

charte du piéton



La Communauté urbaine de Lyon, les communes membres, et le SYTRAL, porteurs du développement de la marche à pied dans l'agglomération, s'engagent sur les objectifs de la présente charte. Les signataires veilleront à ce qu'elle reste fidèle à l'esprit et aux engagements du Plan des Déplacements Urbains.

## Programmation

La Communauté urbaine de Lyon mettra en œuvre, dès 1999, une série de mesures améliorant les déplacements piétons.

### Mesures concernant l'aménagement des trottoirs

- Aménager des abaissements de trottoirs devant les passages piétons.
- Réaliser des avancées de trottoirs ou des dispositifs réduisant la longueur des traversées.
- Aménager des élargissements de trottoirs sécurisés au droit des sorties des écoles et autres lieux très fréquentés par les piétons.
- Positionner ou repositionner le mobilier urbain de façon à permettre une circulation aisée des piétons sur leur trottoir.
- Construire des arrêts de bus rehaussés et en alignement de la voie.

### Mesures concernant les traversées de chaussées

- Repeindre les passages piétons régulièrement et si nécessaire, compléter les passages manquants sur certaines branches.
- Tracer une ligne d'arrêt pour les véhicules quelques mètres avant les passages piétons.
- Vérifier que les temps de traversée aux carrefours à feux sont adaptés à tous les piétons.
- Alerter le piéton de la présence d'un couloir bus à contresens.

### Mesures relatives à l'information

- Jalonner les itinéraires touristiques et les grands équipements de l'agglomération.

*Un comité de suivi de la charte du piéton sera créé. Composé d'élus, de techniciens, et de représentants des milieux associatifs, il aura pour mission de constater le respect de la charte et de contrôler la mise en œuvre des mesures prévues.*



## Validation

La charte du piéton sera validée par les instances exécutives des différentes collectivités locales au cours du premier semestre 1999.

# Contexte

URBAINE COMME DES COMMUNES MEMBRES.

**La Communauté urbaine de Lyon, le SYTRAL et les différents partenaires du Plan des Déplacements Urbains souhaitent favoriser la marche à pied sur le territoire communautaire. Ce mode de déplacement ne dégrade pas l'environnement et il est le plus lié aux activités urbaines. L'aménagement de la ville doit donc lui donner une place centrale. La rue est un espace public ouvert à tous, et en premier lieu aux piétons.**

La marche à pied est un mode de déplacement dominant dans l'agglomération, en augmentation de 17% entre 1986 et 1995. C'est surtout un mode universel.

Que l'on soit automobiliste ou usager des transports en commun, on est, à un moment de son déplacement, un piéton. Si on tient compte des trajets terminaux en transports en commun et en voiture, c'est près de la

moitié des déplacements dans l'agglomération qui sont réalisés à pied (soit environ 3 200 000 déplacements par jour).

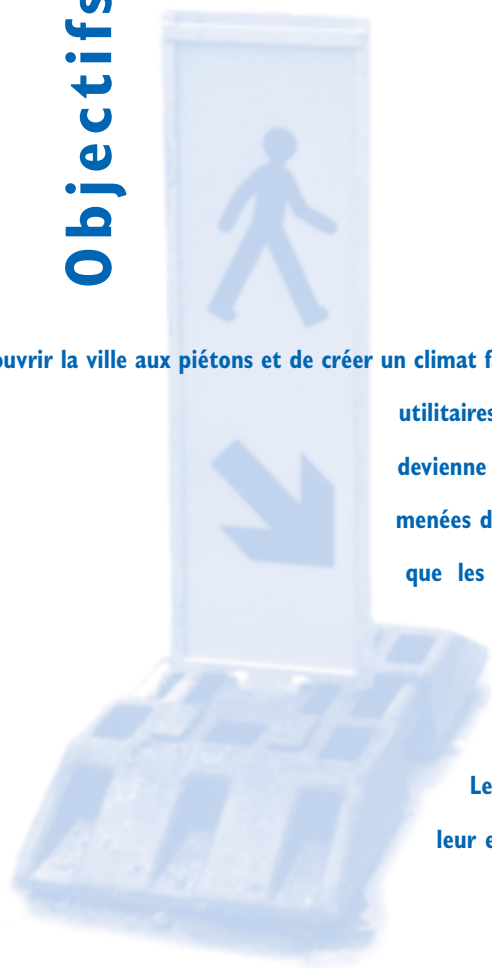
Pour les déplacements effectués intégralement à pied, 17% d'entre eux dépassent un kilomètre de distance (soit environ trois interstations de bus), la moyenne étant proche de 800 mètres.

