

Rencontre National du Club des Villes et Territoires Cyclables Mercredi 16 mars 2016 - Paris



DROIT AU VÉLO – ADAV

**Les espaces mixtes
piétons – cyclistes :**

**un angle mort des
politiques publiques.**

Depuis plusieurs années, l'AF3V, la FUB et leurs associations, dont l'ADAV, se posent la question de la problématique de la mixité piéton-vélo sur un même espace.

Le PAMA 2 devrait être l'occasion de relancer la réflexion pour aboutir un jour à une évolution du code de la route afin de **permettre, dans certains cas, cette mixité.**

Naturellement cette possibilité devrait être facultative. Le choix doit être laissé aux cyclistes de circuler sur la chaussée.



À vélo, simplifiez-vous la ville !

Si globalement les préconisations du CEREMA sont satisfaisantes et pertinentes pour régler la circulation des cyclistes et des piétons en milieu urbain, des contraintes particulières sur le terrain obligent parfois à déroger à ces préconisations.



Exemple d'une interruption ponctuelle d'une piste cyclable bidirectionnelle du fait d'un rétrécissement : un espace partagé est signalé par une indication d'aire piétonne.



Les préconisations du CEREMA imposent une emprise conseillée de 4m50 (4 m mini) pour permettre la circulation des cyclistes (3 m pour une circulation bidirectionnelle, 2m50 mini) et des piétons (1m50 mini et si possible 2 m)...

Pourtant, sur une voie verte, piétons et cyclistes peuvent circuler sur 3 m et même 2m50 mini.



Exemple d'une voie mixte assimilée à une voie verte à Strasbourg



De même, on peut accepter, sur une zone de rencontre, une cohabitation piétons/cyclistes/voitures sur 3m et même moins...



Il doit donc être possible de faire cohabiter piétons et cyclistes sur des emprises inférieures à ces 4 m.



En l'absence d'outil légal, cela pose à chaque fois des difficultés : quel statut pour cet espace, responsabilité de la collectivité...

Certaines collectivités utilisent :

-le statut de voie verte pour autoriser cette mixité avec toutes les dérives que nous pouvons malheureusement constater (cas souvent rencontré en Alsace et en Bretagne)

ou

- l'utilisation ponctuelle du statut d'aire piétonne (dans la Région Nord Pas de Calais en accord avec l'ADAV, à Nantes...)



À vélo, simplifiez-vous la ville !

Permettre cette mixité, comme dans de nombreux autres pays de l'UE (Danemark, Allemagne, Belgique, Autriche, Hongrie, Slovénie...), semble utile dans certaines situations.



Signalétique apposée du côté allemand de la passerelle piétons – cyclistes qui relie Kehl à Strasbourg. On retrouve également ce panneau au milieu de la passerelle (sur la frontière) lorsque l'on vient de Strasbourg !

À défaut, la solution réside souvent en l'interruption de l'aménagement cyclable, le cycliste se retrouvant alors rejeté sur la chaussée, souvent brutalement.

Pour répondre à la loi sur l'Air, certaines collectivités réalisent alors une rue dite en Zone 30, qui n'en a alors que le nom, ne permettant pas aux cyclistes d'y rouler en sécurité.



Il convient en premier lieu de distinguer ville centre et commune rurale ou périurbaine.

En agglomération, la cohabitation piétons-cyclistes est à limiter au maximum.

Le trottoir doit avant tout être réservé aux piétons.

Pour les cyclistes il faut avant tout (re)prendre de la place à la voiture.

Il faut tendre vers cela mais il y a certains cas où la seule possibilité est de préférer la cohabitation avec les piétons plutôt qu'avec les automobilistes, sous réserve que le trottoir soit suffisamment large.

Très ponctuellement, en ville, en cas de rétrécissement de l'emprise (ouvrage d'art, point dur, émergence, etc.), **une cohabitation piétons-cyclistes peut être envisagée sur une courte distance.**



Exemple d'un rétrécissement ponctuel qui oblige une interruption sur 50 m d'une piste cyclable le long d'une voie de liaison entre deux villes de la métropole lilloise



Franchissement supérieur : sur les ponts, les emprises sont souvent limitées et obligent cette cohabitation sur un même espace. Piétons et cyclistes circulent généralement tous dans le même sens ce qui favorise la mixité et limite les risques de conflits du fait de trajectoires différentes.



*Brest : Pont de la Recouvrance,
trottoir autorisé aux cyclistes*



*Valenciennes : Pont Jacob,
trottoir autorisé aux cyclistes*



*Réduction de la
chaussée pour
permettre
l'élargissement d'un
trottoir qui accueille
piétons et cyclistes
(circulation
bidirectionnelle).
Réalisé par le
Département du Nord.*

Franchissements inférieurs : de la même manière, la mixité peut être autorisée sur une courte distance.



*Passage de l'EV4 sous une voie ferrée à Étaples dans le Pas de Calais le long d'une ex route nationale.
Réalisé par le Département du Pas de Calais*



*Exemple de mixité
à Chambéry*

Rétrécissement ponctuel : cela oblige parfois à interrompre l'aménagement cyclable et une zone de mixité est alors préférable au renvoi du cycliste sur la chaussée.



