



# pour la cité humaine - les droits du piéton

7, Rue Major Martin – 69001 LYON

Association déclarée à la Préfecture du Rhône

Date : 25 avril 2009

Rédacteur : Y. Gascoin

15 Rue St Antoine – 69003 LYON

Tél. 04 78 54 09 97- Courriel :

<yves.gascoin@club-internet.fr>

## Nouveau plan de développement des modes doux (2009)

### Demandes de notre association

## 1. Objet du présent mémoire

Le Grand Lyon a décidé de réviser le Plan modes Doux adopté en 2003. Il a donc établi un projet qui a été mis à la concertation publique dans les arrondissements de Lyon et les communes du Grand Lyon. Répondant aux invitations qui nous ont été adressées, nos militants ont pu participer à certaines de ces réunions pour y faire entendre leurs observations et demandes.

L'objet du présent mémoire est de récapituler ces demandes afin de simplifier leur exploitation par les élus et Services concernés.

## 2. Bilan du plan 2003

Sur les 14 pages du plan 2003, une seule (page N° 13) était dédiée aux piétons. Il y a une incohérence flagrante entre l'affirmation de la place du piéton (premier mode de déplacement en centre-ville : 1/3 sur l'agglomération et 1/2 en Centre-ville) et les rares mesures qui lui sont consenties :

- poursuite de l'application de la *Charte du Piéton* (les 10 premières mesures);
- poursuite de l'aménagement des carrefours par avancées de trottoir (mesure N° 2 de la Charte), lignes d'arrêt aux feux (mesure N°7) en prenant en compte l'accidentologie ;
- programme de résorption des trottoirs inférieurs à 1,40 m.

Ces 3 axes n'étaient ni détaillés, ni quantifiés.

Nous n'avons jamais eu de réponse à nos demandes sur les réalisations, par type d'opérations, au cours du précédent mandat, mais elles sont particulièrement faibles. Les 10 mesures de la Charte n'ont pas obtenu de budget spécifique et ne se sont faites qu'au coup par coup, à l'occasion de réaménagements de voirie pour des besoins généraux (et non pas spécifiques aux piétons) et donc sans aucune programmation et continuité par itinéraire, comme cela avait été commencé avant.

Les piétons ont certes bénéficié de la grande opération médiatisée des Berges du Rhône. Mais derrière cet aménagement de loisir de façade nous constatons la pauvreté des réalisations dans la profondeur des quartiers. Ce sont pourtant les seules de nature à améliorer les déplacements quotidiens (sécurité, confort) de nos adhérents.

## 3. Nos demandes pour le plan 2009

Les modes doux comprennent les piétons et les cyclistes. Le plan 2003 a prévu que 95 % des investissements seraient dédiés aux cyclistes.

### **N'est-il pas temps de rééquilibrer cette répartition ?**

Le principal objectif doit être une recherche de l'amélioration de notre **sécurité**. Le confort et l'agrément arrivent en 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> priorité de notre point de vue.

Or Lyon occupe une mauvaise place dans l'accidentologie des piétons. Nous renvoyons les élus et Services aux statistiques que nous leurs avons déjà adressées à ce sujet. Le Grand Lyon ne pourra progresser dans ce domaine qu'en réduisant effectivement la place et surtout les vitesses pratiquées par la voiture, à l'image du travail remarquable effectué par Chambéry et Grenoble par exemple et de

ce qui figure dans le Plan des Déplacements Urbains, dont l'application est largement dévoyée au quotidien.

Dans le projet présenté, les actions en faveur du vélo ont été quantifiées ....mais pas celles relatives aux piétons ! Nous demandons que cesse cette discrimination à notre égard.

### **Zones de Rencontre (20 km/h)**

La mise en place de cette mesure commence bien mal puisqu'on nous l'a refusée sur la place des Jacobins qui s'y prête pourtant parfaitement.

La mairie du 1<sup>er</sup> arrondissement a officiellement fait acte de candidature à de telles zones.

**Nous demandons** que ce nouveau concept, propre à réduire considérablement le nombre de piétons accidentés (voir les résultats exceptionnels de Chambéry), soit mis rapidement en œuvre dans l'ensemble des places structurantes de la Presqu'île et dans certains centres de quartiers, afin que la ville ne se fasse pas distancer sur ce point.

### **Zones 30**

La zone 30 Perrache / Croix Rousse est une coquille vide.

**Nous demandons** la mise en place de tout ce qui peut contribuer à contrôler automatiquement la vitesse : ralentisseurs, plateaux surélevés dans les intersections, généralisation de la priorité à droite, ...) ainsi que l'ont déjà fait les villes de la région.

