

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

Présentation

Il n'existe pas vraiment sur le Grand Lyon de plan de cheminement piéton, et de réalisation concrète généralisée, qui permettraient 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 sur le Grand Lyon 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 sont basés sur le libre choix de l'itinéraire. 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.

Pour alimenter la réflexion sur ce thème, la commission « Piétons » de l'UCIL a entrepris une série de « Visites en marchant » dans différents quartiers et villes du Grand Lyon. Le premier objectif est de réaliser un bilan 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

Ce document fait le point sur les premières « Visites en marchant » réalisées et notées ci-dessous



Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

Quartiers visités lors des visites en marchant

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
Lyon 2 ^{ème} Confluence	22/04/2014
Lyon 7 ^{ème} Gerland	20/05/2014
Lyon 7 ^{ème} Guillotière	03/06/2014

Quartiers programmés pour des visites en marchant

Oullins
Lyon 9 ^è et 5 ^{ème} Champvert Deux-Amants
Lyon 3 ^{ème} Mutualité Moncey Préfecture
Champagne au Mont d'Or
Lyon 3 ^{ème} Montchat
Caluire
Lyon 8 ^{ème} Laennec Mermoz
Bron
Vaulx-en-Velin Centre

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

Sommaire des types de dysfonctionnements rencontrés

1 - Discontinuité des cheminements piétons
2 - Trottoirs encombrés
3 – Situations à risque (passage dangereux, rues étroites, trottoirs inexistant, ...)
4 - Chantiers et travaux non correctement signalés ou terminés
5 - Conflit entre piste cyclable et cheminement piétons
6 - Aménagement de trottoirs et de carrefour pour l'accès au passage piétons des personnes à mobilité réduite
7 – Utilisation, signalisation et réalisation, non efficaces, des Zones de Rencontre,
8 – Le cas particulier du Tunnel Modes Doux

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 meilleure 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.

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

1 DISCONTINUITÉ DES CHEMINEMENTS

Dysfonctionnements constatés

<p>Pas de traversée piéton à proximité de bâtiments publics, d'une école. Nécessité d'un détour pour rejoindre un passage piéton protégé. (A noter que l'exemple de la rue Félix Brun est particulier, le passage était bien au droit de la sortie, mais déplacé lors du réaménagement de la rue, sans protection à la sortie)</p>			
<p>Passage piéton décalé par rapport à croisement, incitant les piétons à ne pas l'utiliser Dans l'exemple de la rue Joliot Curie, le passage aboutit, en outre, à un trottoir impraticable</p>			
<p>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. L'installation de passage piéton va parfois à contresens de la déambulation normale et directe des piétons (Station Colbert)</p>			
<p>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 Dans l'exemple du Cours Emile Zola, le passage protégé est situé à proximité d'une des sorties d'école inutilisée, les parents suivent donc le trajet naturel à travers l'entrée des bretelles du Boulevard Laurent Bonnevey.</p>			

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

1 DISCONTINUITÉ DES CHEMINEMENTS

Les réalisations positives

Villeurbanne a réalisé un réseau de cheminements piétons, 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.



Propositions UCIL

La continuité des cheminements des piétons est un principe indispensable dans l'organisation de la cité.
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

Nos propositions

- Passage piéton systématique au droit des arrêts de bus/tramways et sorties métro
- Privilégier les aménagements de voirie et passages protégés 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
- Proposer des itinéraires piétons, balisés et minutés, permettant d'accéder à des lieux publics, des parcs, des écoles, etc. l'autre intérêt est une incitation à ne pas utiliser la voiture pour les courtes distances !

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

2 TROTTOIRS ENCOMBRES

Dysfonctionnements constatés

<p>Trottoirs encombrés par du mobilier urbain (poteaux, panneaux), privé (étal et terrasse), logistique (poubelles non ramassées ou retirées) qui gênent le cheminement normal et paisible des piétons, et plus encore des PMR et des poussettes.</p>	 <p>Rue Joliot Curie (Lyon 5^{ème})</p>	 <p>Rue de Sèze (Lyon 6^{ème})</p>	 <p>Avenue F Faure (Lyon 3^{ème})</p>
<p>Implantations, désordonnées, de mobiliers urbains, parfois dans des zones à urbanisation récente.</p>	 <p>Ave G Leclerc (Tassin)</p>	 <p>Rue Clément Marot Lyon 7^{ème}</p>	
<p>Les alignements discontinus des immeubles, avec, parfois, du stationnement imbriqué, gênent le cheminement normal et obligent les piétons à se placer en situation de risque</p>	 <p>Rue St Gervais (Lyon 8^{ème})</p>	 <p>Cours Vitton (Lyon 6^{ème})</p>	 <p>Rue Cdt Charcot (Lyon 5^{ème})</p>
<p>Trottoirs étroits, impraticables, et ceci dans des rues parfois très étroites</p>	 <p>Rue P Baratin (Villeurbanne)</p>	 <p>Rue Jeanne d'Arc (Tassin)</p>	 <p>Rue C Boyer (Lyon 7^{ème})</p>

