

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

Présentation

Il n'existe pas vraiment sur le territoire de la Métropole de Lyon de plan de cheminement piéton, et de réalisation concrète généralisée, qui permettrait la déambulation, en sécurité, sans rupture de cheminement, et dans un environnement adapté et accueillant. Aujourd'hui le mode « piéton » qui représente le mode de déplacement le plus utilisé ne bénéficie pas d'une prise en compte particulière, encore moins efficace.

Il ne s'agit pas de tracer systématiquement des « pistes piéton », les déplacements quotidiens étant basés sur le libre choix de l'itinéraire, ni de se limiter à un développement de voies vertes. Il s'agit de mettre en œuvre un ensemble de propositions qui permettent au piéton une vraie qualité de vie dans sa déambulation quotidienne ou de loisir. Cette orientation ne doit pas se faire en opposition avec les autres modes de déplacements mais en cohérence et en harmonie.

Pour alimenter la réflexion sur ce thème, la commission « Piétons » de l'UCIL a entrepris, en 2013, une série de « Visites en marchant » dans différents quartiers et communes de la Métropole.

Le premier objectif est de réaliser un bilan factuel des dysfonctionnements qui sont la normalité du quotidien des piétons aujourd'hui, sans oublier les réalisations positives. Le second est de proposer des améliorations qui permettraient soit pour les réalisations nouvelles, soit pour les voiries anciennes d'améliorer la situation et de tendre vers une réelle prise en compte efficace du déplacement des piétons dans la ville.

Ces commentaires et propositions sont faits en lien avec les autres commissions de l'UCIL qui traitent des déplacements, afin de présenter des orientations en cohérence.

Rappel : les quatre commissions liées au déplacement (circulation, transport en commun, vélos, piétons) ont publié un document intitulé : « Principes de base concernant le partage de la rue entre piétons, vélos, voitures, camions, transports en commun ».(04/12/2013)

Les secteurs visités lors des visites en marchant

L'UCIL, et, par là, chaque CIL, prend en compte la globalité des déplacements. C'est dans ce cadre généraliste, que la Commission Piétons a décidé de réaliser des « Visites en marchant » pour déterminer les dysfonctionnements dans les déplacements quotidiens des piétons, mais aussi les réalisations positives. Ce document fait le point sur les « Visites en marchant » réalisées entre septembre 2013 et juin 2017 et notées ci-dessous.

A ce jour, ont été réalisées, les visites de :

Lyon 3 ^{ème} Sans Souci	10/05/2012
Lyon 5 ^{ème} Point du Jour	12/09/2013
Lyon 6 ^{ème} Brotteaux	10/10/2013
Lyon 8 ^{ème} Monplaisir	18/10/2013
Tunnel Mode doux Croix Rousse	12/02/2014
Villeurbanne Cusset	20/02/2014
Tassin	10/04/2014
Lyon 2 ^{ème} Confluence	22/04/2014
Lyon 7 ^{ème} Gerland	20/05/2014
Lyon 7 ^{ème} Guillotière	03/06/2014
Oullins	24/06/2014
Lyon 9 ^{ème} et 5 ^{ème} Champvert Deux-Amants	23/08/2014
Lyon 8 ^{ème} Laennec Mermoz	30/09/2014
Lyon 3 ^{ème} Mutualité Moncey Préfecture	08/10/2014
Lyon 3 ^{ème} Sans Souci (2 ^{ème} secteur)	05/11/2014
Bron	25/11/2014
Vaulx-en-Velin Centre	20/01/2015
Lyon 9 ^{ème} Vaise	21/05/2015
Lyon 5 ^{ème} Saint Just	25/06/2015
Accès parc Blandan	04/11/2015
Décines	09/12/2015
Lyon 3 ^{ème} Sans Souci	08/11/2016
Lyon 5 ^{ème} La Plaine	29/11/2016
Caluire Clos Savaron	05/04/2017
Croix Rousse	02/05/2017
Ecully Valvert	18/05/2017
Ecully Centre	12/06/2017
Sathonay	24/05/2018
Lyon 1 ^{er} (Zone de rencontre)	12/02/2019
Lyon 3 ^{ème} 7 ^{ème} (Zone de rencontre)	14/05/2019
Sainte Foy	12/06/2019
Lyon 2 ^{ème} (Perrache Confluence)	21/11/2019
Villeurbanne (Bonnevay La soie)	12/12/2019

Chaque visite fait l'objet d'un compte rendu transmis aux Comités d'Intérêts Locaux (CIL). Nous tenons à disposition ces comptes rendus détaillés.

Les types de dysfonctionnements rencontrés

Ces visites ont permis de mettre en évidence et classer plusieurs types de dysfonctionnements dans le cheminement quotidien des piétons.

