapidement instruite et adoptée. Certes, cette dépense ne sera pas « économisée » car les travaux seront bien exécutés, plus tard. Mais le seul fait de les différer entrainera une économie certaine, bien que peu tangible (notion d'actualisation d'une dépense).

Il faut savoir être très patient !

S'il y a une chose que l'expérience nous a appris au cours de nos très nombreuses années d'engagement associatif, c'est de savoir être très patient quant au devenir de nos diverses demandes. Et la mandature écologiste 2020-2026 n'a rien, strictement rien changé à l'extrême lenteur qui caractérise la Métropole quand les demandes émanent des associations ou des citoyens « de base ». En voici un exemple.

A l'intersection avenue Thiers / cours Lafayette (Lyon 3e & 6e Adts), la Métropole de Lyon a enfin posé, en avril 2025, un panneau "Fin de piste cyclable". Ainsi, on peut espérer que les cyclistes qui circulent en sens Nord-Sud sur la piste de l'avenue Thiers, entre la rue de la Viabert et le cours Lafayette, ne poursuivront plus leur chemin sur le trottoir de la rue de la Villette, en infraction mais bien sûr jamais sanctionnée.



En consultant nos archives, nous avons constaté que nous avons formulé cette demande il y a exactement quatre ans, demande restée sans aucune réponse (nous y sommes ô combien habitués). Par politesse, nous avons quand même remercié la Métropole car nous avons supposé que, devant le coût de cet équipement minimaliste, la Métropole a pris le temps de la réflexion et a conclu que cela pouvait être quelque peu différé....pour soulager son budget pharaonique.

Le problème se pose en termes strictement identiques à l'autre extrémité nord de cette piste, et donc à l'intersection avenue Thiers / rue de la Viabert où de nombreux cyclistes poursuivent également leur chemin sur le trottoir.

Malheureusement, la Métropole n'est pas allée jusqu'à traiter simultanément cette extrémité par la pose du même panneau, bien que cela figure aussi dans notre demande de 2021. Nous avons bien compris : il faudra attendre à nouveau 4 ans pour la pose de ce deuxième panneau.

Les zones de rencontre : une véritable mascarade, voire une imposture



Une zone de rencontre est un espace défini ouvert à tous les modes de déplacement, où la vitesse est limitée à 20 km/h et où les piétons sont prioritaires sur les autres modes.

Notre Association préfère nettement la piétonnisation d'un espace urbain mais admet bien sûr la création de zones de rencontre car elle sait par avance que tout ne peut pas être piétonnisé. Les élus, notamment les élus conservateurs, préfèrent nettement la création d'une zone de rencontre : les véhicules motorisés peuvent continuer de circuler et le stationnement des véhicules n'est pas supprimé puisqu'il est autorisé.

Depuis 2020, nous assistons à une création exponentielle des zones de rencontre à l'échelle de la Métropole :
→ d'un côté, les communes acceptent de suite les demandes souvent émises par les habitants – à juste titre pour cadrer les vitesses excessives – pour montrer à ces mêmes habitants qu'elles sont à leur écoute tout en sachant très bien que la création d'une zone de rencontre est de compétence métropolitaine.

→ d'un autre côté, la Métropole et notamment la Voirie accepte quasi de facto les demandes des Maires pour ne pas être discréditée, créant ainsi des zones de rencontre comme le boulanger fait ses baguettes de pain !

Le problème est qu'une grande partie de ces zones de rencontre sont une véritable mascarade, et même une imposture : on plante simplement deux panneaux en début et fin de zone, et parfois on peint au sol le contenu de ce panneau. Mais on ne fait aucun aménagement concret de voirie pour limiter la vitesse.

Quelle naïveté stupéfiante de croire que les automobilistes et surtout les livreurs vont respecter le 20 km/h parce qu'il y a deux petits panneaux minables installés et des marquages au sol. Pire : on peint des pictogrammes-piéton au sol pour que le piéton marche dans un endroit défini !!

D'ailleurs, notre Association a écrit au vice-président métropolitain Fabien BAGNON pour que l'on en finisse définitivement avec ces pictogrammes-piéton contraires à la zone de rencontre (→ Site Internet / Dossiers – Le piéton dans la ville). De plus, elle doit soutenir de plus en plus par courrier des collectifs d'habitants très déçus de ces zones de rencontre créées alors qu'ils les ont demandées.

