



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 : 30 septembre 2024

Votre correspondant :

<gascoiny1@gmail.com>

Magistrales piétons - Propositions formulées lors de l'atelier participatif N° 2 du 23 septembre 2024

Notre association a répondu à l'invitation que lui a adressée la Métropole de Lyon concernant ce sujet car il entre exactement dans ses buts.

La présente note a pour but de confirmer et compléter les observations que nous avons formulées en séance.

Nous sommes évidemment très favorables à la création d'un réseau maillé de voies urbaines sur l'ensemble du territoire de la Métropole sur lesquelles les piétons disposeraient et de conditions de sécurité, confort et agrément particulièrement améliorées, par rapport aux voies ordinaires, de façon à développer la marche comme mode universel de déplacement en ville.

- 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. Or, depuis 20 ans, le Code a sensiblement évolué en agglomération (opération "Code de la Rue") avec un nouveau statut (la Zone de Rencontre) et des précisions sur les statuts existants. Il est donc clair que l'aménagement d'une section de voie en Magistrale devra s'effectuer dans le cadre d'un des statuts du Code de la Route.

Par rapport aux Zones 50 ordinaires, les Zones 30 désormais très étendues sur la Métropole, apportent aux piétons plus de tranquillité et surtout plus de sécurité. Ce sera certainement le statut dominant des Magistrales. Le Code stipule désormais que "l'ensemble de la zone 30 doit être aménagé de façon cohérente avec cette limitation de vitesse", de façon que les conducteurs y adaptent leur conduite instinctivement et automatiquement, indépendamment de la signalisation particulière, puisque leur ressenti sera clairement différent de celui d'une Zone 50. Contrairement à ce qui se dit parfois, dans ces zones, les piétons ne disposent d'aucun droit supplémentaire par rapport aux zones 50 : les traversées s'y font dans les mêmes conditions.

La Zone de Rencontre est un nouveau statut, réservé à des zones centrales, dans des rues étroites avec une circulation modérée. Ce qui ne sera pas le domaine préférentiel des Magistrales.

L'Aire Piétonne, telle que représentée par la rue de la République ou la rue Moncey, constitue évidemment l'idéal, le sommet, pour une Magistrale. Nous y sommes très favorables mais, là encore, nous sommes conscients qu'il n'est pas possible d'étendre beaucoup ce statut.

Les Voies Vertes sont interdites à tout véhicule motorisé, donc très agréables pour les piétons. Leur domaine d'emploi préférentiel se situe en zone périphérique peu dense. Nous sommes conscients que Leur implantation en ville, comme les Berges du Rhône ou l'allée Hannah Arendt (Lyon, 8)) n'offre que très peu de possibilités. Elles doivent régner de façade à façade : un trottoir très large associé à une chaussée ne saurait donc constituer une Voie Verte, comme cela a parfois été utilisé abusivement par certaines villes pour "sortir" les vélos de la chaussée à bon compte !

- 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. Vous effectuez actuellement des comptages manuels dans quelques situations particulières qui ne fournissent évidemment que des résultats très partiels, sur de courtes périodes. Vous nous avez indiqué votre projet d'effectuer

prochainement des comptages automatiques qui enrichiront fortement vos connaissances des flux en divers points stratégiques. Nous vous avons indiqué l'intérêt fondamental qui consisterait à connaître aussi les origines/destinations des flux. Tout en reconnaissant que ce n'est pas simple et donc pas d'actualité. Les origines/destinations sont connues par le réseau Vélo'V puisque les stations et heures de départ et d'arrivée sont enregistrées. Dès lors, le parcours peut être dégrossi, les incertitudes qui subsistent sur le parcours exact n'étant pas essentielles. Ce n'est pas le cas du réseau de transports en commun pour lequel l'exploitant ne connaît que la ligne, le sens et l'heure d'entrée du voyageur qui composte son titre. Et encore moins les nombreux parcours avec des correspondances, même si l'obligation d'oblitérer à chaque changement de véhicule apporte des renseignements supplémentaires intéressants. Disposer également de ces données pour les piétons vous permettrait d'améliorer fortement la connaissance du fonctionnement de ce mode. Selon vous, l'exploitation des données GPS constitue une piste de travail à moyen terme.

