

**pour la cité humaine  
les droits du piéton  
7, Rue Major Martin – 69001 LYON**

**Date : 5 avril 2007**

**Mise à jour :**

**Rédacteur : Y. Gascoin**

**15 Rue St Antoine – 69003 LYON**

**Tél. 04 78 54 09 97**

**Courriel : yves.gascoin@club-internet.fr**

**Le piéton en ville,  
ses besoins ses craintes**

**Le mode de déplacement universellement partagé**

**Déplacements en voiture, en train, en avion, etc. On est inévitablement piéton à certains moments du déplacement.**

**Si l'on perd l'usage de la marche, l'assistance de tiers devient obligatoire (fauteuil roulant).**

**Dans la nature, l'homme est mauvais sprinter mais bon marcheur ou trotteur. Au bout d'une journée**

**de poursuite, le pygmée bat la gazelle à l'endurance.**

**Une heure de marche par jour : le plus élémentaire des exercices.**

**Dans les centres, environ 50 % des déplacements à pied. C'est le premier mode, devant la voiture et**

**les transports en commun.**

**Impasse du tout voiture**

**En 1950, on la gare facilement le long du trottoir, devant son immeuble. René Gascoin à Marseille**

**peut identifier les voitures en stationnement sur son trajet domicile - travail.**

**Vers 1970, toutes les villes sont "bourrées" de voitures. Le premier problème du conducteur devient le**

**stationnement. Payant ou gratuit : tous les emplacements sur voirie sont saturés.**

**Allongement des**

**temps et des coûts. On élargit l'espace dédié à la voiture (circulation et stationnement) en réduisant**

**les trottoirs, parfois jusqu'à l'excès.**

**Après 1980, un constat : impossible de faire entrer encore plus de voitures en ville.**

**C'est une**

**impasse. On révisé les plans par recours aux transports collectifs (toutes distances) et aux modes**

**doux, marche et vélos (courtes distances).**

**Lyon comprend bien le problème. Première agglomération française à se doter d'un plan de**

**Déplacement Urbains, imposé par la loi.**

**Les parking s'enterrent. De plus en plus réservés pour des stationnements courts. Le prix du**

**stationnement long dans les centres devient prohibitif. Une place souterraine en parc public : 30 000**

**€. A comparer au prix de la voiture : 20 000 €.**

**Le stationnement consomme 12 m<sup>2</sup> par voiture + 12 m<sup>2</sup> d'allées = 24 m<sup>2</sup>. Pour une famille de 3 actifs (père, mère et grand enfant), chacun motorisé : 75 m<sup>2</sup> pour le logement et 75 m<sup>2</sup> pour garer les voitures. Un deuxième loyer : insupportable. Il faudrait que la moitié des m<sup>2</sup> de plancher de la ville soient dévolus au stationnement ! Impossible. Coût exorbitant.**

**Les dangers des déplacements urbains : encore la voiture**

**Le système a un gros défaut : il est très dangereux.**

**En 1900, en Angleterre, obligation d'un piéton avec fanion rouge devant la voiture.**

**Vers 1970, record des accidents en France : 17 000 tués par an sur la route, dont 6 000 jeunes. C'est plus que la guerre d'Algérie (moyenne de 5 000 morts par an, côté français).**

**Aujourd'hui en Chine : 100 000 morts par an ! Dont 70 % de piétons et cyclistes.**

**En résumé : libre usage de la voiture : un bilan de guerre.**

**Pour les diminuer, obligation de diminuer la vitesse. Depuis 1975, vitesses limitées sur toutes les routes et ceintures de sécurité. En ville, réduction de 60 à 50 km/h. On passe à 8 000 morts vers 2 000.**

**Depuis 2002, énergique campagne de sécurité routière. On ne change pas les vitesses limitées mais on les fait respecter. La vitesse moyenne sur route baisse de 10 km/h. Passage à 5 000 tués par an.**