Huit thèmes ont été relevés :

- ⚠ Discontinuité des cheminements piétons
- ⚠ Trottoirs encombrés ou non entretenus
- ⚠ Situations à risque (passage dangereux, rue étroites, trottoir inexistant...)
- ⚠ Chantiers et travaux non correctement signalés ou terminés
- ⚠ Conflit entre piste cyclable et cheminement piétons
- ⚠ Coupures urbaines
- ⚠ L'absence d'aménagement pour l'accès des PMR : trottoirs, carrefours, etc
- ⚠ Utilisation, signalisation et réalisation, non efficaces, des Zones de Rencontre,

Nota : Toutes les situations, nombreuses, issues du non respect des règles du Code de la Rue par les utilisateurs ne sont pas notées dans ce bilan.

En effet, ces points relèvent du contrôle et de la répression de ces comportements par la police municipale ou nationale, dont on peut attendre une plus forte efficacité.

L'objectif de ce bilan est bien de mettre en évidence les points qui peuvent être améliorés par une organisation ou une réalisation plus efficace.

Nota :

La présentation de chaque type de dysfonctionnement s'organise selon

- Une énumération des différents points rencontrés
- Pour chacun quelques exemples pris dans les visites en marchant
- Des propositions d'amélioration.

1 DISCONTINUITE DES CHEMINEMENTS

Dysfonctionnements constatés et quelques exemples

- Pas de passage piéton à proximité immédiate des bâtiments publics ou des écoles. La traversée est à trouver soit dans les passages du carrefour le plus proche. Plus simplement, les passages sont décalés sur une centaine de mètres sans que les raisons en soient évidentes. D'où un risque de traversée anarchique et donc dangereuse

Rue Félix Brun est particulier : le passage a été déplacé lors du réaménagement de la rue, sans protection à la sortie. Même problème rue Léon Blum à Villeurbanne pour laquelle la traversée entre le Médipole et le bâtiment des consultations n'est pas protégé par un passage



- Passages piétons décalés par rapport à la continuité d'un trottoir ou d'un carrefour incitant le piéton à ne pas l'utiliser et donc à créer une situation de risque. Les deux exemples cités montrent bien ce genre de situation

Rue B Buyer (Lyon 5^{ème}) : un passage prévu pour l'accès à un magasin n'aboutit à aucune des entrées. Le passage n'est pas utilisé, les piétons traversent ailleurs !
Rue Joliot Curie (Lyon 5^{ème}) : le passage aboutit sur un trottoir impraticable



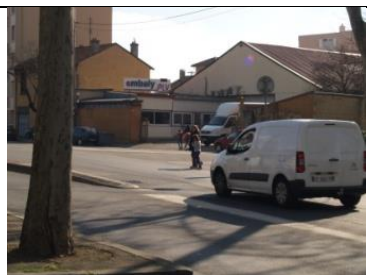
- Les sorties de métro, et les arrêts de bus, ne sont pas systématiquement associés à des passages piétons, Ceux-ci sont, au mieux, situés plus loin au carrefour voisin, sinon absents.

Le cheminement piéton aux abords de la station du Lycée Colbert n'est pas respecté. Naturellement les piétons continuent le long du massif floral en direction de la Manufacture des Tabacs.



- Le trajet « naturel » des piétons n'est pas pris en compte dans les aménagements de voiries conduisant à des situations dangereuses, voire parfois très dangereuses. :

Cours Emile Zola à Villeurbanne, les élèves n'ont pas d'accès direct et protégé à l'entrée du groupe scolaire et devraient faire un détour. Ce qu'ils ne font pas et donc traversent dans la zone d'entrée du boulevard, alors que les voitures sont en phase de prise de vitesse. C'est une situation extrêmement dangereuse non réglée aujourd'hui.



Les propositions UCIL

Ces exemples montrent que la continuité des cheminements des piétons n'est pas une réalité sur la Métropole. Bien évidemment cet état de fait est la conséquence d'une succession d'aménagements de voirie n'ayant jamais réellement pris en compte le « déplacement » des piétons, mais plutôt un simple respect, a minima, du code de la rue.

La continuité du cheminement des piétons doit être un principe indispensable dans l'organisation de la cité, pour que les piétons, qui représentent la part la plus importante des Modes Actifs, soient pris en compte en tant que tel et non pas comme un mode annexe.

En effet, toute discontinuité de cheminements piétons induit systématiquement un risque, voire un danger, pour les piétons, qui normalement, suivent les trajets naturels, habituels, les plus rapides ou les plus simples.

L'argument du non respect des passages ou des signalisations, s'il est justifié, ne résiste pas devant le risque établi.

