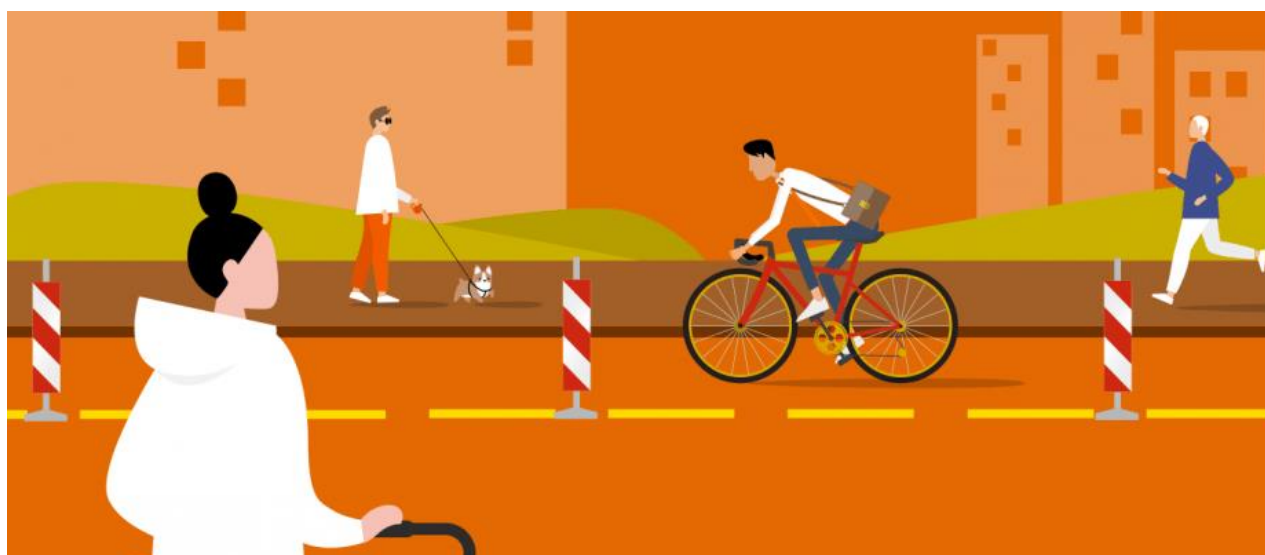


Groupe de travail
des Référents accessibilité des villes inclusives
(GT-Ravi)

**8e ateliers participatifs annuels
Marseille, les 25 et 26 novembre 2021**



**Atelier A
Cohabitation des cyclistes et des piétons (dans leur
diversité)**

**Livrable 1 : Enjeux et cadre technico-réglementaire pour une
cohabitation harmonieuse des piétons et des cyclistes**

Animation : Bertrand Deboudt, Flavien Lopez (Cerema)
David Pignaud (Toulouse Métropole)

Éléments de cadrage technico-réglementaire

Une vision globale à privilégier pour répondre à ces enjeux pour les deux modes

Permettre d'assurer conjointement les continuités cyclables et piétonnes sans créer de conflits d'usage nécessite de proposer des cheminements qualitatifs et continus pour ces deux modes.

Pour parvenir à cet objectif, dans l'espace généralement limité qu'est la voirie, une vision d'ensemble des usages tous modes est nécessaire. Cette vision est à confronter aux objectifs stratégiques de la collectivité en matière d'évolution des mobilités et de report modal.

Dans ce cadre, des réaffectations de profil en travers au profit des modes actifs, et/ou des révisions des plans de circulation sont des démarches souvent pertinentes. Plus précisément : les solutions suivantes sont à explorer :

- réduire la largeur des voies ou le nombre de files de circulation prévues pour les véhicules motorisés
- supprimer du stationnement motorisé ou le réaffecter
- modifier les plans de circulation et/ou apaiser les vitesses pour permettre une mixité d'usage de la chaussée entre vélos et voitures dans son domaine de pertinence
- prévoir la circulation des cyclistes dans des voies de bus adaptées lorsqu'elles existent ou sont en projet.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

Tableau d'aide au choix des aménagements cyclables en fonction de différents critères (Source : Cahier rendre sa voirie cyclable)

Ainsi, si dans certains cas complexes des solutions de compromis dégradant ponctuellement le confort des piétons et des cyclistes pourraient être envisagées, un certain nombre d'autres hypothèses devraient généralement être testées avant d'arriver à de telles solutions conduisant à des conflits d'usage et desservant l'aménagement à la fois pour les piétons et pour les cyclistes.

Nota : S'il est parfois considéré qu'un cycliste peut poser pied à terre sur quelques mètres et emprunter le trottoir avec son vélo à la main, cette hypothèse correspond rarement aux usages et conduit à dissuader les usagers d'emprunter l'itinéraire, voire à des circulations illégales de cyclistes sur le trottoir.

