



ASSEMBLÉE CITOYENNE LA MÉTROPOLE, À L'HEURE DES MOBILITÉS PLURIELLES

SAMEDI 13 MAI 2023 de 9H à 15H

Atelier 3 : Piétons, vélos, trottinettes, voitures, motos, scooters, bus, tram... Une cohabitation sereine ?



Animatrice
**Lisa Gauthier et
Amandine Toussaint**



Garant CdD
Louis Gaillard



Intervenante
Nathalie Ortar



Elu
Fabien Bagnon

Après une brève présentation de l'atelier, ses objectifs et son déroulé, les garants ont présenté leur rôle. S'en est suivi un temps de brise-glace.

Les modes de transport utilisés par les participants



Marche à pied

15



Vélo

9



Transports en
commun

20



Voiture

5



Voiture partagée

4



La moitié des participants estime que les espaces publics de la Métropole sont adaptés à leurs déplacements, et la majorité d'entre eux respecte le partage de la route, pour assurer une sérénité de déplacement à tous.

Nathalie Ortar, chercheuse anthropologue au laboratoire Aménagement Economie Transports et directrice de recherche du ministère de la Transition écologique et solidaire

Depuis les années 1970, la place de la voiture s'est imposée, et ce en dépit de grandes manifestations cyclistes qui se sont essouffées dans les années 1970, à l'exclusion des autres modes. En parallèle de cet avènement de la voiture, le train s'est également développé.

Dans les années 1980, les citoyens s'expriment en faveur d'une augmentation de l'offre de transports en commun, les tramways font leur retour. En France, l'usage de la voiture vient alors à stagner, et d'autres modes font leur retour.

Toutefois, la cohabitation est devenue tout de suite difficile au vu des efforts réalisés pour faciliter la pratique de la voiture les décennies précédentes. C'est particulièrement la cohabitation des vitesses qui est problématique.

Aujourd'hui, la Métropole vise une réduction forte des trajets en voiture. Cela représente un véritable enjeu de **santé publique**, surtout auprès des enfants auxquels il faut apprendre à se déplacer à pied.

Cette volonté s'inscrit pleinement dans les **objectifs de transition énergétique identifiés dans la Stratégie Nationale Bas Carbone**.

Une courte vidéo micro-trottoir sur l'avis des Jeunes au sujet de la thématique de l'atelier a été diffusée, avant de présenter les 2 sous-ateliers prévus :

Se déplacer dans votre espace public idéal

Apprendre à mieux cohabiter entre les modes

Thème 1 : Se déplacer dans votre espace public idéal

Au cours de cet atelier, les participants se sont vu présenter un ensemble d'aménagements possibles de l'espace public, visant à offrir à chacun des déplacements sereins. Ils devaient alors choisir ceux qui leur paraissaient les plus pertinents, et expliquer brièvement la raison de leurs choix.

Deux problématiques majeures sont ressorties des choix d'aménagement et des échanges :

Séparer les différents modes ou les faire cohabiter ?

Les différents choix d'aménagement faits par les participants posent implicitement la question de séparer les modes de déplacements et donc les flux ou au contraire de mieux les faire cohabiter dans un espace partagé.

La **stricte séparation des modes** avec des espaces dédiés apparaît globalement comme un **facteur de sécurisation** tout en permettant d'**optimiser la vitesse** de chaque mode. Les groupes ont ainsi privilégié des séparations physiques infranchissables (rebords, barrière végétale...). Cette approche nécessite de disposer d'une emprise au sol suffisante, ce qui n'est pas toujours possible.



Assemblée Citoyenne : La Métropole à l'heure des mobilités plurielles

Dans les cas de cohabitation des modes dans le même espace, un **marquage au sol et de la signalisation** peuvent également être une solution, pour un des groupes. La vitesse des modes les plus lourds (voiture mais aussi vélo) doivent être adaptés à la présence de piétons en roulant au pas.

Quels que soient les aménagements, séparant ou mixant les modes, la **sensibilisation** aux bons comportements et l'attention à porter aux autres usagers sont soulignés comme incontournables.



Partage de l'espace public



Cet aménagement permet d'améliorer le **partage de l'espace public**, et ainsi la **cohabitation sereine des différents modes**.



