



COHABITATION PIETONS / CYCLISTES PREVENIR LES CONFLITS D'USAGE V2 – sept. 2024 – avec remarques du GT

La note qui suit résume les principales conclusions du groupe de travail réuni à l'initiative de Rue de l'Avenir pour explorer les raisons de l'augmentation des conflits d'usage dans l'espace public et esquisser des recommandations. Ce groupe a réuni plusieurs associations d'utilisateurs : la Fédération des Usagers de la Bicyclette, 60 Millions de Piétons, la Ligue contre la violence routière, lors du premier semestre 2024.

Les associations d'utilisateurs sont de plus en plus fréquemment sollicitées par des habitants ou des groupes d'habitants confrontés à des situations de tension : sécurisation d'un carrefour à la suite d'un accident, projets de la collectivité qui favorisent la circulation des vélos au détriment des piétons, piétonnisation excessive pénalisant les cyclistes, manque de lisibilité d'un aménagement, etc.

L'augmentation très significative de l'usage du vélo et les appels à la marche en ville, qui visent à améliorer la santé et la qualité de l'environnement, produisent des situations conflictuelles qui sont susceptibles d'augmenter avec le développement de la pratique des modes actifs, par ailleurs souhaitable.

La note qui suit contient les remarques et compléments des membres du groupe de travail, transmis à la suite de l'envoi d'une première version en juillet 2024.

SOMMAIRE

- Introduction	P 2
- Eléments de diagnostic	P 3
- Quelques principes	P 7
- Piste de travail 1 : le processus de décision	P 9
- Piste de travail 2 : l'aménagement de l'espace public	P 12
- Piste de travail 3 : les comportements	P 17
- Piste de travail 4 : la réglementation	P 20
- En résumé, principales recommandations	P 23
- Annexes	P 24
o L'accidentalité des piétons	P 25
o Les concepts de vigilance et bienveillance	P 27
o L'urbanisme tactique	P 28
o Propositions réglementaires	P 29

INTRODUCTION

Le chemin vers la ville apaisée n'est pas un long fleuve tranquille

Pendant longtemps, la configuration des rues et leur occupation ont été stables, formant des villes faciles à lire : la chaussée, domaine des véhicules motorisés, et le trottoir, domaine des piétons. La société était organisée autour des voitures, à qui l'essentiel de la surface était réservé, tant en circulation qu'en stationnement, mais ce déséquilibre était socialement accepté.

Le vélo, dont l'utilisation était devenue marginale, est admis à la fin du 20ème siècle à circuler dans les zones piétonnes et les couloirs de bus, et on commence à mettre en place des aménagements cyclables, donc à créer un nouveau domaine de voirie, pris soit sur les véhicules motorisés, soit sur les piétons, parfois plus ou moins partagé avec les usagers habituels de ces espaces, créant des zones de rivalité entre modes (bandes cyclables utilisées comme stationnement, pistes sur trottoirs, ...).

Les confinements et déconfinements de 2020 ont accéléré cette évolution en faveur du vélo avec les « coronapistes » rapidement tracées. L'intégration des nouvelles infrastructures, qui a duré plusieurs décennies dans certains pays, se fait chez nous en peu d'années, avec difficulté et incompréhension. Alors que les relations entre vélos et véhicules motorisés se sont relativement apaisées, une violente agressivité se développe entre cyclistes et piétons.

Les piétons, à qui on affirme que leur place est au sommet de la chaîne des priorités, ne voient aucune mesure concrète prise en leur faveur, et découvrent incidemment des modifications réglementaires favorables aux cyclistes, comme l'autorisation de rouler à contresens de la circulation générale ou de franchir certains feux au rouge, sans en comprendre l'intérêt et en pensant qu'elles les pénalisent.

On présente comme apaisées des voies que les piétons perçoivent comme complexifiées et dangereuses, par exemple lorsqu'on implante une piste bidirectionnelle en bordure d'une rue auparavant en sens unique.

Beaucoup de piétons, en particulier les plus fragiles, ne se reconnaissent pas dans le terme *mobilités actives*, censé les regrouper avec les vélos, parmi lesquels se trouvent de plus en plus de véhicules qui ne sont que peu ou pas du tout actifs. On a assimilé au vélo des objets de plus en plus motorisés : les vélos à assistance électrique en 2009, les engins de déplacement personnel en 2019, les cyclomobiles légers en 2022.

La situation se tend dans les aires piétonnes : elles ont été autorisées aux cyclistes en 1998, alors que les vélos étaient peu nombreux et tous mus par l'énergie musculaire. Ils sont maintenant plus rapides, mais aussi plus volumineux, plus puissants, et souvent utilisés dans un but professionnel, donc avec des contraintes de temps plus sévères que les cyclistes en simple déplacement : de nombreux professionnels se rendent compte qu'un « vélocargo » à assistance électrique est aussi commode et bien moins cher qu'une camionnette et surtout qu'il bénéficie d'avantages en termes de possibilité de circulation et de stationnement.