Cadre technico-réglementaire des aménagements possibles en matière de cohabitation des piétons et des cyclistes sur un même espace (hors présence de véhicules motorisés)

En France, peu d'espaces sont destinés uniquement à la circulation mixte des déplacements actifs (cyclistes et piétons notamment). Actuellement, seul le statut de voie verte autorise la libre circulation des piétons et des cyclistes simultanément sur une même chaussée, et ceci sans être obligé d'avancer au pas pour les cyclistes (contrairement à l'aire piétonne). Or la voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés. Ceci indique donc qu'il s'agit d'un système séparé, et non d'un trottoir ou d'une voie de circulation sur une chaussée.

Il n'existe donc pas en France de statut réglementant une partie de la voirie comme étant réservée à la circulation des piétons et des cyclistes sans restriction d'âge ou de vitesse. Or, dans certaines situations de coupure linéaire (passage sur un pont, traversée de giratoire à fort trafic et rapide), ou de manque de place pour avoir une circulation cyclable sans risque (rue étroite circulée par des poids lourds, rue à fort trafic...), le vélo ne circule plus. Dans la majeure partie des cas, le cycliste se met alors à rouler illégalement sur le trottoir afin de contourner le problème de la circulation motorisée.

L'aire piétonne

L'aire piétonne est une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous certaines réserves, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci (article R110-2 du code de la route). En résulte ainsi :

- une priorité absolue des piétons,
- une circulation pour tous les véhicules à l'allure du pas (y compris les vélos : article R431-9 du code de la route),
- une présence de véhicules motorisés exceptionnelle liée à la desserte,
- une interdiction de stationner pour les véhicules à moteur.

Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules sauf sur les tramways (transports guidés plus généralement). Ils peuvent circuler sur toute la largeur de l'espace public. Les cyclistes quant à eux doivent circuler à l'allure du pas, sauf disposition prise par le maire (autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation).

L'aire piétonne est un système indépendant de la chaussée, et peut être assimilée à une rue (rue piétonne). Un trottoir ne peut donc pas être assimilé à une aire piétonne, car c'est un aménagement dépendant de la chaussée qui ne constitue pas un aménagement indépendant à part entière. La fiche n°4 de la série vélo du Certu précise quant à elle qu' « **un trottoir ne peut pas être considéré comme une aire piétonne** » (*Certu, Fiche Vélo n°4*).



La voie verte

La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (article R110-2 du code de la route). C'est une emprise indépendante en site propre et non une dépendance d'une voie existante (*Certu, Fiche Vélo n°4*).

Si la réglementation implique une allure au pas pour les vélos en aire piétonne, aucune réglementation spécifique ne définit la vitesse maximale sur une voie verte.

La voie verte est une route et non pas une dépendance d'une voie existante. Le cas du trottoir ne peut donc pas être réglementé comme étant une voie verte, nous sommes dans la même situation que dans le cas de l'aire piétonne. Le trottoir est un aménagement dépendant de la chaussée qui ne constitue pas un aménagement indépendant à part entière. La fiche du Certu sur les voies vertes précise bien qu' « **un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte** » (*Certu, Fiche Vélo n°4*).



Rappelons que voie verte et aire piétonne ne sont pas les seuls outils permettant de prendre en compte les cyclistes et les piétons simultanément en agglomération ; on compte également d'autres aménagements comme les zones de rencontre.

La voie verte à réserver aux cas où les densités d'usages cyclistes et/ou piétons envisagés sur l'axe à aménager sont modérées à faibles. Elle peut être également utilisée s'il est décidé d'abaisser ponctuellement le niveau de service offert aux cyclistes et aux piétons, par exemple dans le cas d'un ouvrage de franchissement que l'on prévoit d'usage mixte piétons cyclistes afin d'en réduire les coûts.

Pour autant, les voies vertes peuvent s'intégrer dans l'armature d'un réseau cyclable principal et contribuer à la mobilité à vélo du quotidien, particulièrement pour les cyclistes de la périphérie des agglomérations et des secteurs ruraux.

La largeur des voies vertes nécessite d'être ajustée en fonction des flux en présence et peut varier de 3 mètres à plus de 5 mètres (des éléments de dimensionnement sont fournis dans le cahier du Cerema « Rendre sa voirie cyclable »).

Le trottoir

Aucune réglementation ne donne la définition d'un trottoir. D'ailleurs, il en est de même pour la définition du terme route. Du point de vue de l'aménagement, ce sont les textes de loi et décret relatifs à l'accessibilité qui sont les plus prescriptifs (caractéristiques techniques et dimensionnelles, implantation du mobilier urbain...). Pour sa part, le code de la route définit ses usages. Néanmoins, dans le sens commun, le trottoir désigne une partie de la voie publique distincte de la chaussée ; qu'il s'agisse d'une chaussée classique avec ou sans voie réservée (couloir bus, bande cyclable) ou d'une piste cyclable, et également distincte de tout emplacement aménagé pour le stationnement (*Certu, Fiche n°2 Code de la Rue*). **Un trottoir n'est pas une chaussée mais une dépendance de la chaussée** (*Certu, Fiche Vélo n°4*).

