



**RENDEZ-VOUS-MOBILITES
PIÉTONS-CYCLISTES :
POUR UNE COHABITATION APAISÉE SUR L'ESPACE PUBLIC
Jeudi 14 mars 2024 - 14h-16h**

**Communiquer pour un meilleur respect mutuel entre piétons et cyclistes :
l'exemple de la collaboration entre l'Association Droit Au Vélo et
l'association Rue de l'avenir**

Michel Anceau, Association Droit Au Vélo (ADVA)





Droit au vélo – ADVA

Association d'usagers des Hauts-de-France qui compte plus de **2 800 adhérents**.

Principalement active dans le Nord et le Pas-de-Calais où elle dispose d'antennes dans les principales villes.



* associations partenaires

Membre de la **FUB**, de l'**AF3V** et de **Rue de l'avenir**.

Sa particularité : depuis 2003 des **conventions de partenariat avec les collectivités qui s'appuient sur son expertise d'usage** pour développer les politiques et les infrastructures cyclables





Droit au vélo – ADVA

Objet : **promouvoir et faciliter les mobilités actives** (la marche et le vélo) et de manière générale, tous les modes de déplacement respectueux de l'environnement comme moyens de circulation privilégiés et alternatifs à la voiture individuelle

Des conventions de partenariat avec les collectivités qui s'appuient sur son expertise d'usage pour développer les politiques et les infrastructures cyclables et les actions en faveur de de la marche et de l'écomobilité





Droit au vélo – ADVA

la **Région Hauts-de-France** et l'**Ademe** pour l'animation d'un Centre ressource régional en écomobilité + la **DREAL** sur une mission d'accompagnement des PDES

Hauts-de-France Mobilités pour le développement d'une cartographie cyclable

les **Conseils départementaux du Nord** et du **Pas-de-Calais**

les **intercommunalités** de Lille, Arras, Dunkerque, Valenciennes, Boulogne, Saint-Omer, Béthune-Bruay, Douai, Pévèle-Carembault, Cœur de Flandre, Hauts de Flandre, Porte du Hainaut

les **villes** de Lille, Lens, Villeneuve d'Ascq, Maubeuge, Hazebrouck, Ronchin, Saint-Laurent-Blangy, Saint-Amand-les-Eaux, Faches-Thumesnil, Marcq-en-Barœul, Bailleul, Trith-Saint-Léger, Armentières, Seclin, Pérenchies, Bully les Mines.





« Pour une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre »

RUE DE L'AVENIR : LE PARTAGE DE LA RUE

Association loi 1901 qui œuvre depuis 1988, en milieu urbain, à un **meilleur partage de l'espace public** et une limitation des vitesses, pour **favoriser des déplacements sûrs** et assurer un **développement des modes actifs, marche et vélo, et des transports collectifs.**

Acteur engagé pour la **réduction du nombre et de la vitesse des véhicules** en zone urbaine, et pour **l'amélioration de la qualité et de l'adaptation des espaces publics et de la voirie**, compte tenu des enjeux du changement climatique et de la crise sanitaire.