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

2 TROTTOIRS ENCOMBRES

Des réalisations positives

Dans les rues étroites, dans la mesure où la configuration s'y prête : suppression d'un trottoir pour n'en maintenir qu'un de largeur normale.	 <p>Rue de Tourvielle Lyon 5^{ème})</p>
Le projet du cours Emile Zola prévoit la création d'une bande technique entre le trottoir et la piste cyclable et la rue, pour implanter tout le mobilier urbain, étals et terrasses de café, mais aussi végétalisation, ainsi que quelques stationnements et livraison	

Propositions UCIL

Le trottoir est tout sauf un long fleuve tranquille pour le piéton : poteaux, boîtiers électriques, panneaux, sans oublier les étalages de commerce et les terrasses des cafés. Des trottoirs trop étroits, souvent encombrés de stationnement licite 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.

Nos propositions :

- Pour améliorer la situation actuelle, il est indispensable d'établir un programme de déplacement des boîtiers, de déplacement de poteaux, par enterrement des lignes électriques ou accrochage des lignes de trolley sur les façades, etc.
- Pour les urbanisations à venir, créer une zone technique où serait installé tout le mobilier urbain public ou privé. C'est ce qui est envisagé pour la requalification du cours Emile Zola à Villeurbanne
- Dans les voies étroites, à faible circulation, la solution de la Zone de Rencontre semble la mieux appropriée, et donc à retenir.
- La solution d'un seul trottoir, lorsque c'est possible, est aussi à retenir.

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

3 SITUATIONS A RISQUE

Dysfonctionnements constatés

<p>Rue étroite sans trottoir, trottoirs trop étroits ou utilisés pour le stationnement, nécessitant le passage dans la rue des PMR et poussettes</p>				
<p>Le cheminement protégé des piétons est en contradiction avec la déambulation naturelle, évidente ou rapide. Les piétons sont d'une certaine manière conduits à se mettre en danger Exemple de la route de Paris : deux escaliers face à face incitant à traverser directement alors que le passage est à plus de 150m !</p>				
<p>Traversée, par les piétons et les vélos, des voies de tramways pour lesquelles l'arrivée n'est pas signalée (feu clignotant rouge) comme c'est le cas pour la traversée des rues à circulation automobile.</p>				
<p>Passage piétons peu visible ou mal signalé. Beaucoup de passages sont dans ce cas, et, qui plus est, sur les grands axes.</p>				

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

3 SITUATIONS A RISQUE

Des réalisations positives

Propositions UCIL

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

Dans les différents cas constatés une attention, et le respect du code de la rue, par les piétons ou des automobilistes, diminueraient 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.

Nous proposons :

- La mise en œuvre d'une réflexion, suivie de 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.
- L'installation de mobilier urbain, barrières, ensemble végétalisé pour empêcher le « by-pass » de la déambulation sécurisée
- Mettre en œuvre une campagne de sensibilisation pour rappeler les règles de la rue et inciter les piétons à ne pas se mettre en situation de risque.

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

4 CHANTIERS NON SIGNALES OU MAL TERMINES

Dysfonctionnements constatés

<p>Travaux non effectués ou non terminés. C'est un invariant de la rue. Les travaux principaux terminés, la remise en état de l'environnement n'est jamais réalisée ou est faite à la légère</p>	 <p>Rue C Perier (Lyon 2^{ème})</p>	 <p>Rue J Valier (Lyon 7^{ème})</p>	 <p>Ave Felix Faure (Lyon 3^{ème})</p>
<p>Chantier terminé sans remise à l'état initial de l'organisation de la rue Piste cyclable, partageant le trottoir non rétablie après travaux, d'où un risque avéré de conflit cyclistes / piétons</p>	 <p>Avenue J Jaurès (Lyon 7^{ème})</p>		
<p>Chantier commencé sans qu'un qu'aménagement prenne en considération le cheminement piéton</p>	 <p>Rue C Marot (Lyon 7^{ème})</p>		
<p>Travaux réalisés, et visiblement validés, qui créent une situation dangereuse pour les piétons</p>	 <p>Rue C Boyer (Lyon 7^{ème})</p>		