L'article R412-34 du code de la route prescrit aux piétons de marcher sur les emplacements qui leur sont réservés c'est-à-dire en dehors de la chaussée. Il existe une exception explicite pour les zones de rencontre et aires piétonnes, et implicite pour les voies vertes. On pourra appeler cet emplacement réservé « trottoir » lorsque l'on est en milieu urbain. Lorsqu'il ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires (art. R412-35).

Selon le même article, seuls les cyclistes de moins de huit ans sont autorisés à circuler sur les trottoirs et les accotements, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. À l'article R431-9, il est précisé que les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier, y compris en agglomération depuis le 5 juillet 2015 (décret 2015-808 du 2 juillet relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement), ce qui n'est pas le cas sur les trottoirs.

En France, un cycliste ne peut donc pas rouler sur le trottoir, sauf s'il a moins de 8 ans et qu'il roule à l'allure du pas sans occasionner de gêne pour les piétons (art. R412-34), à l'exception des cas prévus par l'article R431-10, qui concernent les routes pavées et en état de réfection hors agglomération.

Zoom sur un aménagement particulier : la piste cyclable à hauteur du trottoir :

Lorsque les autres solutions ne sont pas possibles, on peut envisager l'aménagement de pistes cyclables à hauteur du trottoir. Il est nécessaire de rappeler la nécessité de délimiter la piste en la différenciant de l'espace affecté aux piétons. Rappelons que les exigences relatives à l'accessibilité conduisent à avoir une largeur minimale de 1,40 m libre de tout obstacle pour le cheminement des piétons. Néanmoins, les usages piétons requièrent souvent de prévoir des espaces dimensionnés de manière plus généreuse pour assurer une qualité d'usage conjointe pour les piétons et les cyclistes. En effet, à défaut d'aménagements suffisamment dimensionnés pour eux, les piétons sont conduits à cheminer sur la piste cyclable ce qui est susceptible d'engendrer des conflits d'usage entre les deux modes.

Les textes législatifs et réglementaires ne rentrent pas dans un niveau de détails décrivant la nature de la séparation entre un aménagement piéton et un aménagement cyclable qui seraient implantés au même niveau à l'exception de l'IISR qui précise « Lorsqu'il est nécessaire de la séparer de la zone réservée aux piétons, la piste cyclable peut être délimitée par des lignes de rives continues de largeur $3u$ ($u = 3 \text{ cm}$). »

Jurisprudence : Une jurisprudence du tribunal administratif de Strasbourg précise :

« peuvent être créées, sur les trottoirs, des zones spécialement réservées aux cycles, à condition qu'elles soient délimitées et séparées de l'espace réservé aux piétons, qui doit rester normalement praticable par eux ». (source : <https://ddp-gironde.org/images/Strasbourg-TA-23janv2013.pdf>).

Le Cerema recommande pour autant une conception pourvue :

1. D'aménagements lisibles, permettant aux usagers de chacun des deux modes de percevoir quelle est leur position attendue ;
2. De dispositifs de séparation repérables et détectables entre les cheminements piétons et les pistes cyclables qui leur seraient contigus, éléments indispensables pour assurer un bon repérage des piétons (notamment les personnes déficientes visuelles) et garants d'une limitation des conflits piétons cycles.

Se contenter de la ligne blanche continue, minimum réglementaire, n'est pas souhaitable, car cela ne garantit pas un usage conforme à l'usage prescrit, à savoir la piste cyclable pour les cyclistes et le trottoir pour les piétons. Les piétons emprunteront le plus souvent la piste cyclable avec une séparation à niveau, d'autant plus si la piste cyclable est plus confortable (largeur et revêtement) que le cheminement piétonnier.

Cette ligne blanche continue ne sera détectable ni à la canne ni au pied : elle ne constitue un dispositif satisfaisant ni du point de vue des piétons, ni du point de vue des cyclistes.

Séparation entre la piste cyclable et les cheminements piétons

La piste cyclable peut être positionnée à hauteur de chaussée, à hauteur intermédiaire de trottoir ou à hauteur de trottoir. Dans les deux premiers cas, une différence de niveau existe entre le trottoir et la piste. Cette différence assure un bon repérage des piétons (notamment les personnes déficientes visuelles) et limite les conflits piétons cycles. Il est alors recommandé de chanfreiner cette bordure afin qu'elle puisse pardonner des écarts de trajectoire et n'entraîne pas de chute. Cette bordure chanfreinée augmente également la « largeur utile » de la piste cyclable.

Si la piste est à hauteur de trottoir, une bordure émergente doublement chanfreinée peut être envisagée pour mieux délimiter les espaces. En plus de la séparation, un contraste visuel entre revêtement de la piste cyclable et revêtement du trottoir garantit une meilleure lisibilité de l'aménagement pour tous. Différence de contraste ne veut pas dire différence de confort de roulement ; il faudra veiller à maintenir le confort de circulation, pour les cyclistes comme pour les piétons.

Dans le cas d'une piste cyclable à hauteur ou à hauteur intermédiaire avec le trottoir, la piste cyclable est implantée de préférence côté chaussée, laissant à la personne déficiente visuelle la possibilité de sentir la proximité des façades lorsqu'elles existent.