La marche à pied est peu développée dans les zones périurbaines où elle représente 18% des déplacements contre 40% en centre ville (Lyon-Villeurbanne). C'est le mode de déplacement principal des jeunes, des chômeurs et des inactifs, retraités ou non. Par contre il est peu utilisé par les professions libérales et intermédiaires, les artisans et les agriculteurs (environ 20% de leurs déplacements). Enfin, les victimes piétons de la circulation – encore trop nombreuses – sont essentiellement les très jeunes et les personnes âgées.

Face à ce constat, il faut considérer le développement de la marche à pied comme une priorité et mettre en œuvre les moyens nécessaires pour permettre une pratique aisée et massive de la marche à pied par l'ensemble de la population dans des conditions de sécurité optimale.

# Objectifs

Il s'agit d'ouvrir la ville aux piétons et de créer un climat favorable à la pratique de la marche à pied en ville pour les déplacements utilitaires et quotidiens, autant que pour la promenade ou le tourisme, afin qu'elle devienne un mode choisi plus qu'un mode subi. Ces deux démarches doivent être menées de manière indissociable et concomitante. Il est important de rappeler ici que les objectifs d'aménagement des déplacements piétons doivent être en cohérence avec la hiérarchisation des voies où s'effectuent les cheminements. Cette cohérence est indispensable à la crédibilité des aménagements piétons. Les usagers seront sensibilisés à ce mode de déplacement s'il leur est offert de bonnes conditions de circulation.



## OUVRIR LA VILLE AUX PIÉTONS

### Favoriser les déplacements à pied

- **Garantir aux piétons un espace minimum**, en tous lieux et de façon permanente, sur lequel ils peuvent cheminer en toute tranquillité, et partager la rue avec les autres usagers (automobilistes, cyclistes...).
- **Assurer la continuité des itinéraires** en ouvrant la ville aux piétons (permettre aux piétons de franchir les coupures physiques urbaines et les grands îlots bâtis) et en assurant l'homogénéité des aménagements sur un cheminement accessible aux personnes à mobilité réduite.
- **Éviter au piéton toute perte de temps** et lui donner les trajets les plus courts, car ses déplacements sont lents.
- **Aider le piéton à se déplacer dans la ville** par le jalonnement des principaux pôles d'attraction piétons et des monuments de l'agglomération ou en favorisant l'accès au réseau des transports en commun.
- **Reconsidérer le rôle des piétons dans l'économie de quartier** en réaménageant les axes commerçants.





### Développer la qualité des aménagements piétons

- **Améliorer la conception et la gestion des projets d'aménagement**, puis leur réalisation en faisant appel à un pilote d'opération : il pourra fédérer l'intervention des différents services urbains (éclairage, signalétique, voirie, assainissement, transports en communs...).
- **Perfectionner la mise en œuvre des aménagements** et la gestion des chantiers propres (élargissement aux petits chantiers, ne pas imposer au piéton des situations dangereuses ou des détours pour éviter un chantier)
- **Intégrer le fait que le piéton est très sensible à son environnement** et que celui-ci peut le dissuader de marcher s'il n'est pas agréable.



### Assurer la sécurité des piétons

- **Réduire la vitesse des véhicules** pour obtenir des vitesses compatibles avec les usages et les fonctions de la voie, des vitesses respectueuses des piétons.
- **Assurer la visibilité entre les piétons et les véhicules** mécanisés en faisant en sorte que chacun puisse voir et être vu de l'autre.
- **Sécuriser les traversées piétonnes** en adaptant la localisation des passages piétons aux contraintes des lieux et aux besoins des usagers. On veillera par ailleurs à minimiser pour le piéton le temps d'exposition au risque sur la chaussée.
- **Détecter et supprimer les situations ambiguës** pour les piétons par une identification claire des espaces dévolus à chaque usager de la voirie.
- **Avertir l'automobiliste de la présence d'équipements ou de lieux fortement fréquentés par les piétons** à l'aide d'un aménagement personnalisé visible depuis la chaussée, et le ralentir, si nécessaire.