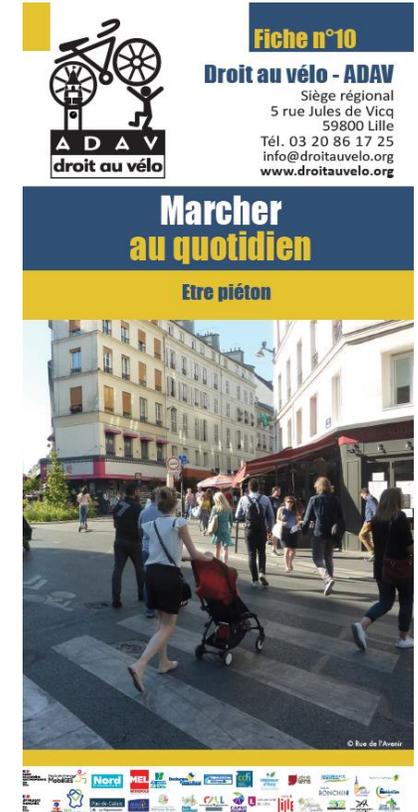
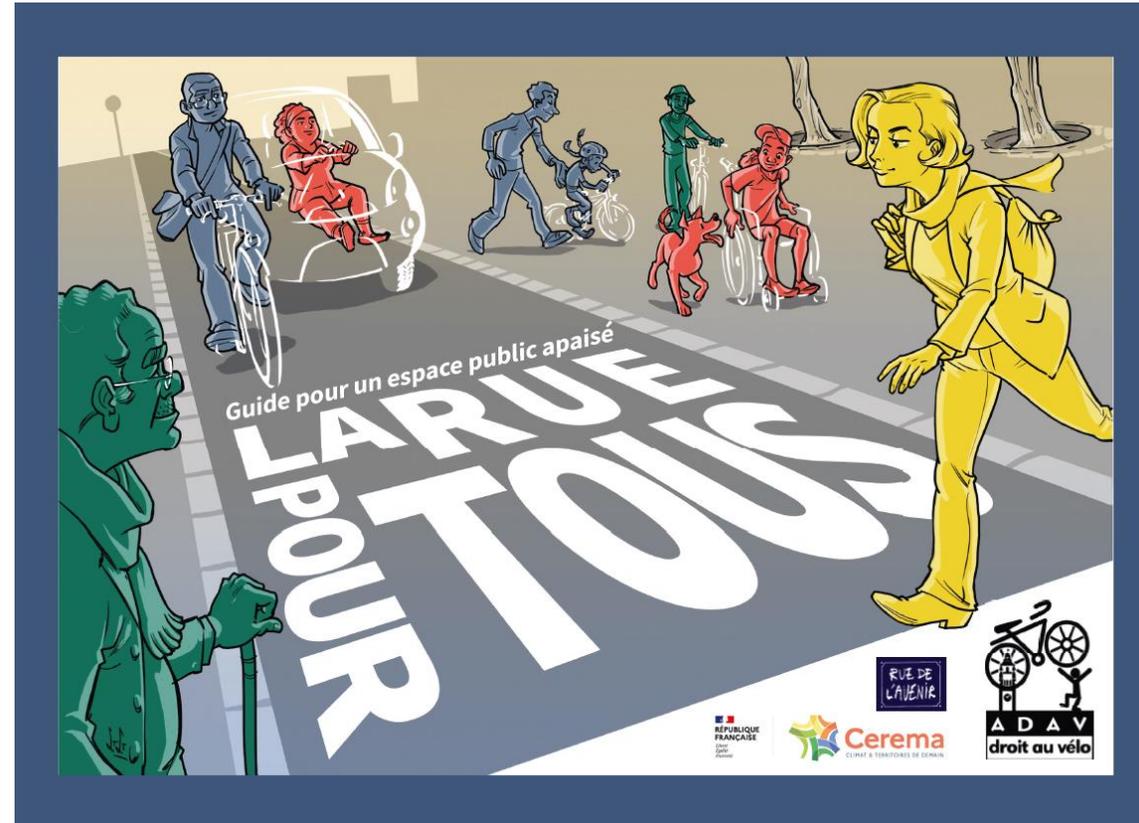
Elle constitue un « laboratoire d'idées » et a mis en place de nombreuses ressources sur ces thèmes, à travers son site

www.ruedelavenir.com





Un premier travail partenarial avec la réalisation du livret « la rue pour tous », puis d'une fiche sur la marche





Piste réalisée sur une ancienne voie de circulation, bien dissociée d'un large trottoir...

Constat

Les problèmes de cohabitation entre piétons et cyclistes résultent souvent d'une place (encore) trop grande laissée à la voiture... Mais pas seulement.

Un espace public bien réalisé résout une bonne partie de la problématique mais il ne pourra pas tout régler si l'on ne **travaille** pas aussi **sur les comportements**, d'autant que la mixité des usages reste fréquente sur de nombreux espaces : voies vertes, zone de rencontre, aire piétonne...