La règle doit être de proposer des aménagements correspondant, au plus près, au cheminement naturel des piétons, et à la solution d'aménagement la plus évidente et la plus simple, la plus « lisible »

Nos propositions

- Passage piéton systématiques au droit, ou au plus près, des arrêts de bus/tramways et sorties métro.
- Privilégier, et réaliser, les aménagements de voirie et passages protégé en accord avec les cheminements naturels des piétons. Par exemple : passage piéton à proximité immédiate des bâtiments publics.
- Suppression des passages piétons inutiles, et pour certains, dangereux. C'est une incitation à ne pas respecter le passage piéton quand il est utile.
- Proposer des itinéraires piétons, balisés et minutés, permettant d'accéder à des lieux publics, des parcs, des écoles, etc.,. Le but étant une incitation à ne pas utiliser la voiture pour les courtes distances. Il ne s'agit pas de créer des voies piétonnes isolées, mais d'intégrer une déambulation piétonne facile, agréable et utile dans la ville.

Des réalisations positives

Villeurbanne a réalisé un réseau de cheminement piéton, renseigné en temps de parcours, qui relie les différents parcs de la ville. Un plan est disposé au centre des différents quartiers et un fléchage minuté aux carrefours ; cela permet d'inciter les habitants à privilégier la marche plutôt que la voiture grâce à la connaissance de ces temps de parcours. *

Les liaisons vertes réalisées dans les 5^{ème} et 9^{ème} arrondissements procèdent de la même démarche de valorisation du déplacement piéton.

L'installation de plan aux sorties des stations TCL précisant une zone accessible à pied dans un temps court est une initiative positive

2 TROTTOIRS ENCOMBRES

Dysfonctionnements constatés et quelques exemples


- ☛ Trottoirs encombrés par du mobilier urbain (poteaux, panneaux), privé (étal et terrasses) ou logistique (poubelles non ramassées ou retirées) qui gêne le cheminement normal et paisible des piétons, et plus encore les PMR et les poussettes. Les exemples montrent que l'impossibilité d'une déambulation continue, en particulier pour les PMR et les poussettes, conduit à utiliser la rue. Et ceci n'est pas seulement le fait de petites rues, mais aussi des grands axes.

<p>Rue Joliot Curie (Lyon 5^{ème}) : poteau et boîtier téléphonique au droit d'un passage piéton. Rue de Sèze (Lyon 6^{ème}) : objet lié à l'activité commerciale.</p>		
--	--	---

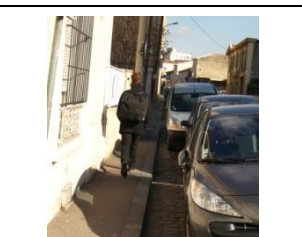

- ☛ Implantation, désordonnée, de mobiliers urbains, et parfois dans des zones à urbanisation récente, qui rend difficile ou empêche le maintien de la déambulation des piétons sur les trottoirs

<p>Rue de Bourgogne (Lyon 9^{ème}) : le panneau publicitaire est implanté en plein trottoir Rue Pierre Brunier (Caluire) : le passage se termine sur un aménagement inaccessible aux piétons.</p>		
---	---	--

- ☛ Les alignements discontinus des immeubles, avec, parfois, du stationnement imbriqué, gênent le cheminement normal et conduisent, voire obligent les piétons à se placer en situation de risque.

<p>Cours Vitton (Lyon 6^{ème}) : les espaces de stationnement rompent le cheminement. Rue Ambroise Paré (Lyon 8^{ème}) le passage aboutit à une zone de stationnement impraticable aux piétons</p>		
--	--	---

- ☛ Trottoirs étroits, impraticables, et ceci dans des rues parfois très étroites, avec des stationnement en continu.

<p>Rue Pierre Baratin (Villeurbanne) : Impossibilité de croisement des piétons, mais aussi de passage de PMR et poussettes. Rue Benoist Mary (Ly 5^{ème}) : ce choix de voirie ne va pas au bout de la réflexion (zone 30, avec des trottoirs inexistant), pourquoi pas une zone de rencontre....</p>		
---	--	---

Les propositions UCIL

Le trottoir est tout sauf un long fleuve tranquille pour le piéton, et plus encore les PMR : poteaux, boîtiers électriques, panneaux, sans oublier les étalages de commerce et les terrasses des cafés. Des trottoirs trop étroits, souvent encombrés de stationnements licites ou non. Un piéton valide peut encore arriver à se faufiler entre les embuches, par contre, les poussettes, les personnes en fauteuil n'ont d'autre solution que la rue. Il n'est pas une rue de la Métropole qui ne présente ce type d'encombrement.

Il est clair que la constitution de l'aménagement urbain a conduit à ce type de situation malheureuse et rend difficile une éradication de ce problème, voire une forte amélioration. Mais quand ces problèmes se retrouvent dans des réalisations récentes ce n'est plus un état de fait ... c'est d'une certaine manière une erreur, au mieux un manque de volontarisme !.

Il est indispensable de mettre en œuvre une politique d'aménagement urbain privilégiant le cheminement piéton et des PMR là où il est naturel, c'est-à-dire, sur les trottoirs.