- Signalisation. La tentation est la même que pour le statut. Or la signalisation est aussi du ressort du Code de la Rue, selon le statut. Nous avons bien vu la signalisation spéciale mise en place, assez lourde, pour les Voies Lyonnaises. Elles comportent de gros caractères de couleur au sol indiquant le numéro de la voie, comme s'il s'agissait d'un métro ! Nous pensons que cette signalisation complique la perception des différents statuts, déjà assez nombreux, sans ajouter grand-chose. Elle entraîne des frais d'établissement et d'entretien supplémentaires, alors que la Métropole peine déjà à entretenir les nombreux passages piétons, comme chacun peut le constater.
Concernant la signalétique verticale, la ville de Lyon s'est dotée de systèmes distincts, respectivement propres aux cyclistes et aux piétons. La signalétique Piétons nous semble excellente. Elle combine des messages sur divers supports, les plus significatifs étant des totems placés aux emplacements stratégiques. On y trouve des distances judicieusement exprimées en minutes (et non pas en mètres), des plans à diverses échelles avec les rayons d'action à 5, 15 et 30 minutes, très adaptés à la promotion de la marche au-delà de l'usage souvent confiné à de petites distances, par ignorance des performances (temps de trajet) de la marche dans la plage kilométrique et au-delà. Son seul défaut est que son développement sur le terrain est encore très insuffisant car réalisé à petite vitesse, sans doute pour une question budgétaire. La ville de Villeurbanne a réalisé une signalétique axée sur l'accès aux espaces verts publics de toutes tailles, assez nombreux.
- Trottoirs La grande largeur des trottoirs serait aussi un marqueur du réseau, mais 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 (vélos, trottinettes, transports en commun, ...). Donc, plus que la largeur, le signe distinctif sera la qualité des trottoirs. Nous sommes favorables à l'introduction de trottoirs traversants à l'intersections de voies résidentielles, à faible trafic. Ce serait aussi un bon marqueur des Magistrales.
- Nature des sols. Les Magistrales devront se distinguer par des sols homogènes et en bon état. Le bon revêtement pour les piétons est 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. Alors que la ville de Lyon emploie (sauf nouveaux aménagements) un standard en asphalte, parfois glissant et de couleur foncée. A contrario sont déconseillés les reliefs saillants, les pavés et dalles comportant autant de joints entraînant des disjoints et saillies ponctuelles dans le temps, dangereuses. Les participants ont aussi évoqué le choix d'une couleur spécifique, utilisée comme marqueur. Nous y sommes opposés en raison des frais d'établissement et d'entretien. Il n'est pas nécessaire de transformer la ville en un arlequin.
- Carrefours à feux. Comme tout itinéraire piétonnier urbain, les magistrales piétons emprunteront un certain nombre de carrefours à feux qui ne seront pas remis en cause par l'aménagement, sauf exception. Nous ne sommes pas opposés à la suppression de quelques feux à l'intersection de rues à faible débit et 30 km/h. Les feux sont très demandés par les piétons les plus fragiles : aveugles et parents de jeunes enfants,

en particulier sur les parcours scolaires. De notre point de vue, ils leur accordent une trop grande confiance pour leur sécurité. En effet, si les feux interrompent les courants directs, ce n'est pas le cas pour les courants tournants (tourne-à-droite et tourne-à-gauche), antagonistes avec les traversées des piétons à la figurine verte

Nous avons connaissance de plusieurs accidents qui se sont produits dans ces circonstances, les conducteurs n'ayant pas perçu le piéton qui traversait normalement ou trop tard pour s'arrêter à temps. Cette situation pourrait être radicalement améliorée si les carrefours situés sur ce nouveau réseau passaient en régime phase intégrale piétons, comme prévu au Plan Piétons métropolitain (1). Malgré les inconvénients pour la circulation (baisse des débits), il nous semble cependant qu'en effort particulier pourrait être consenti pour les Magistrales et que ce choix constituerait un identifiant fort du réseau des Magistrales. Enfin nous apprécierions 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.

- Equipements. Le premier équipement est certainement les bancs, si possible dans des niches ou placettes ombragées, utiles pour les parents lors des parcours scolaires et pour toutes les personnes âgées ou handicapées. Viennent ensuite, selon les possibilités, les poubelles, les fontaines et les aires de jeux ...
- Lutte contre le harcèlement de rues. C'est l'objet des plans "Angela" dans lequel un réseau d'établissements volontaires (bars, restaurants, hôtels, supermarchés, commerces divers, ...), identifiés par un sticker sur vitrine, accepte d'offrir un refuge aux personnes importunées. Divers pays européens et quelques villes françaises ont commencé à les mettre en place. La Métropole de Lyon pourrait se lancer à son tour, en commençant par les Magistrales.

Yves Gascoin et Montserrat Ferres-Hernandez

(1) Feux à 3 phases. Phase 1 : circulations Nord<> Sud / phase 2 : circulations Est<>Ouest / phase 3 : arrêt de tous les courants de circulation et libres traversées des piétons dans tous les sens, y compris en diagonale. Si aucune ville ne s'est lancée dans la généralisation de ce système, bien plus sûr et confortable pour les piétons, c'est semble-t-il, parce qu'il diminue trop fortement le débit des voies.