Esquisse : Laurent Libessart

Projet de plaquette

*A pied, à vélo, mieux se comprendre,
pour une cohabitation
vigilante et bienveillante*

L'objectif du document est de **favoriser la compréhension** des comportements des uns et des autres et ainsi conduire à plus de respect, **plus de bienveillance** et, *in fine*, à ce que chacun se sente **plus en sécurité**.





Cohabiter à proximité d'une piste cyclable



Une piste cyclable est un espace réservé à la circulation des cycles et EDPM. En ville, cet espace peut être très proche du trottoir voire sur celui-ci.

VIGILANCE



Je ne dois pas marcher sur une piste cyclable, sauf si je ne dispose pas d'espace dédié praticable. Lorsque je m'engage pour traverser la piste, je n'oublie pas que certains cycles peuvent être rapides et je regarde des deux côtés, même si la piste est unidirectionnelle.



Je laisse la priorité au piéton qui manifeste son intention de traverser la piste ou qui s'y engage régulièrement. Je ne frôle pas un piéton amené à marcher sur la piste, j'utilise ma sonnette. Lorsque la piste longe des immeubles, des magasins, j'anticipe la survenue de piétons inattentifs.

BIENVEILLANCE

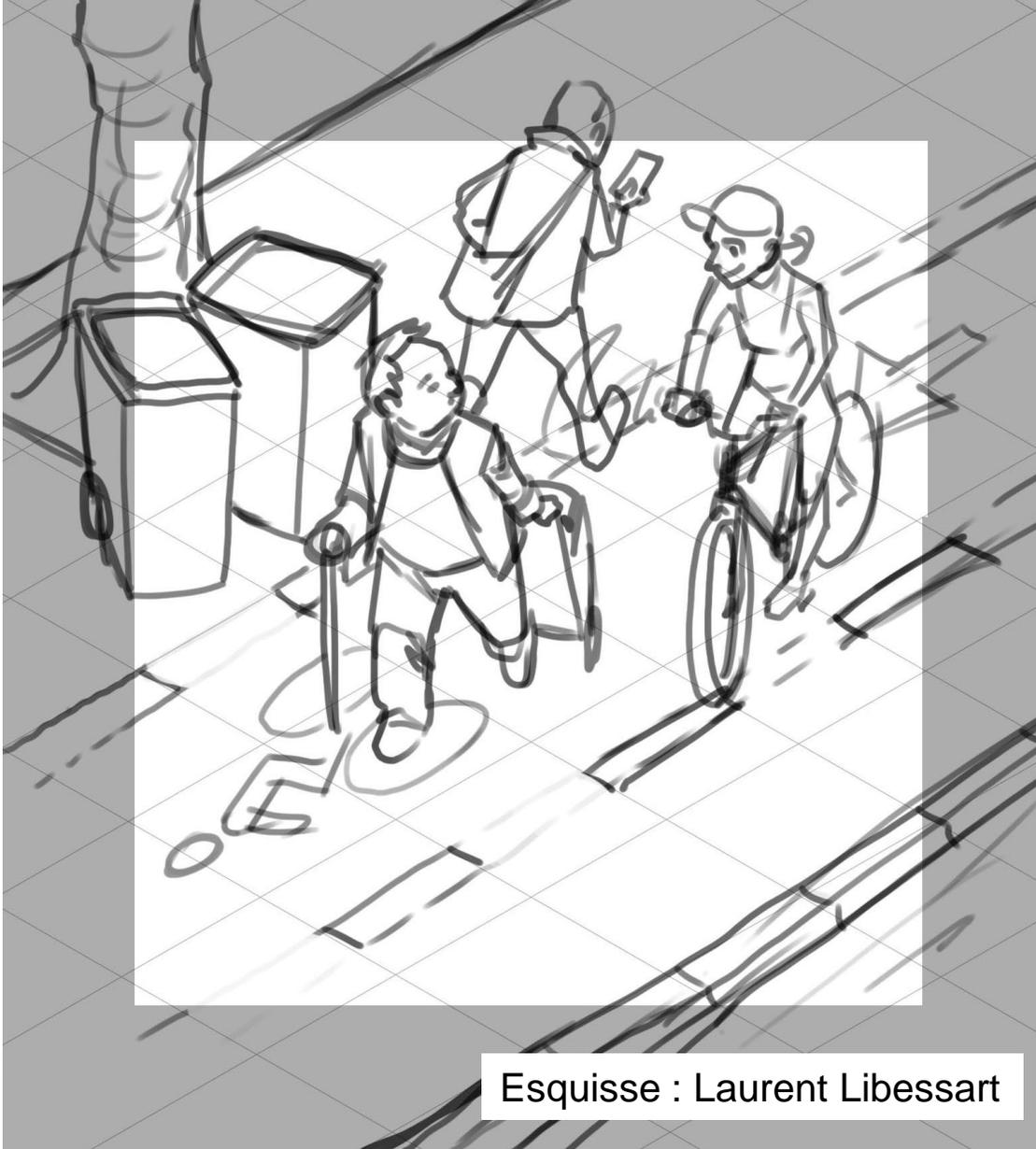


En l'absence d'un flux important de vélos ou d'EDPM, lorsque je veux traverser la piste, je peux ne pas obliger un cycliste à ralentir ou s'arrêter pour me céder le passage.



Un piéton inattentif, ou malvoyant, peut se retrouver à marcher sur la piste, il peut s'engager imprudemment dans sa traversée, dans ces cas je réagis par un simple coup de sonnette et m'assure d'avoir été entendu.