Zone à Trafic Limité en Presqu'île : double mécontentement et fortes inquiétudes !

Le 24 mars, notre Association a adressé à Bruno BERNARD et à Grégory DOUCET sa contribution sur la ZTL en Presqu'île, projet adopté et présenté au Grand Lyon le 04 février. Notre avis est sans appel : double mécontentement et fortes inquiétudes (→ Site Internet / Dossiers – Le piéton dans la ville).

Un article sur notre contribution est paru dans Le Progrès du 28 mars dernier.

Premier mécontentement : le nombre de catégories d'ayants-droit pouvant entrer légalement dans la ZTL nous paraît plus important que celui concernant les ayants-droit pouvant entrer légalement dans les aires piétonnes qui existent depuis de très nombreuses années en Presqu'île. En une phrase : la ZTL va être « un véritable gruyère où les trous seront plus nombreux que le fromage lui-même ». Pas normal !

Deuxième mécontentement : les horaires pour entrer légalement dans la ZTL sont de 6H00 à 13H00 alors qu'ils sont de 6H00 à 11H30 depuis toujours pour les aires piétonnes. Inadmissible pour notre Association.

En effet, notre Association a exprimé deux fortes inquiétudes quant à cette tranche-horaire 11H30-13H00 :

→ elle n'est pas n'importe quelle tranche horaire : elle est celle du déjeuner, celle qui voit de très nombreux salariés de la Presqu'île manger à l'extérieur. Et souvent en terrasse. Nous craignons fortement une accidentologie entre des livreurs motorisés, qui roulent toujours très vite, trop vite, pressés de livrer avant 13H00 pour éviter la remontée des bornes escamotables et des piétons, marchant ou attablés dans la ZTL.

→ pourquoi les commerçants des aires piétonnes qui se font livrer jusqu'à 11H30 ne demanderaient-ils pas une extension des livraisons jusqu'à 13H00 ? Une boîte de Pandore a été ouverte et elle pourrait entraîner une diminution du temps que les piétons disposent pour cheminer tranquillement. Inacceptable !

D'ailleurs, lors de la réunion publique du 14 avril en Mairie du 2e Adt, notre Président a exprimé de vive voix notre double mécontentement et nos fortes craintes. L'adjoint au Maire de Lyon Valentin LUNGENSTRASS, qui était présent, a été globalement d'accord avec nous :

- il y a 20 catégories d'ayants-droit dans la ZTL et 16 catégories dans les aires piétonnes.

- la possibilité d'accidentologie entre 11H30-13H00 est vraiment à prendre en compte. Ainsi que la différence des horaires entre ZTL et aires piétonnes qui, pourquoi pas, pourraient être unifiés dans l'avenir.

Nouvelles stations Vélo'v : fortes inquiétudes....mais levées

Le 13 janvier dernier, notre Association a écrit au président de la Métropole Bruno BERNARD pour dire son inquiétude quant aux 33 nouvelles stations Vélo'v qui vont être créées d'ici 2026 (→ Site Internet / Dossiers – Vélos, motos et trottinettes électriques).

En effet, nous avons rappelé que, à l'arrivée de Vélo'v à Lyon en 2005, notre Association s'était fortement plainte du fait que la première tranche d'installation de ces stations avaient toutes été réalisées sur des trottoirs ! Nous avons alors été un peu entendus puisque la deuxième tranche d'installation des stations créées a été faite à 50% sur chaussée et 50% sur trottoir. Et il aura fallu attendre la troisième et dernière tranche d'installation pour que toutes ces stations soient implantées sur chaussée.

Voilà pourquoi notre courrier a demandé avec force que les 33 nouvelles stations Vélo'v soient implantées en totalité sur chaussée. La réponse de Bruno BERNARD a levé toutes nos inquiétudes : en effet, il affirme que l'implantation de ces nouvelles stations se fera sur des emplacements n'impactant pas les cheminements des piétons. Mieux encore : les nombreux travaux de voirie en cours vont être l'occasion de repositionner sur chaussée certaines anciennes stations installées sur des trottoirs. Parfait.