Le plan « Piéton » doit en définir les critères, et parmi ceux-ci, l'absence de tout obstacle public ou privé sur les trottoirs. Il faut effectivement ne pas reconduire dans les nouvelles voiries les difficultés existantes. Il est toujours désagréable de rencontrer dans des aménagements récents, et souvent réussis, la petite note désagréable d'un conteneur à verre au milieu d'un large trottoir....

Pour améliorer la situation actuelle, sur les aménagements anciens, il est indispensable d'établir un programme de déplacement

- des boîtiers électriques,
- des poteaux, par enterrement des lignes électriques ou accrochage des lignes de trolley sur les façades, etc.
- des conteneurs à verre, etc...

Un grand nombre de rues métropolitaines possèdent, en raison de leur tracé, des trottoirs très étroits, souvent impraticables ou rendus impraticables par des obstacles.

Dans des voiries étroites, et à faible circulation, des quartiers plus orientés vers le résidentiel

- la solution de la Zone de Rencontre semble la mieux appropriée, et donc à retenir. Une information sur l'objectif et le fonctionnement de la zone de rencontre est à réaliser pour sa bonne utilisation.
- Dans d'autres cas, le choix d'un seul trottoir de largeur normale peut être une solution dans certain cas.

Pour les urbanisations à venir, serait à prévoir la création d'une zone technique où serait installé tout le mobilier urbain public ou privé. Etals des commerces et terrasses de café, mais aussi végétalisation sont à installer sous des formes adaptées à la voirie. La réalisation du cours Emile Zola et la nouvelle rue Garibaldi sont des exemples à développer.

3 SITUATIONS A RISQUE

Dysfonctionnements constatés et quelques exemples

L'organisation de la rue conduit bien souvent à une mise en risque des piétons durant leur cheminement. Ce ne sont pas des dysfonctionnements avérés, mais plutôt des situations mal gérées ou insuffisamment élaborées. Quatre types en ont été relevés


- Un grand nombre de rues de la cité, souvent issues de chemins ruraux, ne présentent pas les caractéristiques d'une voirie normale. Normalement habitées ou passantes aujourd'hui, elles sont inadaptées pour une déambulation normale. Rues étroites sans trottoir, trottoirs trop étroits ou utilisés pour le stationnement, nécessitant le passage dans la rue des PMR et poussettes.

<p>Montée de Verdun (Tassin) et Rue Tourvielle (Lyon 5^{ème}) : Dans ces deux exemples le (les) trottoirs sont trop étroits et conduisent à cheminer, marcher sur la chaussée.</p>		
--	--	---

- Le cheminement protégé des piétons est illisible ou en contradiction avec la déambulation naturelle, évidente ou rapide. Ce qui conduit les piétons, d'une certaine manière, à se mettre en danger. Exemple de la route de Paris, aux Trois Renards à Tassin : sur l'autopont, donc hors voirie domestique, avec deux escaliers face à face, incitant à traverser directement alors que le passage protégé est à plus de 150m. Le cheminement piéton est illisible. Soit on peut traverser, alors un passage piéton est nécessaire, soit la traversée est interdite et une barrière conduisant au passage piéton protégé par un feu tricolore est indispensable. La place d'Arsonval est tout à la fois un nœud urbain, un pôle multimodal et un centre de quartier. Son fonctionnement est difficilement lisible et conduit à une situation à risque pour les piétons. La « multimodalité », si elle est inéluctable en ville, nécessite une étude appropriée pour éviter la confusion des modes et de ce fait l'émergence de risques pour les piétons.

<p>Place d'Arsonval : la place des différents modes est particulièrement confuse. Route de Paris (Tassin) : les escaliers piétons permettant de traverser, l'autopont de Tassin, ne sont pas associés à un passage piéton !</p>		
---	--	---

- Traversée, par les piétons et les vélos, des voies de tramways pour lesquelles l'arrivée n'est pas signalée (feu clignotant rouge, par exemple) comme c'est le cas pour la traversée des rues à circulation automobile. En effet cette ligne se trouve en site propre sur l'ensemble du parcours et la traversée des piétons n'est pas toujours liée à un passage à niveau ou un carrefour. La traversée est donc à l'appréciation du piéton et la visibilité par toujours suffisante. comme sur le passage de la rue JP Lévy

<p>Rue JP Lévy (Lyon 3^{ème}) : la traversée du T3. Manque de visibilité lors de l'arrivée du tramway Organisation de cheminements piétons, vélos, tram, etc peu lisible.</p>	
---	--

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

⚠ Tout un panel de risques liés à des aménagements ou des situations mal analysées:

- Passages piétons peu visibles ou mal signalés.
- Installation de bordures dépassant légèrement des trottoirs procédant d'une bonne idée pour éviter le stationnement des voitures, mais pour le piéton, c'est un piège et un risque de chute constatée
- Passages piétons sur des voies rapides ou utilisées comme by-pass à des embouteillages, comme dans le secteur de Champvert, rue professeur Patel

