



# Pour la cité humaine - Les droits du piéton

7 rue Major Martin - 69001 LYON

Association déclarée à la Préfecture du Rhône depuis 1975

www.pietons69.e-monsite.com

Date : 6 Juillet 2023

Rédacteur : Yves Gascoin

<gascoiny1@gmail.com>

## Boisement Bouchut(Lyon, 3<sup>ème</sup>) Contribution à la concertation publique

La présente note fait suite à la réunion publique de concertation qui s'est déroulée le 5 juillet 2023 à la Mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement.

Notre association est très satisfaite par ce projet qui contribuera à humaniser le quartier, excessivement minéral avec de très nombreux bâtiments de bureaux et plusieurs tours, dont To Lyon, en cours d'achèvement.

Les flux de tous les modes de déplacement y sont importants en raison de la grande densité et de la présence de nombreux équipements publics de première importance : gare SNCF, plus grand pôle d'échange des transports en commun de l'agglomération, centre commercial, auditorium, bibliothèque, ....

Sur la rue Bouchut, la circulation des piétons s'effectue à 80 % sur le trottoir Nord, bien plus adapté que le trottoir Sud, plus étroit, avec une traversée supplémentaire (rue du Lac) et une striction au même niveau.

La piste cyclable, double sens, est séparée du trottoir par les plantations sur la section Sud et contigüe au trottoir sur la section Nord.

Les flux piétons peuvent être hiérarchisés comme suit (voir plan annexé) :

1. Vers la gare SNCF, entrée Vivier-Merle et la traversée sous les voies vers Villeurbanne (sortie Villette) ;
2. Vers l'entrée principale du centre commercial boulevard Vivier-Merle Nord et le pôle des TCL contigu et le passage sous les voies de la rue de Bonnel (hors plan) ;
3. Vers le boulevard Pompidou (2<sup>ème</sup> entrée de la gare et traversée sous les voies vers Villeurbanne) ;
4. Vers le boulevard Vivier-Merle Sud, la rue Paul Bert et traversée sous les voies vers Villeurbanne.

Pour les piétons et cyclistes, les passages devant l'entrée-sortie du parking souterrain des Cuirassiers et devant l'entrée-sortie de la porte du même nom du centre commercial constituent un point noir, plusieurs fois identifié par les personnes ayant pris la parole durant la réunion (voir plan annexé, encadré rouge).

En conséquence le projet le plus fonctionnel nous semble assez simple à établir. Nous préconisons en effet de toujours satisfaire aux objectifs et besoins fonctionnels en premier et de n'intégrer qu'ensuite le traitement esthétique (très subjectif).

Surtout sur de courtes distances, comme ici, les tracés directs sont toujours préférés aux tracés sinueux, arrondis ou en baïonnette par les piétons et les cyclistes. Un exemple se trouve dans le parc Jeanne Jugan, dans le quartier, où un élégant tracé arrondi, choisi pour préserver une grande pelouse centrale, a été rapidement "shunté" par les piétons au bénéfice d'une diagonale rectiligne et directe. Laquelle a ensuite été adoptée et pérennisée par les Services qui l'ont revêtue en dur.

Nous voyons donc 2 cheminements en V dont les branches écouleraient d'une part les flux 1 et 2 ci-dessus et d'autre part, les flux 3 et 4 (voir plan annexé). Une courte diagonale vers la rue des Cuirassiers aurait aussi son utilité.

Puisque la traversée de la piste cyclable double sens présente des difficultés pour les piétons, ainsi que signalé lors des interventions, il convient de les réduire. Pour cela, le plus simple est de conserver, de bout en bout de la rue et donc aussi dans la traversée du boisement, la même disposition : trottoir au Nord et piste au Sud, contigus ou rapprochés. Comme dans la situation actuelle. Ainsi, il n'y a pas de traversée de la piste cyclable par le principal flux piéton. Les traversées sont limitées aux flux secondaires.

Pour faciliter la traversée de la piste cyclable par les piétons au niveau du point noir évoqué, nous vous demandons de faire un choix dans les mesures préconisées par le Vice-président Fabien Bagnon dans sa lettre (non datée) ci-jointe, selon les observations du terrain.

Pour limiter la gêne subie par les piétons et les cyclistes du fait des voitures sortant du parking, il pourrait être posé un panneau lumineux clignotant avec le message « Priorité piétons et vélos ».

Enfin, pour la nature des sols piétonniers, il est prévu des dalles analogues à celles du boulevard Vivier-Merle. Bien que peu marqués, les joints constituent un inconvénient pour le roulement des valises (très bruyant) et le confort des fauteuils roulants.

Nous préconisons une surface plane, claire et légèrement rugueuse (pour éviter glissades et chutes) du genre béton faiblement désactivé. Il y en a de nombreux exemples à Lyon, comme par exemple la récente rénovation du mail Moncey, proche de la Mairie du 3<sup>ème</sup>.

Une couleur claire est préférable parce qu'elle reflète la chaleur au lieu de l'emmagasiner et aussi parce qu'elle fournit un bon contraste avec le mobilier urbain, la ligne Wilmotte adoptée par la Métropole étant de couleur gris foncé.

Yves GASCOIN  
Administrateur

§ § § § § § § § § §

Annexes : 1 plan  
1 lettre