Chacun doit prendre ses responsabilités : le pouvoir réglementaire doit envisager des modifications, éventuellement dans une direction un peu différente, les collectivités locales améliorer la concertation avec tous les usagers de la voirie, les associations de cyclistes accepter des arbitrages pas forcément favorables, les associations de piétons ne doivent pas considérer les cyclistes comme des ennemis par nature.

A- ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

Principales situations conflictuelles

Dans les villes de toutes taille, les remontées de terrain font apparaître certaines situations de façon récurrente.

- *Les espaces banalisés – mixtes de fait en raison de l'absence de réglementation*

La présence de piétons et de cyclistes sur un même espace ne satisfait ni les uns ni les autres dès lors que les règles de circulation sont floues ou inconnues. Bien que la définition du trottoir ne figure toujours pas au code de la route, l'usage du trottoir est réservé aux piétons, aux vélos des enfants de moins de 8 ans et aux aides nécessaires aux personnes à mobilité réduite (fauteuils roulants, déambulateurs) - article R412-34 du Code de la route. La jurisprudence, qui fait suite à un recours de l'association de piétons de Strasbourg, a estimé que le principe des trottoirs partagés n'était pas prévu par la réglementation. La réglementation qui a suivi a permis pour autant la présence d'une piste cyclable sur le trottoir, ce qui signifie que la notion de partage est ambiguë

Il existe toutefois des configurations où la voirie est trop étroite pour que ce principe soit applicable (ponts, tunnels) et qui sont une tolérance acceptée.

De façon abusive en zone urbaine dense, le statut de Voie Verte est parfois attribué à des trottoirs lorsque que la largeur de la voie de façade à façade ne permet pas d'installer une piste cyclable. Cette disposition, qui n'est pas légale, engendre de nombreuses situations conflictuelles et produit un fort sentiment d'insécurité chez les piétons notamment. Cette situation est d'autant plus dommageable qu'une voie verte n'est pas une voie mixte, ce que semblent méconnaître nombre de collectivités.

- *Les réseaux cyclables en milieu urbain dense*

On peut distinguer différents types d'environnement : la confrontation des deux modes actifs, vélo et marche, n'est pas de même nature dans les quartiers, ou il y a peu de circulation et peu de mouvements piétons, et dans les parties les plus denses de la ville. Les secteurs de commerce, en particulier, sont non seulement très fréquentés par les piétons, mais, de plus, ce sont des lieux d'activité économique, ce qui crée de nombreux flux (horaires de livraison PL non respectés par exemple, livraisons à vélo).

On peut aussi distinguer différents types d'usagers, tant cyclistes que piétons : les déplacements utiles (trajets vers le lieu d'emploi ou l'école) et ceux qui relèvent plus du loisir (fréquentation des parcs et jardins, shopping dans les rues commerçantes). Ces divers types de pratique génèrent des vitesses de circulation différentes dans des secteurs où la densité d'usagers n'est pas la même.

Concernant les piétons, la marche rapide marque une légère différence de vitesse avec la déambulation de loisir. Concernant le vélo, la différence de vitesse entre déplacements utiles et de loisir est beaucoup marquée. Les vitesses pratiquées par les cyclistes sont alors sensiblement différentes. Le ressenti d'un piéton n'est pas de même nature entre un cycliste roulant à moins de 15km/h et un cycliste dépassant les 20 km/h. La superposition de différents systèmes dans les secteurs denses est à l'origine des conflits.

- *Mauvaise compréhension des aménagements*

Les doubles sens cyclables (décret du 30/72008) sont considérés comme dangereux par certains types d'usagers, alors qu'ils permettent d'éviter aux cyclistes d'utiliser les trottoirs comme raccourcis. La population âgée, notamment, est opposée à ce dispositif qui les oblige à être plus vigilants, alors que le dispositif sécurise leur mobilité. Si les doubles sens cyclables sont mieux respectés par les automobilistes et un peu mieux acceptés par les personnes à mobilité réduite d'autres situations ne sont toujours pas acceptées.

Plusieurs raisons principales peuvent être évoquées. Une mauvaise utilisation de ces possibilités réglementaires au regard de la sécurité ; une hétérogénéité des pratiques dans les villes et la difficulté de communiquer au niveau national ; la nouveauté (les changements de comportement sont un processus long terme) et l'absence de communication concernant les décisions prises. On peut citer : les sas vélo, les panneaux M12, les chaussées à voie centrale banalisée (dites « chaucidoux ») et surtout les Zone de rencontre, d'autant que leur appellation n'est pas explicite et le panneau est difficile à comprendre.