Rue Montebello (Lyon 3^{ème}) : pour éviter le stationnement des voitures des bordures ont été installées = véritables piège à piéton.,
Rue Professeur Patel (Lyon 9^{ème}) : un passage piéton dans une courbe sur une voie à forte circulation



Les propositions UCIL

La configuration de certaines situations ou aménagements de la rue conduit à des situations, clairement, à risque, dangereuses (traversée piétonne des voies du tramway), voire périlleuses (extrémité du cours Emile Zola à Cusset Villeurbanne, par exemple) etc...

Dans les différents cas constatés les règles du code de la rue sont appliquées, mais ne sont pas adaptées à la déambulation naturelle des piétons.

D'évidence, une attention, et un respect du code de la rue, par les piétons ou des automobilistes diminuerait fortement le risque, mais ce n'est pas une raison pour laisser perdurer ce type de situations.

La nécessité d'un aménagement à risque moindre ou incitatif est évidente.

Une réflexion est nécessaire, pour déterminer quelles sont les raisons de cette situation et élaborer des réalisations concrètes, dans le cadre d'une concertation sur le plan piéton, pour résorber les situations les plus graves ou réduire le niveau de risque

D'une manière plus concrète, nous proposons :

- La généralisation de la signalisation de l'arrivée d'un tram à toutes les traversées piétonnes, non intégrées à un carrefour, en particulier sur le T3.
- Lorsque des cheminements proposés sont sécurisés, fiables et cohérents, l'installation de mobilier urbain, tel que des barrières ou des ensembles végétalisés, doit être généralisée afin d'éviter les « by-pass »,
- La suppression de toutes les réalisations difficilement lisibles ou imprévisibles comme les bordures de trottoirs, comme les abaissements de trottoirs au passage piéton.

4 CHANTIERS NON SIGNALES OU MAL TERMINES

Dysfonctionnements constatés et quelques exemples

Les travaux impactant sur la voirie sont toujours perturbants pour les cheminements des piétons. Si l'on a pu constater plusieurs cas de travaux assez bien préparés comme sur la rue M Trouillet (Lyon 8^{ème}) pour lesquels le passage des piétons a été assuré par un chemin balisé et protégé, beaucoup de travaux engagés ne sont pas correctement balisés et laissent le piéton s'aventurer dans les méandres des chantiers. Quelques exemples trouvés au hasard des visites en marchant :

- ⚑ Travaux non effectués ou non terminés. C'est un invariant de la rue. Les travaux principaux terminés, la remise ne état de l'environnement n'est jamais réalisé ou fait à la légère

<p>Rue Prof Patel (Lyon 5^{ème}) par exemple, les plaques n'ont pas été remises correctement après la fin des travaux.</p> <p>Rue C Perier (Lyon 2^{ème}) : sans commentaire</p>		
--	--	---

- ⚑ Chantier terminé sans remise à l'état initial, ou correct pour les cheminements des piétons

<p>Rue Pierre Valdo (Lyon 5^{ème}) : plaque non ajustée au trottoir.</p> <p>Avenue J Jaurès (Lyon 7^{ème}) : la piste cyclable, partageant le trottoir n'a pas été rétablie dans sa continuité après travaux !</p>		
--	---	--

- ⚑ Chantier commencé sans qu'un aménagement prenne en considération le cheminement piéton

<p>Rue du Dauphiné (Lyon 3^{ème}) : le cheminement piéton est devenu impossible</p> <p>Rue de la Guillotière (Lyon 3^{ème}) : bien difficile pour un piéton de respecter le panneau !!.</p>		
---	--	---

Les propositions UCIL

S'il est normal que les chantiers soient générateurs de perturbations pour les cheminements des piétons et des PMR, encore faut-il que l'entreprise et la Métropole s'assurent que les contraintes sont acceptables et contrôlées, et que la déambulation des piétons et des PMR reste assurée.

En effet, la base de chantier s'étend généralement sur les trottoirs et, parfois, la piste cyclable. Et il est beaucoup trop rare que le constructeur prévoit les aménagements qui permettraient aux piétons un cheminement sécurisé. Au mieux une flèche les incite à traverser la rue et changer de trottoir...

Par ailleurs, ces chantiers qu'ils soient de construction ou de travaux de voirie pêchent par une finalisation bien souvent délaissée. En fait, la rue n'est pas restituée dans un état conforme à l'origine, créant des perturbations : décalage de sol, flaques d'eau en cas de pluie, trous non rebouchés, matériel de chantier oublié....