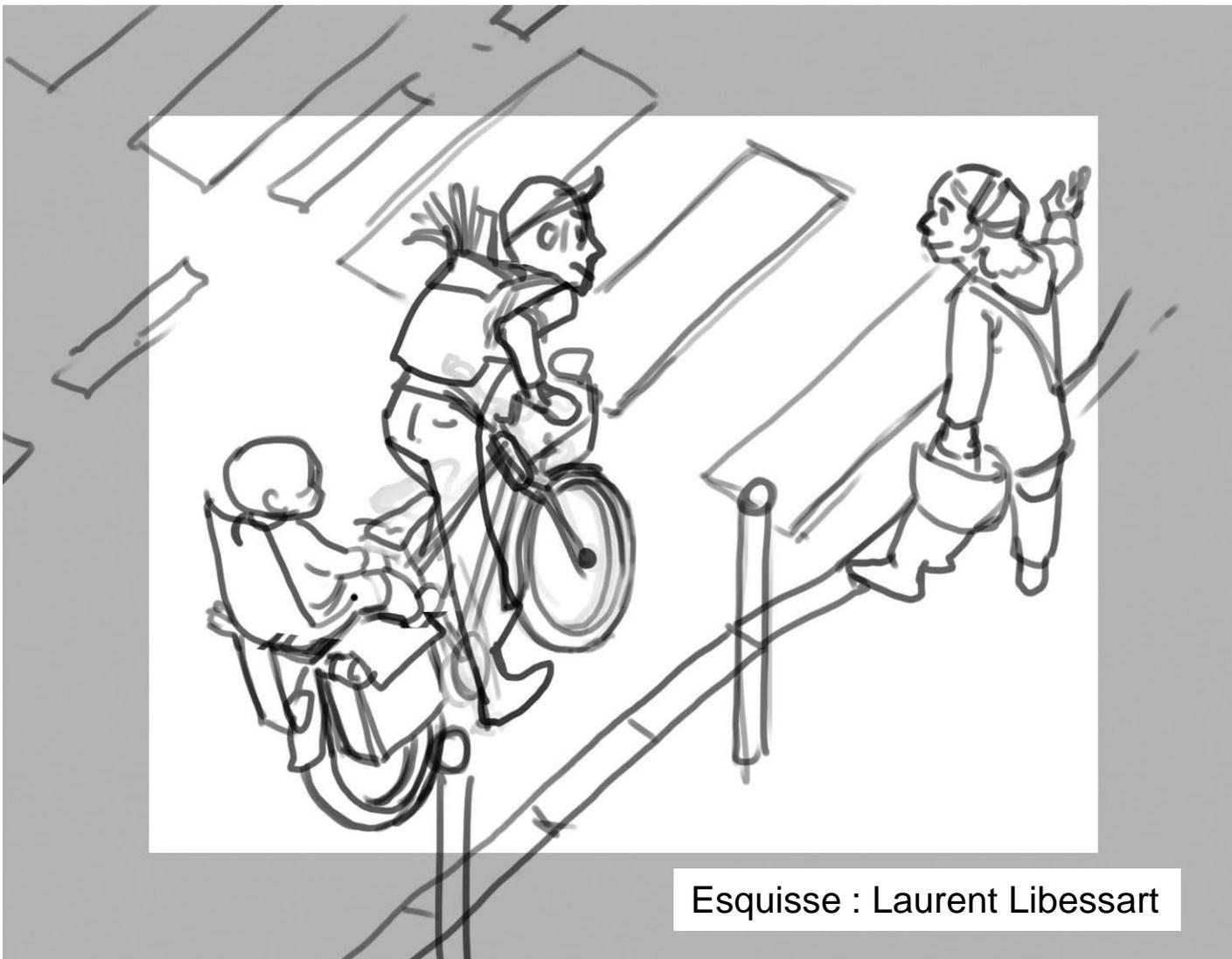


BIENVEILLANCE du cycliste

« Un piéton inattentif, ou malvoyant, ou gêné par un obstacle peut se retrouver à marcher sur la piste

Un cycliste arrive derrière, ralentis, se déporte et signale sa présence (sonnette) »





BIENVEILLANCE du piéton

« Je peux, si les circonstances s'y prêtent, ne pas user de ma priorité et laisser le passage à un cycliste surtout dans une rue en montée... »





Cohabiter dans une aire piétonne



L'aire piétonne est un espace réservé à la circulation des piétons. Sauf exception signalée, les vélos, les EDPM sont autorisés à y circuler, à l'allure du pas et sans gêner les piétons.

VIGILANCE



Les vélos ou les EDPM sont silencieux et peuvent circuler dans les deux sens ! Jeter un œil derrière soi avant de changer de trajectoire peut être utile.



Si je vois un panneau « interdit aux cycles » à l'entrée, alors je mets pied à terre. Sinon je peux rouler dans l'aire piétonne, mais je dois maîtriser mon allure et rouler à la « vitesse du pas » (5 km/h environ). Cela me permettra d'anticiper tout comportement brusque d'un piéton.

Naturellement, je ne roule pas trop près des piétons, je laisse un mètre d'écart et ne coupe pas leur trajectoire.

Si le flux de piétons ne me permet pas d'appliquer ces principes de précaution et de sécurité, alors je dois marcher à côté de mon vélo (ou EDPM).

BIENVEILLANCE



Une aire piétonne étant le domaine du piéton et les autres usagers y étant seulement tolérés, la bienveillance n'est attendue que de ces autres usagers vis-à-vis du piéton !



Cet espace étant le domaine du piéton, je ne dois jamais le surprendre, certaines personnes fragiles peuvent être sensibles à la crainte d'être bousculées. Je garde en tête qu'un piéton déambulant a rarement une trajectoire linéaire et clairement définie, il peut changer de direction rapidement selon ses envies ou son environnement. J'utilise la sonnette seulement en cas de danger immédiat.





Esquisse : Laurent Libessart

« Naturellement, je ne roule pas trop près des piétons, je laisse un mètre d'écart et ne coupe pas leur trajectoire.