*Cas d'une piste bidirectionnelle interrompue au droit d'un rétrécissement. La mixité est de mise et signalée par un panneau d'aire piétonne.
(Bondues, métropole lilloise)*



Rétrécissement ponctuel :



Cas d'un ouvrage de franchissement sur un boulevard en banlieue de Lille : l'emprise se réduit au droit de cet ouvrage et pour éviter de faire un encorbellement (à xxx xxx €), on interrompt très ponctuellement trottoir et piste via un espace partagé, tout en garantissant une continuité et un confort des cheminements

Carrefour : maintenir les pistes cyclables dans les carrefours importants est généralement complexe notamment du fait des nombreux croisements avec les flux piétons.



Zone de mixité réalisée par la MEL (Métropole Européenne de Lille) et le Département du Nord pour le traitement des carrefours

Pour simplifier le traitement du carrefour et les déplacements de tous (piétons et cycles) il est possible de traiter la portion de trottoir juste avant la traversée « en espace partagé » sans apposition d'une signalétique particulière.

Cet espace doit être strictement réduit au carrefour et la lisibilité des cheminements cyclables et piétons doit être préservée.



L'entrée dans ces espaces doit clairement être marquée pour inciter le cycliste à ralentir et adopter l'allure du pas (par l'interruption du revêtement de la piste cyclable, associé au prolongement du traitement utilisé sur le trottoir par exemple).



Si l'on prolonge les aménagements bien séparés des trottoirs et des pistes jusqu'au carrefour, on se trouve souvent confronté à un espace très morcelé, pénalisant très fortement la lisibilité de l'espace, et avec parfois des trottoirs et des pistes aménagées sur des largeurs « mini » au final peu confortables pour tous.



Faciliter la porosité dans la ville

En ville, ou en milieu plus rural, on peut aussi accepter la mixité entre piétons et cyclistes sur des cheminements indépendants qui relient des lotissements, des quartiers, des blocs d'immeubles...

Actuellement, ces cheminements, dissociés des routes, peuvent avoir un statut de voie verte urbaine. S'il s'agit bien d'une chaussée indépendante, on attend autre chose d'une voie verte !



Exemple d'une voie indépendante qui relie deux quartiers de Lille





Exemples de cheminements indépendants ouverts aux piétons et aux cyclistes à Villeneuve d'Ascq.

La ville est dotée de tout un réseau dissocié de la voirie avec des passerelles ou des tunnels pour franchir les axes routier. Les emprises oscillent généralement entre 2 m et 3 m.

En zone périurbaine, où l'habitat est diffus, hors agglomération, dans les traversées de communes à caractère rural, dans les zones d'activités, en fonction des flux attendus, de la présence de commerces... cette mixité doit aussi être possible sur des trottoirs ou des cheminements indépendants de l'ordre de 2 m 50.



Exemple d'un « trottoir cyclable » dans la traversée d'un village de la Métropole Européenne de Lille





Exemple de la traversée de Masnières, au sud de Cambrai.

L'ex RN 44 (aujourd'hui RD 644) traverse la localité. Les aménagements cyclables sont interrompus dans la traversée de la localité.

Présence de nombreux PL, relief important, collège à proximité, absence de commerces et de stationnement...

Au regard du trafic VL et PL, les cyclistes n'osent pas s'aventurer sur la route.

Le trottoir, de l'ordre de 2m50 à 3m, devrait pouvoir accueillir les cyclistes.

Zone d'activité : exemple d'un cheminement mixte de 2m50 pour la desserte d'un Parc d'activité à Douvrin dans le Pas de Calais (l'aménagement a été réalisé par le gestionnaire privé du site en concertation avec l'ADAV et le Département)



Exemples de trottoirs cyclables en périurbain.



Pistes cyclables que l'on retrouve souvent en Belgique.

L'aménagement est bidirectionnel et obligatoire pour les cyclistes. Il s'agit d'un très ancien trottoir cyclable dans une commune belge à la frontière avec la métropole lilloise, au caractère rural.

On y retrouve les personnes âgées qui utilisent le vélo pour faire les courses et les enfants qui se rendent à l'école primaire. Cet aménagement longe une route départementale.

Exemples de trottoirs cyclables en périurbain.



Métropole lilloise.

Piste cyclable dans la traversée d'un village (nous sommes donc en agglomération au sens du Code de la Route).

La piste sert également de trottoir. L'aménagement date du début du XX^e s.

Il s'agissait alors d'un trottoir cyclable qui longeait une route pavée. Cette piste est très utilisée, notamment le weekend. C'est le pendant de l'aménagement belge décrit précédemment.



Si l'on respectait les normes actuelles les cyclistes seraient obligés de circuler sur la chaussée !

Michel Anceau

Directeur

michel.anceau@droitauvelo.org

Membre du CA de l'AF3V

Représentant de l'AF3V au CD de la FUB



À vélo, simplifiez-vous la ville !

droitauvelo.org