Il pourrait s'implanter dans toute la **Métropole**, localement et en concertation avec les habitants et riverains.



Pour autant, il apparaît nécessaire de privilégier le **dialogue** et l'**incitation au sens civique**.



La segmentation de l'espace public pour chacun des modes permet à la fois **d'augmenter la vitesse** sur chacune des voies, et d'offrir des **espaces protégés et sécurisés** aux enfants dans les zones à mobilité lente.



Le **cours Emile Zola** et le **Boulevard Salengro** sont inadaptés aux vélos, et présentent des risques pour les cyclistes. Ils sont toutefois praticables et sécurisés pour les piétons. Il faudra veiller à faire une **vraie séparation des flux** avec des rebords de différentes hauteurs.



L'enjeu de **limitation de vitesse** pour les zones à mobilité lente doit également faire l'objet d'une réflexion : s'agit-il d'y interdire les voitures ? de couper les lignes droites pour empêcher les vélos d'aller vite ?





Partage de l'espace public, sécurité, signalétique, accessibilité des modes et intermodalité, stationnement



Cet aménagement répond à la nécessité de **partage de l'espace entre les piétons et les vélos**, tout en assurant la **sécurité et le confort** de chacun. Ce partage ne peut être que réussi si les espaces dédiés à chacun des modes sont matérialisés par du **marquage au sol**, et de la **signalisation**.



Le **Boulevard du 11 novembre** pourrait faire l'objet de tels aménagements.



Il faudra prendre en compte les **zones** dans la ville qui nécessitent un changement des comportements.

Il sera nécessaire d'intégrer la différence de rythme entre les modes dans l'aménagement de l'espace public.



Partage de l'espace public



Ces aménagements, qui segmentent les zones pour la circulation de chaque mode, participent à **apaiser la pratique du vélo en la sécurisant**.



L'avenue Berthelot pourrait être concernée par cet aménagement, au vu de la dangerosité de la circulation cycliste en cohabitation avec le Tramway.

Si l'espace de la voirie est suffisant, la création de **zones séparées** apparaît être la meilleure option.



Pour autant, conscients de l'incapacité de créer de tels aménagements dans certains secteurs, il faudra alors opérer un **travail de sensibilisation des habitants** pour leur apprendre à respecter les autres modes lors de leurs déplacements.



Ces aménagements correspondent au besoin de **zones de partage piétonnières** qui accueillent des **cyclistes** (et occasionnellement des voitures). Ces images illustrent des **zones de circulation**





différenciées entre piétons et cyclistes avec des signalisations (ou séparations physiques) selon le lieu et l'utilisation.

Les zones suivantes pourraient être concernées :

- Les zones partagées des **berges du Rhône vers le Parc de la Tête d'Or, les abords de Gerland/Confluence**
- Espace piétonnier autour de la **place de l'Europe**



La **signalisation** devrait être **claire** dans les zones de partage piétons/cyclistes (qui excluent les voitures, vélomoteurs et scooters), notamment au sujet de la **vitesse** des cyclistes (à limiter à 5km/h) pour un partage serein.



Il faudra veiller à la bonne **signalisation des passages piétons** sur les pistes cyclables



Partage de l'espace public, sécurité

Fermer la rue et la dédier à la circulation des piétons permettrait de **sécuriser les espaces publics pour tous**, notamment aux enfants. Ces derniers pourraient alors bénéficier d'une ville à leur hauteur, et adaptée à leur mobilité, tout en leur permettant de circuler dans un lieu « ludique », qui ne soit pas uniquement dédié à la marche, mais aussi aux loisirs.



Cet aménagement pourrait être envisagé sur la **Presqu'île**, ou **aux abords des écoles** pour sécuriser les déplacements des enfants.



La question de **l'emprise au sol** pose néanmoins question.





Partage de l'espace public, sécurité



Cet aménagement correspond à un **partage sécurisé de l'espace public**, qui offre du bien-être à ses usagers grâce à sa **végétalisation**.



Il serait intéressant de développer cela sur les **quais et grands axes**, en site propre.



La question de **l'emprise au sol** pose néanmoins question.



