

**Colloque Ville de Genève - Rue de l'Avenir  
Genève le 20 septembre 2007**

Contribution d'Emmanuelle Sibué-Allart,  
adjointe au responsable du service espace public  
de la Communauté urbaine de Lyon.

« Journée d'étude et de sensibilisation aux  
difficultés rencontrées par les personnes à  
mobilité réduite lors de leurs déplacements  
dans l'espace public »

1. **L'accessibilité dans les politiques de voirie et d'espace public au Grand Lyon (5 min.)**
2. **L'aménagement des Berges du Rhône (10 min.)**

## 1. L'accessibilité dans les politiques de voirie et d'espace public au Grand Lyon

Il existe depuis le début des années 90 au sein du Grand Lyon, une véritable politique qualitative portant sur les espaces publics, donnant la part belle à l'usage, la valeur « sociale » d'un lieu, ce qui passe par des notions de confort, d'appropriation, mais aussi de symbolique et de vocabulaire (matériaux communs, gamme de mobiliers, etc.).

Cette ambition politique s'est traduite notamment par :

- la mise en place d'une **culture commune** au sein des services,
- le développement d'une fonction de **maîtrise d'ouvrage** en régie, généraliste et très impliquée,
- la production de nombreux **guides et chartes** de préconisations techniques et qualitatives dans le domaine de la voirie et de l'espace public,
- et bien entendu, par la réalisation de nombreuses **opérations d'aménagements** d'espaces publics sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Dans ce contexte, le niveau d'ambition en matière d'accessibilité aux espaces de voirie a été rapidement positionné assez haut, allant bien au-delà des obligations légales qui, jusqu'à récemment, touchaient peu, en France, le domaine des espaces extérieurs.

On notera par exemple la parution de la charte de l'accessibilité, de la charte du piéton, etc. Ces documents ont été élaborés et portés par une équipe « **d'experts** » des services de la Voirie qui accompagnent les chefs de projets afin d'améliorer la conception des aménagements en cohérence avec les objectifs d'accessibilité.

Cette équipe a été complétée par Mme Christelle Famy, laquelle constitue une ressource transversale pour l'ensemble des services aménageurs du Grand Lyon. Elle fait notamment partie du **Groupe Ressource des Espaces Publics** - animé par le service espace public - **afin que la question de l'accessibilité aux PMR fasse pleinement parti du suivi qualitatif des projets d'aménagement.**

En outre, les élus du mandat actuel ont voulu mettre l'accent sur le partenariat avec les acteurs représentatifs des personnes à mobilité réduite, se positionnant sur un champ jusqu'ici de compétence exclusive des communes (il y a aujourd'hui 57 communes au sein du Grand Lyon).

Ainsi, le **Comité de Veille pour l'Accessibilité**, qui préfigure la future commission intercommunale d'accessibilité prévue par la nouvelle loi, est en place depuis juillet 2006 et se réunit tous les deux à trois mois. Présidée par la vice-présidente Françoise Mailler, elle est composée de deux collectifs d'associations (le CARPA et le Comité Louis Braille), des représentants de la Ville de Lyon et Villeurbanne (qui représentent à elles deux plus de 50 % de la population de l'agglomération) ainsi que des agents de la direction de la Voirie du Grand Lyon.

#### **Objectifs du Comité :**

- *Pour les usagers* : alerter sur des dysfonctionnements constatés, faire valoir des points de vue ...
- *Pour les services* : pouvoir consulter les associations, mieux comprendre les attentes des usagers et informer.

#### **Principaux thèmes actuels :**

- Feux sonores (15% des carrefours équipés, achat et diffusion de télécommandes - 450 en 2006 - équipement des carrefours existants à hauteur de 165 000 €/an)
- Panneaux et abris bus (détection)
- Mobilier Assis/debout (démultiplier haltes et appuis dans des espaces contraints)
- Potelets et barrières (détection / adaptation de la gamme Grand Lyon)
- Bandes podotactiles (cohérence des implantations, contrastes)

#### **Outils opérationnels :**

- Programmes de travaux de proximité, avec système de bonification
- Visites de terrain
- Prototypes et tests *in situ* des mobiliers dans le cadre des mises en conformité.

## **2. L'aménagement des Berges du Rhône**

---

Le projet des Berges du Rhône se situe à l'intersection de plusieurs politiques d'agglomération : le **Plan Bleu**, qui vise à réconcilier la ville avec ses fleuves, le **Plan de Déplacements Urbains** qui vise la diminution des trajets VL quotidiens au profit des transports en commun et des modes doux, ainsi que la politique de développement des espaces publics et des espaces verts, **permettant d'offrir en proximité et en plein centre-ville**, des espaces de détente et d'agrément.

Le site des Berges du Rhône, **situé en contrebas** de la rive gauche du Rhône, offrait une opportunité exceptionnelle aux aménageurs, avec la capacité de créer un lien de modes doux de près de 5 km, et une continuité de parc à parc (Tête d'Or à Gerland) sur près de 100 000 m<sup>2</sup>.

Les 1640 places de stationnement qui s'étaient progressivement installées ici depuis les années 60, ont pu être supprimées grâce à une évolution de l'ensemble du plan de déplacements du secteur, avec notamment :

- la construction de deux parkings souterrains à proximité,
- le développement du stationnement payant en surface,
- l'ouverture d'une nouvelle ligne de tramway desservant le grand est lyonnais (*Léa*)
- et la multiplication des parcs-relais le long de cette ligne.