Ce manque de compréhension pénalise les personnes âgées ou à mobilité réduite qui, par peur de l'accident, ne sortent plus de chez elles, ce qui a pour effet le manque d'activité physique, l'isolement et une moins bonne santé physique et mentale.

- *Le manque de concertation*

« L'usager est expert de son territoire ». Combien d'erreurs auraient pu être évitées si les usagers qui pratiquent quotidiennement un quartier avaient pu donner leur avis sur un masque à la visibilité, un rayon de giration insuffisant pour l'occupant d'un local commercial, un flux piéton important qui demande la pose d'un feu, une signalétique incompréhensible, un statut de voirie inadapté, etc. Il ne suffit pas de donner son avis, encore faut-il être écouté, ce qui est davantage le problème.

Certains élus n'ont pas l'habitude de concerter et en sont dissuadés par leurs services qui pensent que « ça allonge les temps d'étude et ça ne sert à rien ». C'est plutôt l'inverse qui se produit le plus souvent. L'expérience prouve que le temps du dialogue, qui peut retarder l'ouverture du chantier, est du temps gagné in fine car il évite les retours sur ouvrage après la livraison des travaux. En réalité, un des problèmes est qu'il n'y a pas de contrôle de la voirie par un organisme indépendant comme pour les Etablissements Recevant du Public.

Il arrive souvent que les principes généraux d'aménagement retenus par les collectivités « en pointe » pour le développement des modes actifs, sont souvent bons, mais que les micro-aménagement et les détails d'exécution peuvent parfois faire l'objet de critiques de la part des piétons ou des cyclistes lorsqu'ils ne sont pas consultés.

La culture et la compétence en matière d'ingénierie des modes piétons et cyclistes sont peu développées dans de nombreux cas chez les professionnels de l'aménagement de l'espace public, services techniques des villes et bureaux d'études, et en particulier concernant la concertation.

L'accidentalité des piétons

On trouvera en annexe quelques éléments statistiques concernant l'accidentalité des piétons. Globalement, la mortalité piétonne est assez stable mais connaît depuis un an une augmentation inquiétante alors que la mortalité cycliste est en augmentation continue et très importante depuis 2015, avec un saut significatif depuis 2019.

Après un infléchissement correspondant à la période du confinement, les chiffres remontent. Pour ce qui concerne l'accidentalité entre piéton et cycliste, selon les données de l'ONISR communiquées par 60MDP :

- En 2015 on ne comptait aucun piéton tué et 16 blessés
- En 2020, on relevait 6 tués et 474 blessés piétons
- En 2022, sur les 488 piétons tués en France métropolitaine 3 étaient impliqués dans un accident avec un vélo.

Il faut savoir que 9 accidents de cyclistes sur 10 ne figurent pas dans les données accidents. Cela concerne souvent des cyclistes seuls ayant chuté, notamment après avoir évité un piéton. On peut généralement regretter une insuffisance des données d'accidentalité, d'analyses d'accidents de piétons avec la prise en compte du type de voie ou l'accident est survenu.

Le ressenti des piétons

Outre les occurrences réelles d'accidents, le ressenti des piétons concernant l'inconfort et la peur du conflit et de ses conséquences pour la santé, n'est pas suffisamment pris en compte, en particulier pour les personnes âgées ou handicapées. Selon le baromètre des villes cyclables et celui des villes marchables, 43% des piétons et 43% des cyclistes estiment que les conflits d'usage sont fréquents.

Le sentiment d'insécurité, ou insécurité subjective, peut avoir plusieurs origines et notamment la proximité d'un autre usager dans un périmètre d'autonomie considéré comme sécurisé. 60MDP mène actuellement une enquête sur le sujet du ressenti des piétons.

Le ressenti des usagers des deux catégories peut être lié à des situations nouvelles : augmentation des cyclistes par exemple, mais aussi, au manque de compétences des concepteurs d'aménagements qui n'ont pas encore l'expérience de pays du nord de l'Europe.

L'absence de concertation et la communication insuffisante autour des nouveaux aménagements ne permet pas à beaucoup d'usagers de comprendre l'utilité de certains travaux d'amélioration et la façon dont ils devraient utiliser les aménagements.

Sur la thématique du ressenti des piétons, les études et recherches récentes sont peu nombreuses alors que le problème est de plus en plus signalé par les professionnels de santé, qui constatent les comportements de repli des personnes âgées et vulnérables.

Les comportements

Il semble que la période du confinement ait ouvert la voie à des comportements peu soucieux du respect de la règle en raison de la très faible fréquentation de l'espace public pendant une période de plusieurs mois. Les bonnes habitudes tardent à être reprises et les chiffres d'accidents augmentent. Les feux sont de moins en moins respectés par les piétons comme par les cyclistes.