**Soit une chute de 40 % ! Magnifique résultat. Des gains sont encore possibles, bien entendu.**

**Le piéton, encombrement minimal, mais vulnérabilité maximale**

**Voiture Moyenne de 1, 2 personne par voiture. Soit 5 voitures pour transporter 6 personnes**

**A 50 km/h, intervalle de sécurité entre 2 voitures = 20 m. Soit 50m<sup>2</sup> par personne.**

**Bus 80 personnes. Intervalle de sécurité = 30 m. Soit 1,5 m<sup>2</sup> par personne**

**Piéton. En circulation dense ne dépasse guère 1 m<sup>2</sup>. Cinquante fois moins que la voiture !**

**Sécurité. On peut considérer que le nombre d'infractions au Code de la Route est équivalent pour toutes les catégories d'usagers. Sauf les motos, victimes d'adduction à la vitesse.**

**Piétons France entière en 2005 : 680 tués (soit 12 % du total) et 14 000 blessés graves(soit 14 % du total). Par rapport à 2004 : + 5 % de piétons tués (au lieu de moins 5 % tous usagers) dont 70 % en agglomération.**

**En ville 40% des victimes graves sont des piétons.**

**La raison est évidente. Dans un choc le piéton, sans protection, est fortement accidenté. Le conducteur, protégé par sa carrosserie, ceinture, airbag, n'a que quelques contusions.**

**Conclusion : les plus dangereux doivent redoubler de prudence vis à vis des plus vulnérables.**

**Orientation de la loi Badinter (indemnisation des piétons) et du futur Code de la Rue. Des cheminements directs et plats**

**Au plus court. Comme chacun, le piéton n'aime pas les efforts inutiles. Il recherche trajets les plus courts.**

**Il apprécie :**

- la possibilité de traverser une aire piétonne en diagonale (et non pas contournement, à l'équerre) ;

- la rue en diagonale (en rupture avec la trame orthogonale) ;

- les passages piétonniers directs au travers des pâtés de maison.