Du reste ces aménagements revêtent maintenant un caractère obligatoire en application de la nouvelle rédaction du Code de la Rue :

*<< zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable >>.*

Nous demandons que l'on en développe aussi dans les centres secondaires des quartiers comme par exemple Baraban / Charial et Montchat dans le 3<sup>ème</sup>.



*Une des grandes 'portes' de la Zone 30.*

*Automobilistes, ce nouvel aménagement est fait pour vous. Toujours aussi large et plat qu'avant, vous pouvez foncer sans problème. Et tant pis pour les piétons imprudents qui éprouvent le besoin de traverser ici !*

### **Sécurisation des traversées dans les carrefours (avancées et abaissements de trottoirs)**

Il s'agit de la mesure N°2 de la *Charte du Piéton* qui raccourcit les traversées de chaussée et améliore nettement la co-visibilité piétons / conducteurs à cette occasion..

**Nous demandons**, comme les personnes ayant participé aux réunions publiques de concertation :

- que l'on procède en continu par rue, et non plus au coup par coup ;
- qu'il soit fixé un objectif quantitatif (nombre de carrefours à traiter chaque année) et un financement spécifique.

### Traçage des passages-piétons manquants en zone 50

Cette demande ne concerne que les zones "ordinaires" de l'agglomération (limitation à 50 km/h) puisque les recommandations du CERTU sont de ne pas tracer ces passages en zones 30 ou 20, là où les vitesses sont apaisées.

Il y a normalement 4 passages tracés sur un carrefour en croix et 3 sur un carrefour en T. Or il y a beaucoup de manques. La mesure N° 7 de la Charte prévoyait déjà ces compléments. Pourtant simple, elle ne progresse pas du tout !. A priori, élus et services veulent continuer à donner la priorité à la voiture dans certains mouvements tournants pour lesquels les traversées de piétons sont ressenties comme gênant les conducteurs. Une façon de contourner le PDU.

**Nous demandons** que l'on en finisse avec ce genre de brimades.

### Résorption des trottoirs inférieurs à 1,40 m

Le bilan du plan 2003 est extrêmement mince. Là encore nous notons la volonté de maintenir intégralement la place de la voiture (stationnement et nombre de voies de circulation) au détriment des piétons.

**Nous demandons** que le nouveau plan fixe un financement spécifique et un objectif sur le linéaire à élargir chaque année. Nous rappelons que M. Vesco s'y est engagé publiquement, à deux reprises : 10 février (CICA du 3<sup>e</sup>) et 14 mars (AG DDP).



*Piétons : serrez vous la ceinture.*

*Scolaires(nombreux ici) :si vous n'avez pas la place, marchez donc sur la chaussée. Tant pis si une voiture vous renverse.*

*Déficients visuels :montrez votre habilité à détecter votre chemin à la canne.*

*Nous vous remercions de votre compréhension car cela nous permet de satisfaire notre objectif prioritaire : offrir un maximum de places de stationnement auto dans le quartier !*

### Résorption des pistes cyclables tracées sur trottoir

Ces pistes sont illégales (réf. Code de la Route, jugement du TA de Marseille) et non conformes à toutes les normes élaborées et adoptées par le Grand Lyon (Plan des Déplacements Urbains, Plan Modes Doux, Charte du Piéton, Charte pour le Développement de l'Usage du Vélo). Non seulement elles perdurent mais on continue à en construire (exemple : rue Mouton Duvernet – 3<sup>ème</sup> - sur 360 m) !

**Nous demandons** qu'il soit procédé à leur recensement et que soit établi un programme de résorption par l'une des méthodes suivantes :

- une vraie piste ("repérable et détectable") là où le trottoir restant dégage encore au moins 1,80 m (croisement de 2 fauteuils roulants) ;
- rescindement du trottoir au bénéfice d'une bande cyclable (l'aménagement préféré des cyclistes selon la Charte pour le développement de l'usage du vélo) ;
- suppression pure et simple si la largeur disponible du trottoir est insuffisante.

### Mise en conformité des arrêts de bus

Il s'agit de la mesure N°5 de la Charte.

**Nous demandons** la poursuite des programmes de rehaussement et mise en alignement de la voie de circulation des arrêts de bus, à la place des arrêts en encoche, régulièrement impraticables du fait du stationnement illicite permanent.

## Mise en conformité des panneaux publicitaires sur trottoir

L'implantation intempestive sur les trottoirs (en 2005) de 640 panneaux publicitaires est un effet pervers de la mise en service des Vélo'v.

Suite à la demande d'un collectif de 14 associations, le Grand Lyon a entrepris le recensement de ces panneaux et effectivement constaté qu'une importante proportion restreignaient exagérément les cheminements et surtout aggravaient la sécurité des traversées régulières des piétons ! Ce mobilier a aussi suscité des réactions défavorables du public des réunions de concertation du nouveau Plan.