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

4 CHANTIERS NON SIGNALES OU MAL TERMINES

Des réalisations positives

Le passage des piétons est assuré par un chemin balisé et protégé



Rue M Trouillet (Lyon 8^{ème})

Propositions UCIL

Les chantiers sont toujours générateurs de perturbations pour les cheminements piétons. En effet, la base de chantier s'étend généralement sur les trottoirs et, parfois, la piste cyclable. Et il est 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... ! Par ailleurs, ces chantiers qu'ils soient de construction ou de travaux de voirie pèchent 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 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 devra s'accompagner d'une réelle surveillance et être contrôlé avant tout démarrage de chantier.
- Pour les travaux de voirie, une règle 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.

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

5 CONFLIT ENTRE PISTES CYCLABLES ET CHEMINEMENT PIETON

Dysfonctionnements constatés

<p>Pistes cyclables discontinues entraînant un risque de conflit entre cyclistes et piétons. L'exemple montré est: la piste cyclable le long de T3 qui se termine sans préavis ni signalisation sur le trottoir de l'avenue Félix Faure</p>	 <p>Ave F Faure (Lyon 3^{ème})</p>		
<p>Discontinuité ou incohérence dans les tracés Trois exemples :</p> <ul style="list-style-type: none">- La piste cyclable du T3 prend la place du chemin des piétons qui doivent traverser la rue- La passerelle de la voie verte est supprimée à la Confluence conduisant les cyclistes à prendre les voies piétonnes- Rue J Jaurès la piste cyclable s'interrompt à chaque escalier du métro	 <p>Rue JP Lévy (Lyon 3^{ème})</p>	 <p>Voie Verte (Lyon 2^{ème})</p>	 <p>Rue J Jaures (Lyon 8^{ème})</p>
<p>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</p>	 <p>Rue M Jacob (Lyon 5^{ème})</p>		
<p>Pistes cyclables et piétons mal différenciées. Le revêtement ne met pas suffisamment en évidence les deux pistes.</p>	 <p>Esplanade (Tassin)</p>		

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

3 5 CONFLIT ENTRE PISTES CYCLABLES ET CHEMINEMENT PIETON

Des réalisations positives

Propositions UCIL

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 (trottoir, voies parallèles aux tramways, ...).

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

- soit par un manque de rigueur dans l'élaboration
- 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

Nous proposons

- dans le cas de pistes cyclables et cheminement piéton côte à côte, de privilégier un revêtement de sol très différencié et une séparation matérialisée non dangereuse pour les cyclistes par exemple: bande végétalisée
- 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 en évitant les situations conflictuelles

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

6 AMENAGEMENT DES CARREFOURS

Dysfonctionnements constatés

Les abaissements de trottoirs destinés à faciliter le passage de fauteuils et poussettes, ne sont qu'un palliatif à des aménagements plus judicieux. Par contre, dans ce cas, des travaux mal finis, rendent inopérants voire dangereux ces aménagements !



Ave F Faure (Tassin)

Accès aux passages piétons entravés par des balises, des potelets ou des poteaux de signalisation diminuant l'espace de passage



Cours Vitton (Lyon 6^{ème})



Rue Guivogne (Lyon 2^{ème})

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

6 AMENAGEMENT DES CARREFOURS

Des réalisations positives



Carr Cosmos / Mermet (Tassin)



Carr F Brun/Bon Lait (Lyon 8^{ème})

Relèvement des rues au niveau du trottoir sur l'ensemble du carrefour le passage à niveau des piétons et des PMR et, par conséquence, le ralentissement des voitures

Propositions UCIL

L'aménagement des carrefours n'est actuellement envisagé que dans l'optique de la circulation automobile, même si quelques réalisations pionnières proposent des solutions priorisant le passage des piétons, des PMR et des poussettes.