Si la densité de piétons ne me permet pas d'appliquer ces principes de précaution et de sécurité, alors je dois marcher à côté de mon vélo (ou EDPM). »





Cohabiter sur une voie verte



Une voie verte est une route réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés, y sont autorisés les engins de déplacement personnel motorisés et les vélos à assistance électrique. Les cavaliers peuvent s'y déplacer si un panneau les y autorise.

VIGILANCE



Sur une voie verte, même en présence de trottoirs ou d'accotements, je peux marcher sur la chaussée, près de l'un des bords, et privilégie le côté gauche pour voir arriver les usagers rapides (vélos, etc.)

Je peux traverser partout en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des autres usagers.



La voie verte ne m'impose pas de limite de vitesse. Je suis donc simplement soumis au « principe de prudence » envers les autres usagers. Je maîtrise ma vitesse et l'ajuste en fonction de l'état de la voie, du flux d'usagers et des obstacles. Je ralentis quand je croise ou dépasse des piétons.

Si j'utilise la voie verte pour mes déplacements quotidiens, je surveille ma vitesse et veille à la sécurité des autres usagers.

Je veille à ce que mon vélo ou EDPM soit équipé d'une sonnette, c'est obligatoire et... indispensable !

BIENVEILLANCE



Pour faciliter le passage de cyclistes qui se croisent, je peux me mettre en file indienne. Pour traverser, je peux laisser passer quelques cyclistes. Surtout, je suis à l'écoute des bruits de sonnettes qui me préviennent de leur arrivée.

Je veille à tenir mon chien en laisse. Si je circule en rollers, skate ou trottinette je ne passe pas trop proche des piétons qui circulent plus lentement.



Je partage l'espace avec les piétons. J'utilise ma sonnette pour prévenir de ma présence lorsque je souhaite doubler des piétons. Si je vois un piéton qui souhaite traverser la voie alors qu'il y a beaucoup d'usagers qui circulent, je m'arrête pour le laisser passer.





« La voie verte ne m'impose pas de limite de vitesse.

Je ralentis quand je croise ou dépasse des piétons. »