Projet CELP : fortes inquiétudes....mais levées

Le 28 janvier dernier, notre Association a écrit au président de la Métropole Bruno BERNARD et au maire de Lyon Grégory DOUCET pour leur adresser notre contribution quant au projet de requalification du Centre d'Echanges de Lyon-Perrache ou CELP (→ Site Internet / Dossiers – Le piéton dans la ville).

Un centre d'échanges inauguré en 1976 et supposé faciliter les déplacements et les connexions entre les modes de transport. On sait ce qu'il en est advenu : un monstre de béton.

Notre contribution a clairement exprimé :

- notre satisfaction quant au fait de réaliser « une fenêtre » à travers le bâtiment, et ce pour que les piétons puissent plus facilement relier la place Carnot à la gare.

- notre désaccord quant au fait de construire deux pavillons de part et d'autre du portique central car cela va encore augmenter l'écrasant volume de ce centre d'échanges alors qu'il faudrait le réduire.

Toutefois, notre principale contribution a concerné le fait que la maîtrise d'œuvre de ce projet sera assurée par l'architecte Dietmar FEICHTINGER. En effet, nous n'avons certainement pas oublié qu'il est à l'origine de la réalisation de la passerelle de la Paix sur le Rhône, mise en service en 2014. A l'époque, nous avons vertement contesté le choix prévu des sols de cette passerelle en lames de bois : en effet, pour nous, le bois est inadapté car trop glissant par temps de pluie et se détériorant rapidement à l'extérieur. Autant dire que nous avons été « renvoyés dans les cordes ». Et donc, c'est le sol en bois qui fut réalisé.

Or, en 2019, soit seulement 5 ans après la mise en service, les détériorations du sol en bois avaient atteint un tel niveau que la passerelle avait dû être fermée aux piétons et cyclistes !! Un véritable scandale.

D'où notre forte inquiétude pour la requalification du CELP. La réponse de la vice-présidente métropolitaine Béatrice VESSILLER a levé toutes nos inquiétudes : en effet, elle nous assure que le projet ne prévoit pas de revêtement en bois sur les cheminements des piétons dans la « fenêtre urbaine ». Dont acte.

Lyon 1er et 2e Adts / Quai de la Pêcherie – Cordeliers : satisfaction et déception

Dans le BA N°56, en page 4, nous avons relaté nos demandes :

- le maintien pour la ligne de bus C3 – ligne la plus fréquentée par les usagers avec plus de 60.000 voyageurs par jour – du nombre d’arrêts de bus de Saint-Paul à Cordeliers et vice-versa, à savoir 4 arrêts.
- 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, et ce pour garantir la fluidité des très nombreux bus qui circuleront dans le sens nord-sud. En effet, pour les automobilistes, il existe de manière certaine une plus grande appréhension à franchir un séparateur au sol plutôt qu’une ligne blanche discontinue.

Le SYTRAL a donné ses réponses :

- oui pour les 4 arrêts maintenus pour le bus C3 entre Saint-Paul et Cordeliers. Même si, bien évidemment, certains arrêts vont changer de lieu en rapport avec le projet « Apaisement Presqu'île ». Satisfaction.
- non pour le séparateur au sol, jugé dangereux....pour les scooters et motos ! Alors que pour notre Association, les deux-roues motorisés sont devenus la véritable nouvelle plaie urbaine. Déception.

Lyon 5e Adt / Vitesse excessive quai Pierre Scize : double échec



A deux reprises, nous avons parlé des 5 propositions émises par le conseil de quartier « Quartiers Anciens » et notre Association. Un courrier commun afin de ralentir la vitesse excessive des voitures et des camions de livraison sur le quai Pierre Scize dans le 5e Adt, où pourtant la vitesse est limitée à 30 km/h (→ BA N°53, page 6 + BA N°55, page 7).

Le premier courrier avait été envoyé au Maire de Lyon le 13 février 2023, courrier relancé le 20 février 2024 puisque n'ayant obtenu aucune réponse. L'adjointe en Mairie du 5e Adt Marielle PERRIN avait quant à elle choisi la proposition la plus simple et la moins onéreuse : demander à la Métropole que le feu tricolore installé au niveau du 83 quai Pierre Scize soit configuré pour passer périodiquement au rouge, même si aucun piéton ne se présentait pour traverser sur le passage-piétons situé juste après le feu.