Sécurité, signalétique



Il s'agit de **sécuriser les passages piétons** où tout le monde doit ralentir et s'arrêter quand il y a des feux. Ces derniers doivent être protégés par des ralentisseurs afin d'obliger les cyclistes et automobilistes à ralentir.

Il existe également un enjeu de sécurisation des cyclistes dans les « tourne-à-gauche » et « à droite » **en définissant clairement les priorités**, et posant des miroirs rétroviseurs pour une meilleure visibilité des cyclistes.



Il faudrait veiller à l'installation de bourrelets ralentisseurs sur la route et les pistes cyclables, ainsi qu'un rappel des feux sur ces dernières.

Plus de stationnements sécurisés pour les vélos

L'installation de stationnements sécurisés pour les vélos est également apparue dans les choix de plusieurs groupes pour limiter les risques de vol mais aussi pour les protéger des intempéries.

Ces équipements ne doivent cependant pas empiéter sur le cheminement des piétons, notamment à mobilité réduite.





*Partage de l'espace public, sécurité,
stationnement*



Les deux principaux freins exprimés à la pratique du vélo sont le risque de **vol** et le risque **d'accident** avec les voitures. Il y a donc un enjeu à développer des **stationnements vélo** et des **espaces de circulation sécurisés** (réservés aux vélos, isolés de la chaussée et du trottoir).



Toute la **Métropole** nécessite d'être maillée.



Les **zones piétonnes** devraient être bien signalisées. Les piétons doivent y être **prioritaires**, les vélos (et éventuellement les voitures) peuvent être tolérés à condition de **rouler lentement** en étant très attentifs aux piétons.



Stationnement



Les participants considèrent que l'aménagement de **stationnements sécurisés** pour les vélos pourrait **encourager la pratique du vélo en ville**. Différentes options de stationnement sont évoquées, parmi lesquelles des **emplacements ou locaux**, qui permettent de protéger les vélos des intempéries, à contrario des simples accroches.



Ces aménagements pourraient être implantés à **proximité des écoles**, suivant le modèle des zones fermées dans les gares (par exemple à Jean Macé).

Toutefois, le **manque d'espaces disponibles** pourrait contraindre la réalisation de ces aménagements.



Par ailleurs, il faudrait veiller à ce que leur installation ne gêne pas la **circulation des personnes à mobilité réduite**.



Thème 2 : Apprendre à mieux cohabiter entre les modes

Au cours de cet atelier, les participants ont pris connaissance d'un ensemble de solutions pré-identifiées par le groupe de travail Mobilités du CdD. Afin d'explorer chacune de ces idées, les participants se sont répartis ces solutions et ont imaginé à quoi leur mise en œuvre pourrait ressembler.

Le permis vélo/trottinette électriques et l'obligation du port du casque/gilet

Pour les participants, la création d'un **permis de conduire** dédié à la **pratique du vélo et de la trottinette** répond à un véritable enjeu de **sécurité des cyclistes... mais aussi des piétons**. Ainsi, il permettrait à ces derniers de **circuler sereinement sur les trottoirs et passages piétons avec des cyclistes systématiquement sensibilisés aux bonnes pratiques**.



Ce permis devrait être vecteur de la **prise de conscience du danger** que représente pour soi et pour les autres une mauvaise pratique du vélo et de la trottinette. Ainsi, il permettrait à leurs usagers d'acquérir les **notions essentielles à une bonne circulation**, et d'être sensibilisés aux notions de **partage « serein de l'espace public »**. De fait, un véritablement **changement des comportements à risques** est attendu.

Sur ce constat, les participants ont alors esquissé les épreuves que pourrait contenir ce permis.



LISTER LES COMPÉTENCES ATTENDUES :

Epreuves « théoriques » : connaissances à avoir...



- Les équipements de sécurité à porter et le matériel
- Le code de la route spécifique aux vélos et trottinettes
- Les notions de partage de l'espace public
- La vitesse à respecter

Epreuves pratiques : compétences, règles à respecter...



- Les épreuves spécifiques de conduite pour les vélos électriques et vélos-cargos
- Insister sur les changements de direction, maîtriser les phases d'arrêt

Comment s'assurer qu'ils soient respectés ?