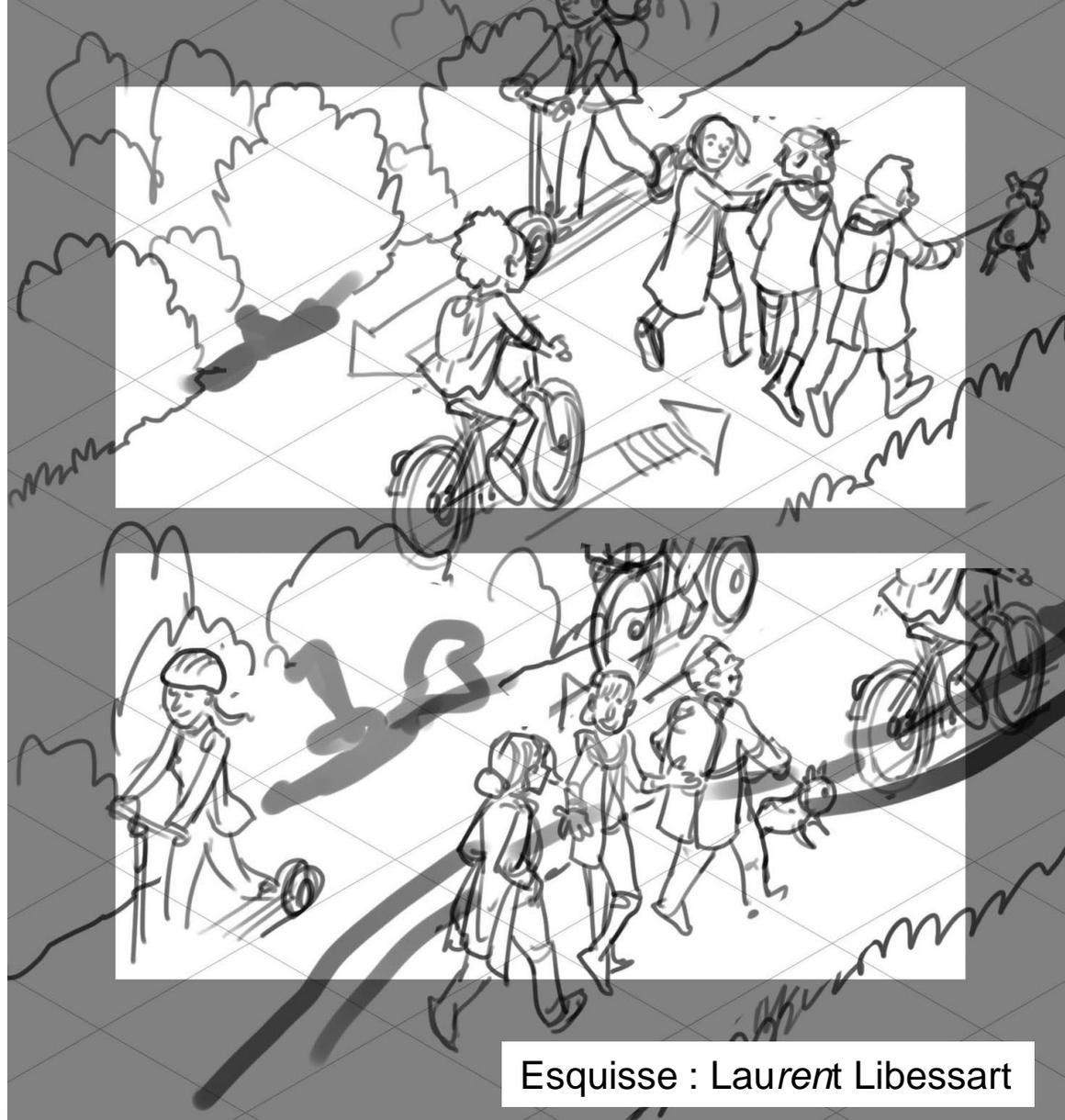


« Sur une voie verte, je peux marcher sur la chaussée, près de l'un des bords, et privilégie le côté gauche pour voir arriver les usagers rapides (vélos, etc.) »



Esquisse : Laurent Libessart





Esquisse : Laurent Libessart

BIENVEILLANCE

« Pour faciliter le passage de cyclistes qui se croisent, je peux me mettre en file indienne. Pour traverser, je peux laisser passer quelques cyclistes.

Je veille à tenir mon chien en laisse. Si je circule en rollers, skate ou trottinette je ne passe pas trop proche des piétons qui circulent plus lentement. »





Cohabiter sur un « espace indéfini »



Ces « espaces indéfinis » n'existent pas dans le code de la route en France, il n'existe donc pas de signalisation réglementaire, il ne s'agit ni d'aire piétonne, ni de voie verte, mais bien d'un espace mixte, partagé entre piétons et cyclistes. Ils peuvent se trouver dans des situations à fortes contraintes (passage sous un pont, sur une passerelle, etc.), souvent sur de courtes distances mais prennent aussi la forme de trottoirs partagés.

VIGILANCE



Les cyclistes, de bonne foi ou non, peuvent estimer être dans leur domaine, donc rouler à leur vitesse de croisière sans trop se soucier de la présence des piétons. Je dois donc rester en éveil lorsque je vois des cyclistes sur ces espaces.



Même si aucune limitation de vitesse n'est associée à ce type d'espace, je dois impérativement garder à l'esprit le « principe de prudence ». J'adapte ma vitesse au contexte et je me comporte comme dans une aire piétonne en ayant en tête que les piétons ne s'attendent pas forcément à cohabiter ici avec des cyclistes.

BIENVEILLANCE



Il est sans doute sage de privilégier un côté de l'espace pour y marcher. Je décide donc de ne pas marcher en plein milieu et j'évite les changements brusques de direction.



Si la densité piétonne s'avère importante, je préfère mettre pied à terre plutôt que de surprendre ou mettre en danger les piétons.





Michel Anceau

Directeur

michel.anceau@droitauvelo.org

www.droitauvelo.org