Nous proposons

- Que soit défini, redéfini ou précisé, mais surtout appliqué, un code d'installation des travaux qui prenne effectivement en compte les piétons, de la même façon que les transports en communs et l'automobile. Ceci devant s'accompagner d'une réelle surveillance et être contrôlé, par la Métropole, avant tout démarrage de chantier et pendant sa durée, son achèvement.
- Pour les travaux de voirie, une règle (un cahier des charges) doit être établie et un contrôle effectué lors de la validation de fin de chantier, sur la remise en état de la voirie et non pas seulement sur la finition des travaux de réseaux.

Par ailleurs la restitution correcte de la voirie pourrait faire l'objet d'un contrôle avec les habitants représentés par les Comités d'Intérêts Locaux (et Conseils de Quartier).

5 CONFLIT ENTRE PISTE CYCLABLE ET CHEMINEMENT PIETON

Dysfonctionnements constatés et quelques exemples

La matérialisation des pistes cyclables et des cheminements piétons devrait être un facteur de clarification du partage de la rue, en particulier quand elles sont sur un même espace (voies parallèles aux tramways, ...).

Or, les réalisations actuelles ne sont pas à la hauteur de cette attente.

En effet, le tracé des pistes cyclables, et plus particulièrement dans leur terminaison, est bien souvent une source de conflit.

🚧 Pistes cyclables discontinues entraînant un risque de conflit entre cyclistes et piétons.,

Avenue F Faure (Lyon 3^{ème}) : la piste cyclable s'arrête sur le trottoir sans aucune indication.
Rue de la Pagère (Bron) : la piste s'arrête sur une voie piétonne pour reprendre un peu plus loin...



🚧 Discontinuité ou incohérence dans les tracés

Rue JP Lévy (Lyon 3^{ème}) : la piste cyclable du T3 prend la place du chemin des piétons
Station Dauphiné Lacassagne : le cheminement piétons commence par un secteur piste cyclable sans solution pour les piétons !



🚧 Aménagement peu judicieux.

Rue aménagée avec d'un côté, un trottoir piétons et de l'autre une piste cyclable. Bien évidemment, et, surtout, naturellement pas respectée par les piétons et les cyclistes

Rue de la Galoche (Caluire) : rue aménagée avec d'un côté, un trottoir piétons et de l'autre une piste cyclable. Bien évidemment, et, surtout, naturellement, pas respectée par les piétons et les cyclistes.



🚧 Pistes cyclables et piétons mal différenciées, manque d'indications ou indications effacées.

Carrefour rue de Cuire et rue Denfert-Rochereau : la bande cyclable monte et traverse le trottoir dans l'angle pour atteindre la rue de Cuire sans continuité.
Rue E Reclus (Décines) : partage du trottoir illisible et signalisation est effacée.



Les propositions UCIL

La réalisation des pistes cyclables en lien avec les cheminements piétons ne fonctionne pas correctement :

- soit par un manque de différenciation,
- soit par un manque de rigueur dans l'élaboration,
- soit par des incohérences dans les tracés,
- soit par un manque de finition,
- soit par un manque de visibilité,
- soit par un entretien périodique non réalisé, les pictogrammes vélo ou piétons sont rapidement invisibles et rarement remis en état.

Cet état de fait conduit à un risque de conflit cycle-piéton, chacun pensant, parfois à juste titre, être dans son bon droit.

Nous proposons

- dans le cas de pistes cyclables et cheminements de piétons côte à côte, de privilégier un revêtement de sol très différencié et une séparation matérialisée non dangereuse pour les cyclistes, au mieux, une bande végétalisée, quand c'est possible
- d'abandonner les pistes cyclables tracées sur des trottoirs avec comme seule séparation une bande de peinture,
- de « terminer correctement » le traçage et la réalisation d'une piste cyclable de telle sorte qu'elle se raccorde à des voies normalement utilisées par les cyclistes
 - o évitant les pistes se terminant sur les trottoirs,
 - o les pistes dont le tracé est discontinu
 - o les pictogrammes qui ne conduisent nulle part....

Par ailleurs, la réalisation de zone de rencontre, correctement réalisées, est à privilégier dans les zones de chalandise ou les secteurs apaisés. Le partage de la rue reste toujours la meilleure façon de cohabiter dans ces secteurs. Ce ne serait pas le cas pour les pistes cyclables de grandes distances.

La nouvelle réglementation du « tourne à droite » pour les cyclistes, si elle permet une meilleur fluidité de la circulation vélo et d'éviter des passages sur les trottoirs pour « by passer » le feu, reste très peu visible et mal connue (voire ignorée) par les piétons ...il y a donc un risque de conflit.

6 COUPURES URBAINES

Dysfonctionnements constatés et quelques exemples

Si l'on veut développer la « marchabilité », tout ce qui facilite la déambulation des piétons et surtout la réduction des distances doit être favorisée.

Or aujourd'hui se pose le problème des coupures urbaines, c'est-à-dire, selon la définition, un obstacle physique compliquant les déplacements de proximité des piétons.