### Informers, sensibiliser et éduquer l'usager

- **Susciter l'envie d'effectuer un trajet à pied** plutôt que par un autre mode de déplacement.
- **Mener des actions de prévention et de formation** auprès des piétons, des automobilistes et des autres usagers relatives aux comportements de chacun dans la rue.
- **Favoriser la concertation** avec les associations d'usagers lors d'un projet de voirie.
- **Centraliser les informations relatives aux difficultés** rencontrées par les piétons pour rendre plus efficace leur traitement.

## Propositions

Préalablement à toute autre recommandation, il est important que les chartes existantes touchant au domaine du piéton soient appliquées (aménagement en faveur des personnes à mobilité réduite, implantation du mobilier urbain, chantiers propres, signalétique commerciale...). Les mesures préconisées devront, pour être cohérentes et avoir une efficacité optimale, prendre en compte les usages et les fonctions des voies de circulation traitées.

### AMÉNAGEMENT DES TROTTOIRS, DES CHEMINEMENTS ET DES ESPACES PIÉTONS



#### Préserver l'espace des piétons

- Positionner et organiser les éléments implantés sur les trottoirs de manière permanente (mobilier urbain, publicités, enseignes, plantations) ou ponctuelle dans la journée (poubelles, étalages des commerces, terrasses des cafés...) de manière à ce que le piéton puisse toujours disposer d'un cheminement large dégagé de tout obstacle, prenant en compte le nombre de piétons et leurs spécificités. Il faudra veiller à ce que les éléments implantés sur les trottoirs ne gênent pas la visibilité réciproque des piétons et des conducteurs.

- Développer l'utilisation de mobilier multi-fonctions, lorsque cela est possible, pour éviter l'encombrement, notamment par la signalétique.
- Organiser l'alignement du mobilier et le positionnement des éléments ponctuels. Lorsqu'on le peut, reporter certains éléments sur la chaussée, dans le stationnement.
- Séparer les lieux d'attente comme les plates-formes d'arrêts TC des lieux de circulation piéton.
- Lutter contre le stationnement des véhicules et des deux-roues motorisés sur les trottoirs en mobilisant les pouvoirs de police et en utilisant, le cas échéant, des dispositifs anti-stationnement. Informer leurs conducteurs de la gêne qu'ils occasionnent.
- Favoriser la mixité des usages dans les voies résidentielles (ou à vie sociale dominante) à faible trafic par des traitements conviviaux de la voirie où le piéton est privilégié et les véhicules admis à vitesse lente.
- Séparer la circulation des piétons de celle des autres usagers de la voirie (véhicules motorisés, vélos et rollers) lorsque le principe de mixité de l'espace n'est pas envisageable du fait de la fonction de la voie.



### Offrir une bonne visibilité aux piétons sur la circulation générale

- Empêcher le stationnement des véhicules à proximité des passages piétons par la réalisation d'avancées de trottoirs.
- Éviter les zones d'ombre aux abords de la voie par un éclairage des cheminements.
- Prévoir des trottoirs suffisamment larges pour permettre aux automobilistes et aux conducteurs de bus d'anticiper et de comprendre au plus tôt la trajectoire des piétons et en particulier leur préparation à la traversée de la chaussée.

### Améliorer le confort de l'espace piéton

- Utiliser des matériaux correspondant aux usages observés (promenade, transit rapide, zone commerciale).
- Organiser la protection contre la pluie, le vent ou le soleil par l'utilisation de la végétation ou de prescriptions bâties particulières dans les documents d'urbanisme réglementaire.
- Donner la possibilité au piéton de s'asseoir en ville pour se reposer, attendre ou discuter... et prévoir suffisamment de sanitaires sur l'espace public.
- Améliorer la propreté en implantant des poubelles de manière systématique sur les avancées de trottoirs afin que le piéton sache où les trouver.
- Empêcher le stationnement des véhicules sur les arrêts des transports en commun par la mobilisation des pouvoirs de police et par l'aménagement de quais bus avancés.