La correction de ces regrettables erreurs est annoncée pour 2013. Ainsi donc, si ce délai est bien respecté, nous en aurons supporté les conséquences pendant 8 ans !

**Nous espérons** que ces prévisions seront tenues.

## Stationnement vélos et motos

Une bonne proportion des 343 stations Vélo'v a été implantée sur les trottoirs traduisant, une fois de plus, la priorité donnée au stationnement auto, au détriment des piétons (déficients visuels notamment).

Comme pour les panneaux publicitaires, le Grand Lyon a constaté depuis de nombreuses anomalies et établi un programme de correction des stations non conformes. La seule correction valable nous paraît être un déplacement sur chaussée.

Le nouveau plan comprend un programme quantifié d'implantation d'arceaux pour stationnement des vélos.

**Nous espérons** que l'on ne va pas renouveler et amplifier le cas désastreux des stations Vélo'v et que ces arceaux seront bien, en totalité, sur chaussée, conformément au Code de la Route (le vélo est un véhicule / les véhicules ont obligation de rouler et stationner sur la chaussée).

Par ailleurs, le stationnement des motos parfois encombrantes sur des trottoirs étroits est en train de se développer comme nous l'avons régulièrement signalé. Nous ne voudrions pas que la ville puisse se comparer dans quelques années à Paris, où cela gêne fortement certains cheminements.

**Nous demandons** que soit mise en place, en accord avec les associations de motards, la conversion d'un certain nombre de places de stationnement auto en places spécifiques pour les motos.

La mairie du 1<sup>er</sup> arrondissement a commencé à étudier la question.



*Piétons : serrez vous la ceinture.*

*Déficients visuels : nos excuses si vous vous heurtez à ce barrage imprévisible du trottoir.*

*Nous vous remercions de votre compréhension car cela nous permet de satisfaire notre objectif prioritaire : offrir un maximum de places de stationnement auto dans le quartier !*

## Amélioration d'itinéraires piétonniers hors trottoirs

La *Charte du Piéton* préconise de favoriser, autant que possible, la circulation des piétons en dehors du triste linéaire des trottoirs pour une question d'agrément.

Nous avons régulièrement fait des propositions en ce sens. Nous en rappelons deux :

1. L'itinéraire semi-piétonnier allant de la place Gabriel Péri (3<sup>ème</sup>) à la rue Garibaldi par la rue Moncey a une vraie valeur sur la plus grande partie du linéaire concerné. Il comporte cependant deux défauts :

- un plan incliné piétonnier (place Ballanche) trop étroit et sinueux, donc à élargir et redresser ;
- une lacune de 90 m entre la rue Corneille et l'avenue Maréchal de Saxe à travers les 2 parkings, au niveau de la DDE. La restructuration de ces parkings permettrait d'inscrire un cheminement direct, beaucoup plus commode ;

2. La future passerelle de la Cité Internationale (6<sup>ème</sup>) ne remplira pleinement sa fonction pour des itinéraires modes doux de grande qualité en direction des quartiers situés dans le quart Sud-Est de l'ouvrage que si l'on prévoit son débouché direct sur le parc de la Tête d'Or (nouvelle porte à créer).

### **Doubles sens cyclables en zone 30**

Nous avons soutenu cette nouvelle mesure maintenant réglementaire (voir ci-dessus la nouvelle définition de la zone 30). Le Grand Lyon promet que cela fera enfin redescendre les cyclistes des trottoirs, pourtant si nombreux. La mairie du 1<sup>er</sup> arrondissement a officiellement fait acte de candidature.

Or nous apprenons que la ville de Lyon renâcle à l'appliquer (sur un total de 86 Km, seuls 19 km seraient éligibles) au motif que cela serait dangereux là où la largeur de chaussée est seulement moyenne. Nous rappelons que l'expérience étrangère et celle des villes de la région (Grenoble est un bon exemple) a montré que ce risque n'existait pas. Nous en concluons que le vrai motif des élus est de maintenir intégralement les vitesses pratiquées par la voiture dans ce périmètre, avec les accidents sur piétons qui en découlent.

Avec les associations de cyclistes, **nous demandons** que la réglementation soit strictement appliquée et non pas détournée, au désavantage des modes doux.

**En conclusion**, nous espérons que le nouveau plan sera, par rapport au précédent :

- mieux équilibré entre ce qui bénéficie respectivement aux piétons et aux cyclistes ;
- plus consistant et plus élaboré et quantifié pour les piétons et que son bilan ne sera pas aussi maigre ;
- prendra réellement en compte la priorité aux modes doux par rapport à la voiture, conformément au Plan des Déplacements Urbains.

§ § § § § § § §