Ces coupures sont de plusieurs origines :

- Ancien passages, entre des propriétés, qui disparaissent du fait de l'urbanisation,
- Passage à l'intérieur de groupes d'immeubles rendu impossible par la fermeture complète des ensembles immobiliers.

En fait ces « suppressions » de passages passent inaperçues si l'on ne va pas au contact des habitants. Les « visites en marchant » permettent ce contact et la mise à jour de ces difficultés qui affectent le plus souvent les personnes les plus vulnérables, comme les seniors.

A titre d'exemple :

- ☛ Des passages piétons, anciens, sont supprimés dans le cadre de réalisations urbaines et conduisent à des détours pour les piétons.



- ☛ Certains passages, privés ou publics, ont été maintenus avec des horaires d'ouverture, permettant le passage des piétons en journée et le maintien du caractère privé en soirée.



Les propositions UCIL

D'une manière générale, l'étude pour le maintien et le développement d'un réseau de cheminements piétons, accessibles par les PMR, doit être entrepris par la Métropole. Cet ensemble de traversiers ou de passages était, avant la lettre, un réseau de cheminements spécifiques aux piétons, qui leurs facilitait les trajets, et qui avait été créé par le bon sens des habitants.

Il faut retrouver ce bon sens perdu dans l'urbanisation intensive.

La connaissance et l'élaboration de ce réseau ne peut-être fait qu'avec la participation et l'expertise des habitants. Seules les visites en marchant démultipliées dans les quartiers et les communes de la Métropole peuvent apporter une réponse, efficace.

En particulier, dans le cadre de cette étude, nous proposons

- d'engager une réflexion, dans le cadre du PDU et du PLUH, pour multiplier les autorisations de passage diurnes dans les propriétés,
- de développer les propositions de cheminement piéton comme dans le 5^{ème} arrondissement
- de continuer la mise en œuvre d'informations relatives au temps et à la distance pour les différents lieux publics. A l'exemple de Villeurbanne pour le réseau des parcs et jardins, ou la proposition en cours d'étude sur Lyon.

7 L'ABSENCE D'AMENAGEMENT POUR L'ACCES DES PMR

Dysfonctionnements constatés et quelques exemples

Si les voiries nouvelles ou requalifiées sont de façon générale convenablement traitées, les aménagements corrects pour le cheminement des PMR n'est pas vraiment une réalité sur la Métropole sur les voiries existantes.

- ⚠ Accès aux passages piétons entravés par des balises, des potelets ou des poteaux de signalisation voire des aménagements de caniveaux empierrés diminuant l'espace de passage, rendant impossible le passage, ou la rotation des fauteuils, des poussettes, des PMR

Rue Guivogne (Lyon 5^{ème}) : passage impossible.
Boulevard des canuts (Lyon 4^{ème}) la rotation d'un fauteuil est impossible !



- ⚠ Des obstacles disposés sur le trottoir qui interdisent la continuité du déplacement : mobilier urbain, étal, terrasses....

Rue du Chancelier (Ecully) : exemple anecdotique, de garage construit en avancé sur le trottoir, associé à une place handicapée, accessible uniquement par la rue.....



- ⚠ L'accès aux trottoirs n'est toujours traité de façon cohérente et continue

Station Dauphiné-Lacassagne (Lyon 3^{ème}) : le traitement du trottoir autour de la station n'est pas cohérent. Côté nord il se termine par un plan incliné, côté sud par un escalier.



Les propositions UCIL

Les carrefours sont des endroits toujours délicats dans les cheminements des piétons et PMR.

Le principe de disposer des abaissements de trottoir pour permettre l'accès au niveau de la rue est un palliatif utile, mais en réalité peu efficace. Ce manque d'efficacité devient une difficulté et une contrainte avec l'installation de plots ou de potelets dans le but d'éviter le stationnement des voitures. Dans certains cas constatés, même si la largeur de trottoir est normale, la rotation du fauteuil est impossible en raison des potelets.

- le relèvement de la rue au niveau des carrefours pour privilégier la déambulation des piétons et des PMR est la solution efficace. Elle dissuade aussi le stationnement intempestif sans gêner le passage. Une mise à niveau doit être programmée sur les voiries anciennes et systématique dans les voiries nouvelles ou en requalification.

Par ailleurs, de façon diffuse mais très présente, des aménagements rendent impossible le déplacement correct des PMR : rebords de trottoirs, trottoirs réduits par des aménagements...

- dans ce cas l'expertise des habitants peut permettre de détecter la réalité de proximité. Cette expertise peut être mise en évidence par des visites en marchant, qu'il faudrait développer sur la Métropole.