**A plat. N'aime pas les marches ni les trop fortes rampes (10 %). Pour fauteuil roulant, la bordure de**

**trottoir (15 cm) est une épreuve. Pente de 4 % maxi, avec replats de repos.**

**Une loi de 1974 (début du septennat Giscard d'Estaing) prescrivait déjà d'abaisser les bordures de**

**trottoir au droit des passages piétons. 33 ans plus tard, il n'y a que 1/3 de réalisé !**

**Les architectes adorent mettre des marches dans leurs projets. Exemples à Lyon : place des Jacobins**

**et place Antonin Poncet. Cela plait aussi aux élus qui privilégient le beau (à leurs yeux) sans savoir**

**qu'ils compliquent la vie des moins valides.**

**Le trottoir, espace refuge de tranquillité et sécurité dans la ville**

**Plaisir d'aller et de venir, partout dans la ville, en liberté et en sécurité.**

**Très rares sont les cas de piétons fauchés sur les trottoirs. Protégés par la file stationnement le long**

**de la plupart des trottoirs.**

**Première gêne : les trottoirs très étroits, réduits dans les années 70 pour augmenter les**

**emplacements de stationnement ou le nombre de files de circulation. Piétons**

**descendant sur la**

**chaussée. Danger.**

**Dans rues étroites, une file de circulation et une file de stationnement. En face (stationnement interdit)**

**trottoir obstrué par le stationnement illicite "à cheval". On pose des potelets qui suppriment**

**l'encombrement des voitures mais rétrécissent le trottoir à des valeurs ridicules.**

**Personne n'a le**

**courage d'élargir ces trottoirs en supprimant la file de stationnement !**

**Deuxième gêne. Les encombrements multiples. Stationnement illicite voitures et motos. Terrasses et**

**étalages du commerce. Poubelles en attente de collecte ou de rangement. Mobilier urbain de toute**

**nature. Circulation des illicite des vélos, effet d'entraînement des vélos en libre service (Vélo'v).**

**Le trottoir est devenu la variable d'ajustement de l'espace urbain. Les plus forts tendent à s'imposer**

**face aux plus faibles.**

**Nous demandons pas une largeur proportionnée à notre nombre de déplacement (ce serait 50 % de**

**la largeur entre façades !). Plutôt que des trottoirs de 5 m encombrés, nous voulons des trottoirs de**

**2 m , bien dégagés sur toute leur longueur. Permet les dépassements piéton / piéton et les**

**croisements piéton / poussette.**

**Pour traverser, le problème se complique**

**C'est la zone à partager obligatoirement dans le temps avec la voiture. Source de tous les dangers**

**Il faut d'abord y parvenir. Lorsque les passages piétons ne sont pas tracés, toujours du stationnement**

**aux angles de rue, sur notre trajectoire naturelle et réglementaire. Gène et danger : ces véhicules**

**nous masquent aux conducteurs. Le Grand Lyon a fait des efforts remarquables pour améliorer la**

**visibilité ('Oreilles de Mickey').**

**Le Code de la Route nous autorise à traverser partout, sauf à moins de 50 m des passages piétons.**

**Nous demandons à nos adhérents de ne pas en abuser. Car les conducteurs ont oublié cet article du**

**Code de la Route. Ils croient que les piétons ne doivent traverser que sur les passages piétons.**

**Les Feux. Le piéton prudent ne se fie pas au feu rouge voiture à l'aveugle. Avant de s'engager, il**

**préfère attendre que toutes les files de circulation soient arrêtées. Figurine lumineuse Rouge ou Verte.**

**Tous les piétons comprennent. Mais il y a le "rouge de dégagement". Là, plus personne ne comprend.**

**Les feux seraient-ils déréglés ?**

**Les sens uniques à plusieurs files de circulation. Danger. Accident type rue de la Barre.**

**Quel rayon d'action à pied ?**

**En 30 minutes vous faites 2 km à pied. Tracez cela sur un plan et vous verrez que vous pouvez aller**

**beaucoup plus loin que vous le croyez. Anecdote de la réceptionniste du Grand Lyon, jour de grève**

**des bus. Sur trajet Croix Rousse – Part Dieu, 45 minutes à pied seulement.**

**Sur de nombreux trajets, en 30 minutes vous allez aussi vite que par le bus. Et même la voiture si**

**vous devez perdre 10 minutes à l'arrivée pour rechercher un stationnement sur voirie qui se libère.**

**Seul le vélo fait mieux.**

**Si vous faites 2 fois 30 minutes (matin et soir pour aller au travail) c'est excellent pour la santé.**

**Les transports en commun, relais indispensables de la marche**

**Indispensables au delà des 2 km. C'est pourquoi nos adhérents sont aussi des usagers des transports**

**collectifs. Nous veillons à maintenir des fréquences pas trop rares, des vitesses moyennes correctes,**

**des correspondances courtes et pratiques (et non pas comme celle du tram T3 à la gare de la Part**

Dieu).

**Notre conseil : plutôt que d'attendre près de chez vous le bus qui ne passe que toutes les 20 minutes,**

**dirigez vous, à 5 minutes à pied sur une ligne à fréquence élevée. Votre temps de déplacement ne**

**sera pas allongé et vous aurez au moins fait un peu d'exercice !**

**Conclusion**

**La marche, mode le plus important en ville. Non polluant, non dangereux, bon pour la santé,**

**consommant peu de place.**

**Longtemps considérée comme un mode ringard, au bénéfice du tout auto, sa position ne s'est pas**

**réduite pour autant. Elle s'est même renforcée à Lyon au cours des 10 dernières années. Il faut**

**redonner au piéton un espace correct là où on l'a trop brimé. Et, bien sur, dans tous les nouveaux**

**aménagements.**

**L'articulation avec les transports collectifs est essentielle.**

**Nous avons pour les piétons d'excellents textes à Lyon : le Plan des Déplacements Urbains, la Charte**

**du Piéton, la Charte Accessibilité, le Plan Modes Doux, etc. Les élus les ont adoptés (à l'unanimité en**

**général). Ils doivent avoir le courage de les appliquer, dans l'intérêt général.**