### Traiter le trottoir comme un espace public

- S'appuyer sur le contexte urbain pour proposer un aménagement le respectant ou l'accompagnant.
- Améliorer le confort visuel en introduisant une scénographie (ouverture de champs de vision) le long du cheminement.
- Traiter la liaison entre trottoir et façades : le seuil.
- Favoriser le végétal pour ombrager, dissimuler.
- Créer de micro-espaces de loisir sur les trottoirs pour compléter les équipements existants et donner une part au jeu.
- Associer des interventions artistiques ou aménager des cheminements à thème pour apporter un aspect ludique au déplacement.



### Ouvrir la ville aux piétons

- Entretien ou aménager et éclairer les cheminements en dehors des réseaux de voirie (chemins de traverses ou raccourcis).
- Favoriser les cheminements piétons à travers les îlots urbains bâtis. Pour cela, il conviendra de prendre en compte la problématique des déplacements à pied dès l'amont des projets d'urbanisme (révisions de Plan d'Occupation des Sols) afin de prévoir un cheminement piéton dans la parcelle. Dans les îlots bâtis existants, on favorisera la création de cheminements piétons lorsque cela est possible.
- Permettre aux piétons de franchir les coupures urbaines (cours d'eau, infrastructures routières et ferroviaires...) en aménageant de nouvelles liaisons lorsque le besoin des usagers existe.
- Offrir au piéton des itinéraires qui puissent être différents de ceux des automobilistes, par les trajets les plus courts.



### Concevoir des traversées adaptées aux déplacements des piétons

- Prévoir un nombre de traversées piétonnes suffisant lorsque les besoins sont très forts (zone commerciale, universités...). Préférer l'aménagement des traversées piétonnes au même niveau que la circulation générale et dans un carrefour parce que la sécurité des piétons y est plus satisfaisante. Ces traversées doivent permettre au piéton la trajectoire la plus courte.
- Assurer la continuité des cheminements piétons en positionnant les passages piétons sur le trajet naturel des piétons. Cette mesure s'applique dans les carrefours et aux débouchés des voies piétonnes où le passage piéton devra en outre être aussi large que la voie piétonne pour offrir une bonne perception aux automobilistes. Par ailleurs, il serait souhaitable de traiter de façon homogène et cohérente toutes les traversées sur un axe fortement fréquenté par les piétons.

- Développer les abaissements de trottoir tout en maîtrisant l'écoulement des eaux.

- Traiter les coupures pour permettre une traversée plus facile psychologiquement : modifier l'ambiance lumineuse et acoustique, l'échelle du lieu.

## TRAITEMENT DES TRAVERSÉES DE CHAUSSÉE



### Préserver la visibilité des piétons

- Dégager une visibilité réciproque au niveau des passages piétons par la réalisation d'avancées de trottoirs et par le marquage d'une ligne d'arrêt en amont des passages piétons.

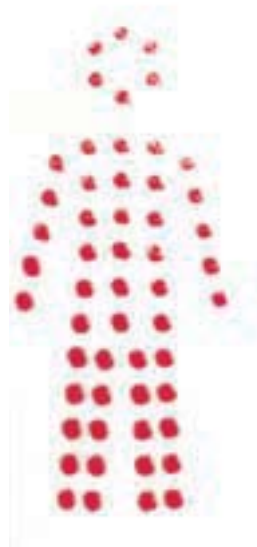
- Éclairer les traversées piétonnes la nuit, de manière à rendre perceptible le piéton, au besoin par un éclairage « additionnel et spécifique » lorsque l'éclairage public seul ne suffit pas.

- Aménager les traversées piétonnes au droit des arrêts des transports en commun pour que les piétons ne puissent pas être masqués par le bus. Le piéton devra être guidé soit par des barrières urbaines soit par l'aménagement d'un îlot central vers le passage piétons situé quelques mètres derrière le bus.



### Adapter la signalisation lumineuse aux piétons

- Placer la figurine piéton en amont de la traversée et tournée vers le trottoir où attend le piéton. Cette proposition devra faire l'objet d'une expérimentation avant d'être validée car elle n'est pas conforme à la réglementation sur la signalisation lumineuse en vigueur actuellement.
- Allouer au piéton le temps pour traverser tranquillement et en toute sécurité, en privilégiant les traversées en une seule fois, y compris lorsqu'il existe un îlot central, et en s'assurant que le temps de dégagement calculé sur une vitesse du piéton de 1 m/s au plus, est adapté à tous les usagers.
- Informer le piéton du temps restant pour traverser. Cette proposition devra faire l'objet d'une étude de faisabilité technique et d'une expérimentation avant d'être validée.
- Traiter les traversées piétonnes avec des îlots refuges lorsque le carrefour est géré par un système de feux tricolores décalés. Il sera par ailleurs nécessaire d'avertir le piéton sur le mode de fonctionnement des feux dans ce carrefour (information et formation). Chaque fois que cela est possible, il conviendra d'éviter ce fonctionnement décalé.
- Raccourcir le temps d'attente des piétons devant les passages piétons en élaborant des plans des feux tricolores favorisant les déplacements à pied (durée des cycles de feux, temps de vert piéton, micro-régulation en détectant les piétons en amont de la traversée).