La configuration physique des Berges du Rhône est particulière car le **site est constitutif du lit du fleuve**, et à ce titre entièrement inondable. Il est bordé par un grand mur incliné et continu, le « perré », qui est en fait la grande digue construite au cours de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et qui a permis la protection et l'urbanisation de Lyon sur la rive gauche du Rhône. A ce titre, il s'agit d'un élément de patrimoine architectural dont la préservation est demandée par les Bâtiments de France.

La surface des berges est ainsi desservie régulièrement, entre chacun des 10 ponts qui la ponctuent, par des rampes monumentales offrant un panorama sur l'ensemble du **patrimoine lyonnais**, de la Croix-Rousse à Fourvière.

Les objectifs du projet d'aménagement étaient de créer un lien continu en modes doux (la Véloroute du Léman à la Mer traverse Lyon par ce site), tout en favorisant diverses appropriations, divers usages, au fur et à mesure des différents quartiers longés.

**Une des premières réflexions des concepteurs qui ont été retenus pour ce projet, l'agence de paysagistes IN SITU, a donc porté sur les enjeux de cohabitation des modes et des usages.** Ils ont proposé la création d'une grande promenade principale, le long du Rhône, doublée de deux rubans dits « de glisse » dédiés aux modes doux « roulants », et de divers espaces verts, ou de jeux, ou de sports ou de détente, le long de la promenade principale, lorsque la largeur du « bas-port » était suffisante.

Une contrainte a également été omniprésente dans la démarche de conception : l'inondabilité du site. Cette dernière prescrivait tout recours à des mobiliers sophistiqués, à des plantations arbustives, ou encore à des modifications trop importantes de la topographie. Précisons à ce propos que le projet a même dû être soumis à enquête publique au titre de la loi sur l'eau.

L'organisation des usages et de l'accessibilité a essentiellement porté sur les items suivants :

### **1. Le rapport haut / bas :**

- l'accessibilité depuis le quai haut : état des lieux des rampes existantes afin d'identifier celles supérieures à 5 %, mise en place de « rubans » lisses à chaque rampe, décision d'implanter trois ascenseurs, l'un sur l'unique séquence sans rampe <5%, les deux autres sur des séquences très centrales et desservant des équipements (bateaux restaurants, bateaux croisières).
- un cas particulier : les terrasses de la Guillotière qui sont une création, contrairement au reste du linéaire où l'ouvrage du mur-perré a été conservé. Ici, des rampes parcourent l'ensemble du site et participent pleinement au paysage et à la déambulation.

### **2. Les cheminements longitudinaux :**

- la partition des usages sur les différents cheminements : recherche d'un contraste de granulométrie différenciée entre la promenade principale et les « rubans », de façon à dissuader la circulation des cycles et rollers au milieu des promeneurs.
- le réglage de la topographie générale : réduction de la pente en travers des berges, et donc des cheminements, afin de ne pas dépasser 2%, en jouant sur les niveaux et pentes des espaces verts ou de détente.

### **3. Les résolutions de points spécifiques :**

- l'adaptation des surfaces de transition entre cheminements ou équipements, tout en respectant le vocabulaire des berges : modification de certains matériaux et emploi de pavés sciés pour faciliter certains cheminements d'un secteur à l'autre.
- la détection de points particuliers : utilisation de têtes de chat le long de la pierre de rive, implantation de réglettes bute-roues le long des rampants des planches, de lisses basses en haut des seuils du perré ou le long des rampes de mise à l'eau, etc  
...

### **Difficultés et ambiguïtés liées à cet aménagement :**

La configuration des Berges en espace ouvert sur un fleuve, plan, sans verticales, sans bâti, hors du système voirie / trottoirs, confère une grande qualité d'usage. Mais elle reste très difficile à appréhender pour des personnes mal voyantes ou aveugles. Les repères sont différents de ceux d'une rue, et plus rares, vue l'échelle du lieu. Plus généralement, sur l'ensemble de nos espaces publics, on constate que les efforts de planéité favorables à la circulation des fauteuils, suppriment nombre de repères pour les non voyants.

Le contraste de granulométrie des sols entre les cheminements fonctionne bien et satisfait nombre de piétons qui se félicitent du non envahissement par les 2 roues, rollers ou skates, contrairement à ce qu'ils vivent habituellement en ville, sur les trottoirs. En revanche, cette granulométrie a énormément déçu les usagers en fauteuils roulants qui se sont plaints de vibrations trop difficiles à supporter pour des longueurs de trajets aussi importantes que celles offertes par les Berges.

La topographie des lieux, en contrebas de la ville, oblige à franchir un dénivelé de 4 à 5 m, par des rampes existantes qu'il n'a pas été envisagé de « mettre aux normes » (cf. paliers intermédiaires voulus dans les bâtiments) car cela revenait à restructurer entièrement l'ouvrage du perré. La réalisation prochaine des ascenseurs constitue un « pari technique » car ils doivent être compatibles avec l'inondabilité du lieu, et plus généralement, la gestion d'ascenseurs sur l'espace public s'avère très difficile et coûteuse (dégradations, vandalisme...).

Le projet des Berges s'est attaché à un périmètre opérationnel défini, qu'il s'agira à l'avenir de mieux relier aux quartiers. L'accessibilité de ce site doit pouvoir s'évaluer depuis les quartiers et les pôles environnants. Un travail, au-delà de l'opération des Berges, doit se poursuivre sur le quai haut afin que ces derniers jouent pleinement le rôle d'espaces d'accès au fleuve depuis la ville. Il s'agit par exemple de systématiser l'implantation de places de stationnement réservées PMR à proximité des seuils des rampes d'accès aux berges.