Finalement, aucune de nos 5 propositions n'a été retenue, et le feu tricolore existant a même été supprimé. La vitesse est supposée être limitée par un rétrécissement de la chaussée qui deviendra unique sur une très courte distance, à l'arrêt de bus. Nous jugerons le résultat mais il faut le dire clairement : c'est donc un échec pour notre Association.

Mais c'est aussi un échec pour Marielle PERRIN – et donc pour la Mairie du 5e Adt – qui avait choisi une de nos 5 propositions et se retrouve ainsi « renvoyée dans les cordes ». Cela montre indiscutablement le très faible pouvoir des Mairies d'arrondissement face à la Ville de Lyon et surtout face à la Métropole. Bien sûr, cette faiblesse du pouvoir politique local existe depuis fort longtemps mais l'on pouvait espérer que la Métropole écologiste allait quelque peu inverser cette structure pyramidale du pouvoir. Non seulement elle n'a pas été inversée mais il nous semble même qu'elle s'est accentuée depuis 2020.

Lyon 9e Adt / De la difficulté à simplement faire protéger un trottoir

Notre Association a écrit à Quentin CARPENTIER (adjoint Mairie 9e Adt) pour demander de compléter un dispositif anti-intrusion rue Gorge de Loup / rue des Combattants en Afrique du Nord : en effet, il manque quelques potelets au bord du trottoir donnant sur un passage-piétons, et donc tous les jours se produit une intrusion de camions de livraison sur le trottoir (→ Site Internet / Demandes locales : 9e Adt).

N'ayant aucune réponse de la Mairie du 9e Adt et cette intrusion quotidienne de camions continuant, notre Association a relancé Quentin CARPENTIER pour obtenir satisfaction.

Nous avons alors reçu une double réponse de la Mairie du 9e Adt : elle demande à la Police municipale de programmer des contrôles du stationnement et elle interroge (!!) la Métropole sur la possibilité de compléter le dispositif déjà existant.

Un article paru dans Le Progrès du 12 mai dernier nous apprend que les potelets manquants seront bientôt installés. Satisfaction.

Toutefois, notre Association a adressé un courrier au vice-président métropolitain Fabien BAGNON où elle n'a pas « mâché ses mots » :

- elle lui a rappelé qu'elle s'oppose totalement et même radicalement quant à sa décision prise dès son arrivée en fonction en 2020 de faire installer des mobiliers anti-intrusion qu'avec une extrême parcimonie.
- elle lui a exprimé le caractère cynique quant au fait que la Voirie du Grand Lyon a installé 16 mobiliers anti-intrusion à cet endroit mais pas devant le passage-piétons – l'endroit le plus important d'un trottoir – et qu'il a fallu relancer, voire supplier pour compléter par 3-4 mobiliers seulement cet aménagement récent !



Yves GASCOIN a...

1/ Courrier à Cédric Van STYVENDAEL (maire de Villeurbanne) pour relancer une demande adressée début février 2022, demande restée totalement sans réponse : classer la rue du 14 juillet 1789 en « zone de rencontre », une voie urbaine où le piéton est prioritaire sur tous les autres modes de déplacement et où la vitesse est limitée à 20 km/h (→ Site Internet / Demandes locales : Villeurbanne).

2/ Courrier à Pauline SCHLOSSER (adjointe Mairie de Villeurbanne) pour relancer une demande adressée en janvier 2022, demande restée totalement sans réponse : transformer le passage-piétons provisoire de bandes jaunes en passage-piétons définitif de bandes blanches situé à l'intersection des rues Pascal / François Gillet (→ Site Internet / Demandes locales : Villeurbanne).

3/ Courrier à Marion SESSIECQ (maire du 3e Adt) pour demander l'installation de panneaux de signalisation directionnelle (direction + temps de trajet) aux extrémités des rues Maurice Flandin et Gondolière (→ Site Internet / Demandes locales : 3e Adt).

Réponse de l'adjoint Michaël MAIRE : demande pertinente et donc transmise aux Services de la Métropole et de la Ville de Lyon.