Si certains comportements peu civils sont dus à la présence accrue de nouveaux utilisateurs de l'espace public, augmentation du nombre des cyclistes, présence de VAE, d'EDPM et de vélos cargo, le non-respect de la règle ne simplifie pas les problèmes liés aux conflits d'usage. Le problème de l'opportunité de la sanction est posé alors que les échéances électorales sont des périodes peu propices à leur mise en œuvre.

Les livraisons à vélo

Phénomène qui a pris de l'ampleur lors du confinement, la présence des livreurs de repas à vélo est observée dans de nombreux sites urbains et pousse les acteurs locaux à prendre des mesures brutales en raison des vitesses pratiquées par ces cyclistes particuliers.

Leurs vitesses excessives ont été le détonateur de discussions houleuses entre cyclistes et collectivités à Agen et à Lille, conflits qui ont relancé le besoin de clarification des situations et l'attente de recommandations à formuler, objet de cette étude exploratoire.

Les livreurs à vélo comme d'ailleurs en 2R motorisés posent un problème au regard des risques qu'ils prennent face à leur contrainte de livraison. Pour autant, la question de la vitesse des cyclistes ne concerne pas que les livreurs, elle concerne aussi les « vélo-taffeurs » et d'une façon générale les hommes qui font du vélo en milieu urbain comme s'il s'agissait d'un entraînement sportif.

B- QUELQUES PRINCIPES

Avant d'envisager des situations précises et de formuler des recommandations de détail, il convient de rappeler certains principes qui sont largement partagés.

La réduction de la vitesse automobile

Les seuils de 30 et 50 km/h, qui indiquent le risque encouru par le piéton ou le cycliste en fonction de la vitesse des véhicules motorisés et les courbes qui les font apparaître, ont été largement diffusés. On peut aussi rappeler que certaines nuisances de ces véhicules, comme le bruit et certaines particules, augmentent parallèlement à la vitesse pratiquée.

La vitesse de 30 km/h en ville a fait l'objet de recommandations des instances internationales, Europe et Nations Unies. Les collectivités qui ont adopté de modèle 30 en ville avec une exception pour les artères principales qui restent à 50 km/h ne reviennent pas sur leur décision. La ville de Graz y est fidèle depuis 1972. A Grenoble, c'est la quasi-totalité de l'agglomération qui a progressivement adhéré au modèle et les évaluations sont positives. A Bruxelles, la mesure a fait baisser drastiquement le nombre d'accidents.

A Bologne, 6 mois après le passage à 30 km/h : baisse des accidents de 11%, baisse du nombre de tués de 33%, évolution positive de l'utilisation des moyens de transport. Nouvelle répartition modale : automobile - 3%, vélo +12%, transports collectifs + 11%.

(City 30, données après 6 mois | Municipalité de Bologne (comune.bologna.it))

La mise en place de la limite de vitesse à 30 km/h en milieu urbain est favorable à la circulation et à la sécurité des personnes vulnérables. La réduction des vitesses crée une ambiance apaisée et produit moins d'agressivité. Les chocs sont moins violents dans le cas d'accidents. La cohabitation est plus facile.

La réduction de la circulation automobile

La réduction du trafic et en particulier du trafic de transit, qui ne tient pas compte du contexte urbain, joue un rôle important dans l'apaisement de la ville qui est nécessaire à la pratique des modes actifs : réduction du bruit, de certaines pollutions et de l'insécurité subjective

Cette évolution est enclenchée dans les grandes villes, en partie grâce à la présence de transports collectifs, elle est moins significative dans les villes petites et moyennes. On redécouvre depuis peu le rôle des plans de circulation dans la dissuasion du trafic. Le système des compartiments étanches par quartier, avec retour sur une voie de ceinture, avait été testé dans les années 70 et abandonnée car trop contraignant. Actuellement, il est mieux accepté socialement. La ville de Gand, organisée sur ce modèle est très visitée.

Autre modèle, les super-îlots barcelonais qui rejettent toute la circulation à l'extérieur de quartiers où la vitesse est réduite, est très favorable à la présence piétonne : les évaluations ont montré plus de fréquentation à pied et plus d'activité pour les commerces de proximité. La réglementation espagnole, qui oblige à respecter la limite des 30 km/h dans toutes les artères à 2 fois une voie dans toutes les villes, est un modèle très intéressant.

Travailler ensemble : le dialogue et la coopération piétons/cyclistes

Piétons et cyclistes oublient souvent qu'ils ont le même problème, celui de la trop forte pression automobile et que cette contrainte devrait engager un front commun, alors que l'agressivité mutuelle est fréquente.

Toutefois, le principe de précaution, que les néerlandophones appellent principe STOP et qui consiste à donner la priorité au plus vulnérable, crée une hiérarchie qu'il est nécessaire de rappeler en toutes occasions.