- Organiser des sessions de recyclage pour les utilisateurs du permis



Le rappel du code de la route et la sensibilisation par la pratique dans les écoles, collèges et lycées

Les participants ont rappelé que la **sensibilisation au code de la route** était primordiale, et ce **dès le plus jeune âge** : les enfants d'aujourd'hui étant les **conducteurs et cyclistes de demain**. Elle permet aux plus jeunes de connaître les **principes-clés du partage et de la sécurisation des espaces publics**, et d'en respecter les règles.

Les participants ont alors établi un programme de sensibilisation adapté à chaque type d'établissement scolaire en fonction de l'âge des élèves : de l'école maternelle au lycée. Si les démarches se révèlent être peu ou prou similaires, il est proposé :



Ecoles primaires

S'appuyer sur les **conseils d'enfants d'arrondissement**, et de constituer un **projet pédagogique dans les écoles**



Collèges

Le **CPE** revêt un rôle particulièrement important pour sensibiliser les enfants au code de la route



Lycées

Un accent devra être placé sur les **règles de pratique des scooters**

Les participants suggèrent également de s'appuyer sur des **outils existants**, comme le kit sécurité piétons/velos pour chauffeurs routiers développé par l'entreprise Renault Trucks.

Les aménagements pour piétons se déplaçant difficilement

Parmi les publics vulnérables se déplaçant difficilement, on retrouve :

- les **personnes âgées**,
- les **personnes en situation de handicap**,
- et les **enfants et leurs accompagnateurs**

Aujourd'hui, ces personnes encourent des risques importants quand elles se déplacent dans l'espace public. En effet, les passages piétons sont peu visibles, et les différents types d'handicap ne sont pas pris suffisamment en compte dans l'aménagement de la voirie, notamment pour les personnes souffrant de surdité ou de cécité.

Ainsi, plusieurs idées ont émergé afin **d'adapter l'espace public à tous** :

- Mettre en place une **meilleure temporalité des feux** ;
- Améliorer la **visibilité des passages piétons**, à travers : la signalisation, la surélévation, l'éclairage, la priorisation et leur matérialisation sur les pistes cyclables (sur la chaussée et/ou les trottoirs) ;
- Mettre en place un **balisage sonore des passages piétons** ;
- **Séparer les flux sur les axes importants** ;
- Renforcer le **Plan Piéton**.

« Désormais, il faut passer à l'action ! »



Ces actions ont pour but de **replacer le piéton au cœur de la ville**.

Après un temps de restitution collective, **Fabien Bagnon** a conclu l'atelier en soulignant que ces contributions font écho à ce que les élus entendent. La **concurrence entre les modes** a toujours existé, et elle est le reflet de **tensions sociétales plus larges**. Les règles du code de la route ont beaucoup évolué, renforçant les tensions sur l'espace public.

Aujourd'hui, le véritable enjeu réside dans le **changement de nos propres attitudes** de déplacements, le **respect des autres** et le **partage de l'espace public** incarné par tous les modes. Il faut donc aussi « **faire société sur la voirie et dans l'espace public** ».

Enfin, il s'est dit satisfait que l'on parle aujourd'hui davantage des **piétons**. En effet, de gros budgets sont dédiés à l'amélioration de la marchabilité de la Métropole. Un premier **plan piéton** a été adopté en **juillet 2022** par la Métropole, dont le budget est de **25 millions d'euros**, ancrant son ambition d'évoluer vers une « Ville marchable ».

casque/gilet

Pour les participants, la création d'un **permis de conduire** dédié à la **pratique du vélo et de la trottinette** répond à un véritable enjeu de **sécurité des cyclistes... mais aussi des piétons**. Ainsi, il permettrait à ces derniers de **circuler sereinement sur les trottoirs et passages piétons avec des cyclistes systématiquement sensibilisés aux bonnes pratiques**.

Ce permis devrait être vecteur de la **prise de conscience du danger** que représente pour soi et pour les autres une mauvaise pratique du vélo et de la trottinette. Ainsi, il permettrait à leurs usagers d'acquérir les **notions essentielles à une bonne circulation**, et d'être sensibilisés aux notions de **partage « serein de l'espace public »**. De fait, un véritablement **changement des comportements à risques** est attendu.