4/ Plusieurs courriers à Toodego pour demander :

→ la réparation et le réajustement d'une grille horizontale déformée, stationnée sur le trottoir à l'intersection du cours Lafayette / avenue Thiers dans le 6e Adt, grille susceptible de provoquer la chute de piétons.

→ la dépose d'un panneau « Voie Taxis » devenu totalement inutile suite à la disparition de cette ancienne voie spécialisée rue de Bonnel dans le 3e Adt. A obtenu satisfaction.

→ l'établissement d'un cheminement provisoire sécurisé au droit d'un chantier ayant localement interrompu le trottoir à l'intersection du cours Lafayette / boulevard Vivier-Merle dans le 3e Adt. A obtenu satisfaction.

→ la réalisation de deux abaissés de trottoir au droit d'un passage-piétons provisoire pour contourner un chantier de bâtiment occupant une section de trottoir devant le 39 rue Bellecombe dans le 6e Adt. A obtenu satisfaction.

→ la réalisation de l'enrobé final sur le trottoir Ouest devant le 19 rue Etienne Richerand dans le 3e Adt : six candélabres ont été déplacés dans le cadre de la création d'une « bande verte », et ce à la place de l'ancien stationnement en épi. Or, les anciens emplacements de ces candélabres sont restés à l'état de béton, à 3 cm au-dessous du niveau du trottoir, créant ainsi un vrai risque de chute pour les piétons.

Pierre RAUZADA a...

1/ Courrier à Vincent MONOT (vice-président de Sytral-Mobilités) pour demander la réparation du troisième escalator situé dans la station Vieux-Lyon Métro D, à l'arrêt depuis des mois et des mois, faisant reporter sur les deux autres escalators l'énorme fréquentation de piétons-usagers du métro dans cette station (→ Site Internet / Dossiers – Transports en commun).

Seulement quelques jours après son courrier, a obtenu satisfaction !

2/ Courrier à Bastien JOINT (maire de Caluire et Cuire) pour soutenir le Collectif des Résidents du boulevard des Canuts qui demandent des opérations de verbalisation à l'encontre des cyclistes qui roulent sur le trottoir allant de la montée de la Boucle jusqu'à la rue Coste. Et ce alors qu'il existe des bandes cyclables sur la chaussée !

3/ A obtenu la création d'un vrai trottoir devant le 78 rue des Aqueducs dans le 5e Adt (→ BA N°54, page 7 + Site Internet / Demandes locales : 5e Adt).

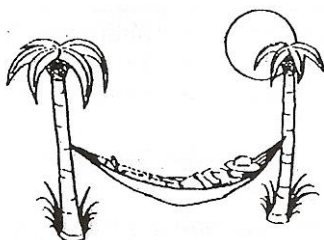
4/ Sur la demande de deux adhérents, courrier à Frédéric VIOU (conseiller délégué Voirie à La Mulatière) pour signaler un « point noir piéton » situé quai Jean-Jacques Rousseau, en face de l'arrêt de bus n°8 nommé « Terrasse » : un cheminement des piétons très entravé par un ensemble de câbles traînant sur le trottoir, une situation durant depuis plusieurs mois.

A obtenu satisfaction : les câbles ont été rassemblés et fixés contre le mur.

5/ Courrier à Fabien BAGNON (vice-président métropolitain) pour soutenir la demande totalement légitime d'un collectif d'habitants résidant à Francheville et qui ont signé une pétition pour demander plus de sécurité pour les piétons dans le secteur de la montée de la Garde et de la rue du Vieux Pont.

Ces deux voies classées « zone de rencontre » connaissent des vitesses de véhicules (voitures et livreurs) largement supérieures à 20 km/h, vitesse maximum pour ce statut de voie urbaine (→ rubrique page 5).

6/ Courrier à Vincent MONOT (adjoint Mairie 7e Adt) pour soutenir le représentant de l'Association de Parents d'élèves Marc Bloch, parents qui s'inquiètent d'une accidentologie fortement possible au carrefour de la rue Garibaldi / route de Vienne à l'encontre des piétons et cyclistes.



Très bonne période estivale à tous et toutes.

Le 16 juin 2025

Les Droits du piéton du Rhône

Rédacteurs : tous les membres de notre Conseil d'administration