PRINCIPE STOP

- **1** **marche,**
- **2** **vélo,**
- **3** **transports collectifs,**
- **4** **voiture particulière,**
- **5** **poids lourds, etc.**

Une meilleure connaissance des contraintes de chaque mode est nécessaire pour que certains comportements soient acceptés par les usagers des autres modes. A ce titre, les formes associatives regroupant plusieurs catégories d'usagers favorisent le dialogue et l'acceptation de l'autre.

Pour autant, du point de vue de la sécurité routière, le cycliste est plus fragile que le piéton. Les statistiques le démontrent ; quatre fois plus de risque que les piétons d'avoir un accident grave par km parcouru (étude DSR-FUB 2022). Il faut protéger les cyclistes des automobiles, mais aussi protéger les cyclistes de l'interaction avec les piétons

Le confort et la qualité urbaine

Il n'est pas utopique de chercher à réduire les tensions grâce à une ambiance apaisée. C'est aussi par la qualité des aménagements de l'espace public que piétons et cyclistes adopteront un comportement plus civil : confort apporté par la qualité de l'infrastructure piétonne (le trottoir et les sols), et par celle du vélo (conception des pistes cyclables).

Plus subjectif, mais souvent cité dans les enquêtes, le rôle de la qualité du traitement architectural et paysager est important pour désamorcer les tensions. Les habitants y sont sensibles et se sentent respectés par un aménagement de qualité.

Les cyclistes, mais plus encore les piétons dont le séjour dans l'espace public est souvent plus long, ont besoin, pour se sentir bien dans leur ville, d'un certain nombre de services qui vont rendre leur séjour attractif : bancs, fontaines, toilettes par exemple.

La présence végétale est un apport en termes de qualité de l'aménagement, mais aussi de confort. L'arbre produit à la fois de l'ombre pour le bien-être des piétons et des cyclistes et de la fraîcheur grâce au phénomène d'évapotranspiration qui réduit de façon très significative la température de l'air.

C- PISTE DE TRAVAIL 1 : LE PROCESSUS DE DECISION

La méthode de mise en œuvre des aménagements – la concertation

La concertation est le moment le plus important du processus de mise en œuvre pour comprendre les besoins des riverains dès le diagnostic et tout au long de l'étude et du chantier. La concertation permet d'impliquer les usagers de l'aménagement, ou de tout autre dispositif qui modifie l'environnement, pour qu'à leur tour, ils comprennent l'objectif, les contraintes des autres modes de déplacement et acceptent mieux le changement. La concertation favorise l'acceptation sociale et la bonne utilisation ultérieure d'une réorganisation de l'espace public.

Il y a de nombreuses méthodes de dialogue avec les usagers, la réunion publique n'étant pas toujours le meilleur choix. Les consultations par groupes d'intérêt (parents d'élèves, commerçants, comité de quartier, etc.) et la mise en commun ensuite est une méthode qui permet des échanges plus sereins.

On peut envisager d'instaurer, où relancer, des commissions « modes actifs et partage de l'espace public » obligatoires, avec des représentants des piétons et des cyclistes

Les marches exploratoires sont très utiles à la condition de les préparer préalablement : choix de l'itinéraire, distribution de cartes à annoter et de formulaires à remplir, temps de débriefing, compte-rendu. La mise en place d'outils partagés pour ces marches avec l'appui du CEREMA est possible.

Ces différents échanges débouchent généralement sur une meilleure compréhension des contraintes techniques et des besoins en termes d'acceptabilité sociale, ce qui contribue à désamorcer les conflits et dans le meilleur des cas à créer une communauté.

Evaluation avant /après

L'évaluation n'est pas dans la culture de l'ingénierie française, ce qui est regrettable. Les équipes de mise en œuvre pensent rarement à décrire et à conserver les traces de la situation avant. S'ils font parfois une série d'observations et de mesures après, il n'est pas possible de faire des comparaisons.

Il existe plusieurs types d'évaluation. Elles concernent a minima la fréquentation et la vitesse, mais elles peuvent aussi comprendre aussi des enquêtes de satisfaction par questionnaires, interviews, consultations téléphoniques, réunions sur le terrain, etc.

En matière de conflits d'usage, les évaluations permettent de réfuter les critiques infondées concernant l'origine des incidents, de faire participer la population et de l'impliquer dans le processus de concertation, de donner des explications sur ce qui n'est pas compris.

D'autres méthodes existent comme l'observation, suivant un protocole défini préalablement, des comportements avant/après au regard des objectifs déterminants l'aménagement. Encore faut-il que des objectifs aient été fixés de façon pertinente (« on évalue par objectifs » est un principe valable si les objectifs sont correctement fixés).

Dans le domaine de l'évaluation, il serait utile de mettre en place un observatoire concernant l'application de la limite généralisée du 30 km/h dans des espaces urbains (ville 30) prenant en compte les données d'accidentologie.