### Identifier et protéger les couloirs bus à contresens

- Alerter le piéton sur la présence d'un couloir bus et l'informer du sens de circulation du bus.
- Lorsque l'espace le permet, créer un îlot refuge séparant le couloir bus de la circulation.
- Réserver l'usage des couloirs bus aux véhicules autorisés par la réalisation de séparateurs physiques. Dans les cas où les conditions de circulation automobile l'exigent, on pourra prévoir des dispositifs d'entrée spécifiques dans les couloirs bus à contresens.



### Limiter la largeur des voies à traverser

- Raccourcir le temps de la traversée en réalisant des avancées de trottoirs ou un refuge central séparant les files de circulation en sens contraire.
- Limiter la largeur des voies et d'une manière générale la largeur de la chaussée en fonction du type des véhicules et des vitesses, en particulier s'il y a incohérence avec la fonction, le trafic et le niveau hiérarchique de la voie.
- N'implanter des refuges que si les dimensions et le traitement seront suffisamment confortables pour assurer la sécurité du piéton et si le temps d'attente sur l'îlot est faible (privilégier les traversées sans interruption).



## SENSIBILISATION DE TOUS LES USAGERS DE L'ESPACE DE VOIRIE

### Former les différents usagers

- Développer des actions de prévention auprès de tous les usagers de la voirie sur le thème des dangers liés aux déplacements pour un meilleur respect du code de la route. Des campagnes spécifiques seront réalisées auprès des élèves dans les écoles.
- Maîtriser et contrôler les occupations temporaires de l'espace public pour minimiser les gênes occasionnées par les chantiers de tous types se déroulant sur les espaces des piétons.
- Prendre toutes les dispositions pour que les services de police municipaux et nationaux aient pour mission d'intervenir pour faire respecter les espaces qui sont réservés aux piétons (stationnement illicite sur trottoirs et passages piétons, stationnement dangereux dans les carrefours...).

### Encourager la pratique de la marche à pied

- Susciter l'envie de marcher à pied par la mise en place de campagnes de communication sur les aménagements piétons réalisés et par l'organisation de journées piétons dans la ville.
- Organiser une concertation sur les projets avec les associations de piétons, ou avec les riverains lorsque cela est nécessaire, dans le cadre d'un groupe de travail.



## INFORMATION DU PIÉTON

### Aider le piéton à se repérer en ville

- Implanter sur les lieux fortement fréquentés par les piétons des plans de quartiers clairs et simples, mentionnant les pôles locaux, les arrêts de transports en commun, ainsi que des panneaux de jalonnement permettant de rejoindre ces derniers.
- Mettre en évidence les plaques des noms des rues à chaque carrefour et veiller à ce qu'elles soient apparentes et lisibles.
- Identifier les monuments et les autres éléments marquants de la ville (nom des cours d'eau, des places et des ponts...).

### Guider et inciter l'utilisateur à marcher à pied

- Prévoir un jalonnement des principaux pôles d'attraction piétons dans l'agglomération, ainsi que des itinéraires à caractère touristique.
- Indiquer sur des panneaux, le temps moyen pour rejoindre à partir d'un lieu un endroit précis à pied.
- Informer les piétons sur l'histoire d'un lieu, l'essence des arbres, afin que le touriste comme la personne qui a le temps de flâner puisse s'enrichir, se cultiver à travers ses déplacements à pied.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON  
DÉLÉGATION GÉNÉRALE AUX SERVICES URBAINS ET À LA PROXIMITÉ  
DIRECTION DE LA VOIRIE - 20, RUE DU LAC - 69003 LYON  
TÉL. : 04 78 63 45 64 - FAX : 04 78 63 40 75