Nous proposons

- le relèvement de la rue au niveau des carrefours pour privilégier la déambulation des piétons et des PMR. Cet aménagement doit être systématique dans les voiries nouvelles ou en requalification.
- Une implantation des poteaux ou signalisations, aux carrefours, n'empiétant pas sur le cheminement des piétons. Si les potelets empêchent judicieusement le stationnement illicite des voitures, cela ne doit pas être au détriment des piétons

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

7 SIGNALISATION ET UTILISATION DES ZONES DE RENCONTRE

Dysfonctionnements constatés

<p>La signalisation des zones de rencontre, par le panneau ad hoc, n'est pas suffisante :</p> <ul style="list-style-type: none">- Le panneau n'est pas toujours très visible dans l'environnement- La zone n'est pas repérée au sol en entrée/sortie	 <p>Place A Courtois (Lyon 8^{ème})</p>
<p>L'aménagement des entrées sorties n'est pas toujours sécurisé, ni pris en compte</p> <ul style="list-style-type: none">- Pas de passage « piétons » en continuité de la zone- Pas de continuité de pistes cyclables <p>La Zone de Rencontre doit être reliée en cohérence avec les déplacements hors zone</p>	 <p>Av Lumière(Lyon 8^{ème})</p>
<p>Alors que le principe d'une zone de rencontre est le partage de la rue, cette zone ménage des tracés pour chacun des modes, ce qui est un contresens dans la mise en œuvre, et un contre exemple des règles du partage de la rue.</p>	 <p>Place A Courtois (Lyon 8^{ème})</p>

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

7 SIGNALISATION ET UTILISATION DES ZONES DE RENCONTRE

Des réalisations positives

Propositions UCIL

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

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

Nous proposons d'activer le développement de ces zones de rencontre, avec les aménagements complémentaires suivants

- Adopter une signalisation plus visible, par des marquages au sol en entrée de zone, et si nécessaire un rappel sur la zone
- Assurer les sorties de zone pour les cheminements piétons et cycliste pour la réinsertion dans la voirie normale (passage piétons par exemple)
- Faire une information soutenue de l'existence et du principe de ces zones, basées sur le partage réel de la rue

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

8 LE CAS DU TUNNEL MODES DOUX

(Nota : cette visite a été effectuée le 12/02/2014, avant l'accident grave du cycliste)

Dysfonctionnements constatés

<p>Impossibilité de se croiser entre deux groupes sans empiéter sur la piste cyclable, ce qui, en outre, présente un risque du fait de la faible visibilité dans le tunnel</p>		<p>Si la largeur du trottoir est bien normalisée, son utilisation est différente de celle d'une voirie urbaine. En effet dans une rue, il y a en général deux trottoirs ce qui double la capacité, ce n'est pas le cas ici.</p>
<p>Visibilité dans le tunnel, aspect piéton Les animations, projetées sur les murs, pour qu'elles soient visibles, conduisent à supprimer l'éclairage du tunnel pour ne laisser qu'un éclairage de positionnement</p>		<p>La visibilité des personnes est insuffisante et limitée à quelques mètres et la pénombre conduit à une sensation d'anxiété, voire d'appréhension pour certains, amplifiée par la durée de la traversée. Ce phénomène est, par ailleurs, amplifié par le fait que l'attention est occupée par les animations Par ailleurs, ce manque de visibilité pose question quant à la conformité avec les règles concernant la circulation des PMR</p>
<p>Visibilité dans le tunnel, aspect cycliste Environ 60% des cyclistes n'ont pas d'éclairage sur leur vélo</p>		

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

8 LE CAS DU TUNNEL MODES DOUX

Propositions UCIL

Si le tunnel Modes Doux s'avère une réalisation judicieuse et innovante, la réalisation pratique n'est pas à la hauteur de l'ambition. Il est indispensable d'augmenter la capacité d'un trottoir.

Nous proposons :

Pour le cheminement des piétons (deux pistes non totalement satisfaisantes)

- Doubler le trottoir en utilisant partiellement la piste cyclable pour ne laisser que la piste Saône Rhône et autoriser le passage des vélos sur la voie de bus dans le sens Rhône-Saône. (risque du à la faible visibilité)
- Supprimer la circulation du bus pour la transférer dans le tunnel routier et réaménager la voirie

Pour la visibilité dans le tunnel, une première question se pose : faut-il maintenir les animations ?

Oui, peut-être, mais pas au détriment de la visibilité de déambulation. Une solution possible, mais dont la faisabilité et la pertinence sont à étudier, serait de placer un éclairage indirecte, vers le sol, en continu le long de la piste piéton à une hauteur telle qu'elle ne perturbe pas totalement la vision des animations (1,2 m environ)

Pour les cyclistes, un meilleur éclairage du tunnel réduirait fortement le risque, mais une information sur la nécessité de l'éclairage des vélos doit être rappelée à l'entrée du tunnel.

Enfin, l'idée d'une animation musicale est judicieuse mais il faudrait faire le choix d'un thème moins angoissant, et d'un style plus apaisant....

Cheminement piéton : Dysfonctionnements et propositions