Les préfigurations sur le terrain, l'urbanisme tactique

Pratiquées dans les années 80 puis abandonnées, les expérimentations de terrain réalisées avec des moyens peu coûteux (ballots de paille, jardinières) permettaient de vérifier les hypothèses de fonctionnement de la voirie et des espaces publics lors d'un réaménagement.

Cet outil nous revient via le Canada et les Etats-Unis sous l'appellation d'urbanisme « tactique ». La méthode se déroule en trois phases : aménagement transitoire peu coûteux, évaluation, mise en œuvre définitive prenant en compte les dysfonctionnements observés. Le processus devrait se dérouler sur le long temps pour être efficace : un an par phase au Canada (voir annexe).

L'utilisation qui a été faite de la dénomination d'urbanisme tactique lors du confinement ne recouvre pas toujours la mise en œuvre d'un processus rigoureux et a dévalorisé la méthode. C'est cependant un outil très performant, s'il est bien utilisé, car il permet d'éviter d'effectuer des travaux coûteux et d'avoir ensuite à les reprendre.

Les procédures et l'intégration dans les documents d'urbanisme

La prévention des conflits consiste aussi à graver dans le marbre des documents réglementaires des dispositifs permettant d'éviter les accidents.

Leur intégration peut se faire dans des documents intercommunaux (hiérarchisation de la voirie) et surtout communaux, PAVE, en particulier. L'élaboration de ces documents et la mise à jour régulière lors des commissions d'accessibilité sont des lieux de dialogue.

Malgré son caractère obligatoire le PAVE avait été largement oublié par les collectivités. Une campagne émanant des services de l'état, destinée à rappeler cette obligation et à préciser les règles de méthode, remet leur élaboration à l'agenda. Si ces plans sont destinés en priorité aux personnes en situation de handicap, ce sont les seuls documents qui peuvent prendre en compte les besoins de la marche. Il ne faut pas oublier que nous sommes une société vieillissante et que les personnes âgées sont les plus représentées dans les accidents de piétons.

Il y a urgence à réactualiser les PAVE, notamment en introduisant des obligations sur les aménagements cyclables, urgence à imposer un délai de mise en conformité et à trouver des modalités de sanction.

La mobilité ne fait pas partie des objectifs des PLU. Toutefois, il est possible de rappeler certains objectifs dans le document d'orientation générale et d'inclure au document des zooms sur des parties du territoire à enjeux de sécurité. Le règlement de zone pourrait éventuellement comporter des obligations liées à la mobilité des piétons et des cyclistes.

Plus généralement, garder de la souplesse

La mise en œuvre d'un processus de conception, le choix d'une méthode d'approche, sont des étapes nécessaires. En revanche, l'adoption d'une doctrine intangible n'est pas compatible avec le milieu urbain. Les contextes sont nombreux, les pratiques sont diverses, la géographie et le climat sont impactant, la morphologie urbaine et l'architecture sont un héritage qu'on ne peut remettre en cause.

Pour autant, des normes s'imposent comme dans les Etablissements Recevant du Public (ERP). La voirie reçoit aussi du public. Pour les aménagements de voiries, il est possible d'avoir des dérogations par la commission départementale d'accessibilité.

Il n'y a pas de recettes : il y a un besoin d'étude, de dialogue et d'arbitrages pour mettre en œuvre la moins mauvaise solution à chaque cas. En particulier dans le contexte climatique que nous vivons, la présence de végétal existant ne peut pas être remise en cause. Le choix d'une solution permettant de conserver ou de développer une rangée d'arbres doit conduire à trouver des solutions innovantes ou atypiques.

Par exemple, si le principe de séparation des flux s'impose, il peut être matérialisé de multiples façons et rendu visible par le choix du matériau de sol, de sa couleur et de pictogrammes dessinés sur le sol. Il n'est pas envisageable, dans le contexte actuel, d'abattre une rangée d'arbres d'alignements pour replanter de la végétation entre trottoir et piste cyclable.

Le dialogue, le développement d'argumentaires, les visites de réalisations dans d'autres sites qui ont fait leurs preuves, sont des outils de réduction des conflits.

D- PISTE DE TRAVAIL 2 : L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

La lisibilité des aménagements

En amont des préconisations purement techniques, il faut rappeler qu'un bon aménagement doit être compris et suggérer intuitivement le mouvement attendu. L'organisation de l'espace est donc nécessairement simple et lisible immédiatement à l'approche d'un carrefour ou d'un événement survenant sur un itinéraire. La signalétique ne peut être qu'un renfort à la compréhension et ne peut pas remplacer la lisibilité de l'espace.