Sur ce constat, les participants ont alors esquissé les épreuves que pourrait contenir ce permis.





LISTER LES COMPÉTENCES ATTENDUES :

Epreuves « théoriques » : connaissances à avoir...



- Les équipements de sécurité à porter et le matériel
- Le code de la route spécifique aux vélos et trottinettes
- Les notions de partage de l'espace public
- La vitesse à respecter

Epreuves pratiques : compétences, règles à respecter...



- Les épreuves spécifiques de conduite pour les vélos électriques et vélos-cargos
- Insister sur les changements de direction, maîtriser les phases d'arrêt

Comment s'assurer qu'ils soient respectés ?

- Organiser des sessions de recyclage pour les utilisateurs du permis



Le rappel du code de la route et la sensibilisation par la pratique dans les écoles, collèges et lycées

Les participants ont rappelé que la **sensibilisation au code de la route** était primordiale, et ce **dès le plus jeune âge** : les enfants d'aujourd'hui étant les **conducteurs et cyclistes de demain**. Elle permet aux plus jeunes de connaître les **principes-clés du partage et de la sécurisation des espaces publics**, et d'en respecter les règles.

Les participants ont alors établi un programme de sensibilisation adapté à chaque type d'établissement scolaire en fonction de l'âge des élèves : de l'école maternelle au lycée. Si les démarches se révèlent être peu ou prou similaires, il est proposé :



Ecoles primaires

S'appuyer sur les **conseils d'enfants d'arrondissement**, et d'en constituer un **projet pédagogique dans les écoles**



Collèges

Le **CPE** revêt un rôle particulièrement important pour sensibiliser les enfants au code de la route



Lycées

Un accent devra être placé sur les **règles de pratique des scooters**

Les participants suggèrent également de s'appuyer sur des **outils existants**, comme le kit sécurité piétons/velos pour chauffeurs routiers développé par l'entreprise Renault Trucks.



Les aménagements pour piétons se déplaçant difficilement

Parmi les publics vulnérables se déplaçant difficilement, on retrouve :

- les **personnes âgées**,
- les **personnes en situation de handicap**,
- et les **enfants**.

Aujourd'hui, ces personnes encourent des risques importants quand elles se déplacent dans l'espace public. En effet, les passages piétons sont peu visibles, et les différents types d'handicap ne sont pas pris suffisamment en compte dans l'aménagement de la voirie, notamment pour les personnes souffrant de surdité ou de cécité.

Ainsi, plusieurs idées ont émergé afin **d'adapter l'espace public à tous** :

*« Désormais, il faut
passer à l'action ! »*

- Mettre en place une **meilleure temporalité des feux** ;
- Améliorer la **visibilité des passages piétons**, à travers : la signalisation, la surélévation, l'éclairage, la prioritisation et leur matérialisation sur les pistes cyclables (sur la chaussée et/ou les trottoirs) ;
- Mettre en place un **balisage sonore des passages piétons** ;
- **Séparer les flux sur les axes importants** ;
- Renforcer le **Plan Piéton**.

Ces actions ont pour but de **replacer le piéton au cœur de la ville**.

Après un temps de restitution collective, **Fabien Bagnon** a conclu l'atelier en soulignant que ces contributions font écho à ce que les élus entendent. La **concurrence entre les modes** a toujours existé, et elle est le reflet de **tensions sociétales plus larges**. Les règles du code de la route ont beaucoup évolué, renforçant les tensions sur l'espace public.

Aujourd'hui, le véritable enjeu réside dans le **changement de nos propres attitudes** de déplacements, le **respect des autres** et le **partage de l'espace public** incarné par tous les modes. Il faut donc **« faire société sur la voirie et dans l'espace public »**.

Enfin, il s'  st dit satisfait que l'on parle aujourd'hui davantage des **piétons**. En effet, de gros budgets sont dédiés à l'amélioration de la marchabilité de la Métropole. Un premier **plan piéton** a été adopté en **juillet 2022** par la Métropole, dont le budget est de **25 millions d'euros**, ancrant son ambition d'évoluer vers une « Ville marchable ».