8 SIGNALISATION ET UTILISATION DES ZONES DE RENCONTRE

Dysfonctionnements constatés et quelques exemples

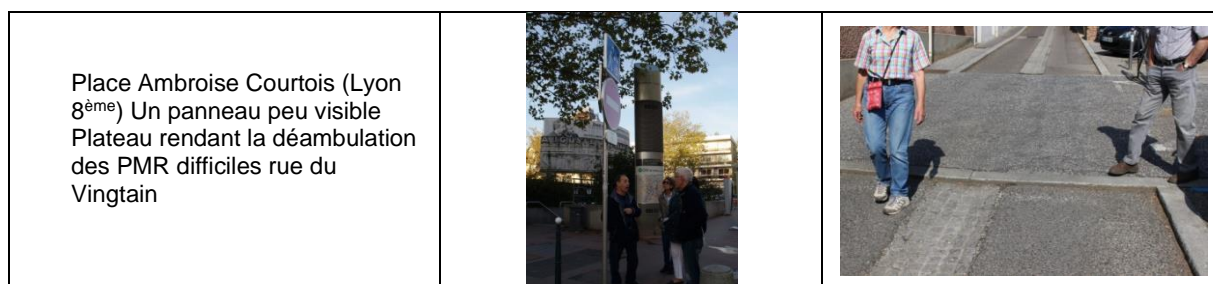
Si les zones de rencontre se développent sur le territoire de la Métropole :

- Elles sont souvent sur des secteurs limités
- Elles n'en respectent pas complètement le concept du partage de la rue
- Leur aménagement n'est pas conforme, voir inefficace
- Leur signalisation est souvent confuse et mal visible

C'est le cas de la rue du Vingtain, à Ste Foy, dont l'aménagement est plus décoratif qu'efficace : des plateaux surélevés empêchent la déambulation facile des PMR et des poussettes.

La signalisation des zones de rencontre n'est pas suffisante. Le panneau n'est pas toujours très visible dans l'environnement.

L'aménagement des entrées et sorties n'est pas toujours sécurisé, ni pris en compte : pas de passage « piétons » ni de pistes cyclables.



Propositions UCIL

Si les différents modes de déplacement peuvent cohabiter sur une zone de rencontre pourquoi délimiter dans celle-ci des zones piétonne, cycliste et voiture comme dans le 8^{ème} ? . Cela semble un contresens, source de danger et de conflits.

- La signalisation des Zones de Rencontre n'est pas assez lisible. Le panneau officiel est purement formel, souvent invisible, dans l'ensemble des signalisations, et parfois crée des confusions avec d'autres forme d'aménagement (dans la presque ille par exemple).
- La Zone de Rencontre doit être reliée en cohérence avec les déplacements hors zone et traitée de telle sorte que les piétons et les cyclistes trouvent des aménagements adaptés pour reprendre un cheminement normal dans les voiries habituelles.
- L'aménagement de la zone doit être uniquement orienté vers la déambulation facile des piétons, PMR et cyclistes
- Une signalisation au sol et peut être un revêtement différent permettrait leur identification, pour les voitures et, parfois, pour les cyclistes

Le concept de Zone de Rencontre est une solution à développer, sans arrière-pensée.

- dans les secteurs en centralité urbaine, les cœurs de quartier,
- les zones de chalandises
- les voiries difficiles à aménager (rues étroites et peu passantes.....)
- certaines situations à risque

Elles ont un rôle dans l'appropriation commune et partagée de la rue, sans exclusive ou conflit.

Nous demandons que soit activé le développement de ces zones de rencontre, avec les aménagements complémentaires cités.

Une information soutenue sur l'existence et le principe de ces zones, basées sur le partage réel de la rue, est indispensable.

9 LA QUESTION DES TROTINETTES

Dysfonctionnements constatés et quelques exemples

Point n'est besoin de donner un catalogue de photos des dysfonctionnements liés à un usage dévoyé des trottinettes.

La problématique est double

- Circulation sans respect des règles du code de la rue et surtout, sans considération aucune pour les piétons. Il est clair que l'usage de la trottinette (à l'opposé du vélo) est, pour ceux qui la pratique, un moyen d'aller plus vite et donc de ne pas s'encombrer de règles et d'attention.
- Dans la même démarche, les trottinettes sont laissées là où l'on en n'a plus besoin et en général dans des lieux qui créent des risques pour les piétons et plus particulièrement les personnes âgées :
 - o Entrée de station de métro
 - o Entrée de bâtiment public
 - o Etc ...

Propositions UCIL

Les différentes décisions qui ont été prises

- par la ville de Lyon : choix de deux opérateurs, récupération des trottinettes, projet de création d'emplacement de garage,
 - par Villeurbanne, qui a interdit les trottinettes sur sa commune,
 - l'arrêté du code de la route définissant l'utilisation des trottinettes qui a été publié,
- vont dans le bon sens.

Par contre, il faut une définir et mettre en œuvre une feuille de route commune sur l'ensemble de la Métropole