A cette fin, il est nécessaire de surveiller la survenue de masques à la visibilité. En particulier, les arbres et arbustes, qu'il faut planter en quantité pour améliorer le confort des usagers (ombre et fraîcheur), doivent faire l'objet de campagnes d'observation et être taillés régulièrement. Plus généralement, la conception des aménagements s'appuyant sur la relation environnement/comportement, selon les principes de la psychologie environnementale, est à réintroduire et devrait faire l'objet de formations.

Lisibilité et visibilité sont deux critères de sécurité à contrôler effectivement par des personnes formées à cela et indépendantes du maître d'ouvrage et d'œuvre. Une règle d'or serait que le réseau cyclable se distingue de la circulation générale et des trottoirs par une couleur de revêtement.

La continuité des itinéraires

Pour la marche comme pour le vélo, les ruptures d'itinéraires sont dissuasives et produisent des sections où la conduite à tenir n'est plus évidente. Le manque de continuité de l'aménagement nuit au confort des modes actifs ; c'est aussi une source de conflits. Le rétablissement des continuités est donc une priorité dans les programmes de travaux : création de trottoirs, là où ils manquent, et de bandes cyclables lorsque le dimensionnement de la voie ne permet pas de la mise en œuvre de pistes.

La continuité est la résultante d'un réseau cyclable ou d'un maillage piétonnier. Leur définition dans un document de planification est un préalable. Ces réseaux devraient faire partie des plans de mobilité et validés par une étude d'impact et une enquête publique.

L'entretien des aménagements est souvent négligé alors que c'est un problème récurrent et générateur de conflits. Certaines villes procèdent à des campagnes annuelles d'inspection de l'état des trottoirs et prennent en compte les résultats dans leurs programmes de travaux. Ce type de surveillance peut aussi être mis en place pour les itinéraires cyclables.

On peut rappeler que la définition du trottoir ne fait toujours pas partie du Code de la route et que cette absence bloque la mise en place de certaines mesures.

Les ateliers de la FUB

En préparation de son assemblée générale, la FUB a organisé des ateliers dans plusieurs régions pour faire remonter les observations des cyclistes. Les points fréquemment exposés lors des ateliers organisés par la FUB préconisent :

- « **Éviter** les pistes cyclables sur trottoir, les aménagements et la signalisation mal définis
Concier en amont des aménagements
Délimiter clairement l'espace affecté à chaque mode
Avoir une gestion fine des « détails » pour avoir des aménagements crédibles et efficaces
- **Réduire** : placer les aménagements cyclables en priorité sur des espaces affectés aux véhicules motorisés
- **Communiquer** sur les bons comportements, les distances entre usagers, faire connaître la réglementation, créer du lien entre les instances cyclistes ou piétons, encourager cyclabilité et marchabilité
- **Sanctionner** : éviter les sanctions financières, multiplier les vélo-école, sanctionner les conduites dangereuses »

A priori, la FUB demande que chaque cas soit analysé en fonction du contexte, des usages et des besoins : « Il est peu adapté de définir une position dogmatique unique. En fonction des besoins et des usages, l'aménagement cyclable peut être envisagé éventuellement parallèlement au trottoir, avec différenciation des sols.

Toutefois, l'objectif est de séparer davantage les flux, et de préconiser d'utiliser des surfaces précédemment affectées aux automobiles, ce qui est en cohérence sur les axes principaux avec une volonté de report modal de l'automobile vers le vélo. »

Il est nécessaire de ne pas confondre « position dogmatique » et « normalisation de la voirie ». Le code de la voirie routière doit être enrichi. Il n'existe pour l'instant qu'une norme, celle des ralentisseurs, opposable de surcroît. Il en faudrait d'autres, par exemple concernant l'usage du panneau M12 qui a créé beaucoup de confusion.

Zone 30 / Ville 30

En 2015, parallèlement à la préparation de la loi LOM, une mesure relevant d'un autre ensemble de lois (Loi de transition énergétique pour la croissance verte du 22 juillet 2015) a permis une avancée importante. Avant cette date, les zones à 30km /h étaient considérées comme une dérogation à la vitesse limite de 50 km/h définie pour la ville et ne pouvaient s'appliquer à des surfaces importantes.

La possibilité pour un maire, au titre de ses pouvoirs de police de définir une vitesse de référence inférieure à 50 km/h sur tout ou partie du territoire communal a amélioré les conditions de conduite des automobilistes qui n'avaient plus à se demander au fil de leur déplacement si leur vitesse devait être inférieure à 30 ou à 50 d'une rue à l'autre.

Pour les modes actifs, la réduction généralisée de la vitesse est une condition très favorable à leur développement et à une réduction des occurrences et de la gravité des conflits. Cependant, cette mesure n'est pas appliquée dans toutes les collectivités, d'une part, en raison de son caractère impopulaire dans les petites villes et, plus généralement, par méconnaissance de cette possibilité et de ses conséquences vertueuses.

Il faut imposer cette mesure qui sauverait une centaine de piéton chaque année. La communication est donc toujours nécessaire sur ce point

Zone de rencontre – clarifier et communiquer

Parmi les différents statuts de voirie existants, celui de la Zone de rencontre est un mystère pour beaucoup d'usagers. D'une part, le vocable adopté vient de Suisse où les premières zones limitées à 20 km/h en Suisse ont été mises en place dans des secteurs où il y avait une forte densité de transports collectifs et de piétons. Il n'est pas compréhensible en dehors de cette situation de hub urbain. D'autre part, il n'y a pas eu de communication suffisante pour expliciter le concept.

Cette situation entraîne le passage en force des automobilistes alors que piétons et cyclistes se croient en sécurité. La Zone de rencontre, qui est bien acceptée en Suisse et en Belgique, pourrait l'être aussi en France à la condition d'engager des campagnes de communication et d'explication au niveau national.

Il faut peut-être trouver un autre terme d'une part et abaisser la vitesse maximale à 15 voire 10 km/h pour avoir une vraie différence par rapport à 30 km/h

Aire piétonne

La présence de cyclistes dans les aires piétonnes est un problème récurrent qui est souvent révélé par la presse au sujet des vitesses excessives pratiquées par des cyclistes effectuant des trajets domicile / travail ou par les livreurs de repas. La loi prévoit que les vélos ne sont pas interdits mais qu'ils doivent adopter l'allure du pas, allure par ailleurs qui n'est pas clairement définie.

Il semble que la traversée d'une aire piétonne par une voie express vélo ou par un tracé dédié ne soit pas un dispositif approprié : l'organisation de ces réseaux, destinée en grande partie aux trajets domicile / travail, est basée sur la possibilité de pratiquer des vitesses élevées. En canalisant les trajets, on autorise des vitesses incompatibles avec la pratique piétonne.

La présence de cyclistes dans une aire piétonne, à la condition qu'il pratiquent des vitesses peu élevées, est compatible avec une fréquentation piétonne moyenne. Elle n'est pas compatible avec certains événements qui augmentent significativement la présence piétonne (marchés, foires commerciales, événements festifs). Le choix des horaires d'interdiction des vélos est une clé du problème et doit être fait en concertation avec la population concernée.

Dans de nombreux cas, il est possible de créer des itinéraires cyclables alternatifs sur une voie parallèle. L'argument de la perte de temps provoquée par le détour est à relativiser. Dans tous les cas, il n'y a pas de solution miracle où de recette à appliquer. Chaque cas doit être étudié de façon précise et comprendre l'analyse :

- des différentes populations résidentes,
- des différents types d'usagers « traversants »,
- des gestionnaires de services,
- des caractéristiques de chaque voie, etc.

La hiérarchisation des réseaux cyclables, à l'échelle de la ville ou de l'agglomération, est utile pour définir les principes de fréquentation des centres-villes et des secteurs commerçants. L'ensemble de ces remarques concerne aussi les grands espaces ouverts et interdits à la circulation automobile, de type parvis de gare, d'hôpital, etc.

Lille

L'initiative d'interdire la circulation des cyclistes dans le centre de Lille a été prise d'une façon unilatérale par la mairie de Lille et l'ADAV n'a pas été associée à cette décision concernant une partie des aires piétonnes.

Le centre-ville de Lille comprend désormais : des rues piétonnes historiques, très commerçantes, interdites à la circulation des cyclistes de 10h à 23h sans exception et de nombreuses autres rues piétonnes de l'hyper centre, interdites aux vélos le samedi. Les usagers comprennent difficilement quelles rues sont autorisées ou non, et sur quelles périodes.

Des exceptions existent pour les cars touristiques, alors qu'il n'y a, par exemple, aucune autorisation pour les vélotaxis. De même, les riverains peuvent rentrer chez eux en voiture, mais pas à vélo... L'ADAV comprend que certaines rues puissent être interdites aux cyclistes le samedi, car la fréquentation piétonne importante rend impossible les déplacements à vélo.

L'ADAV regrette qu'il n'y ait pas eu de concertation en amont, notamment pour prendre en compte les besoins de la cyclo-logistique. Elle a proposé à la Mairie des amendements pour adapter l'interdiction, par exemple en fonction de la densité commerciale, ou pour accorder des exceptions à certains types d'usagers cyclistes, mais n'avait pas reçu de réponse de la ville le jour de la séance de travail du GT.

Il faut noter que la circulation des livreurs de repas à domicile qui pratiquent des vitesses non autorisées dans les aires piétonnes est à l'origine de la décision de la mairie.

Les carrefours

Lors de la mise en œuvre des premières « coronapistes », on pouvait parfois observer que le réseau s'interrompait au niveau des carrefours où les usagers étaient livrés à eux-mêmes. La France n'a pas la même culture du vélo que d'autres pays du nord de l'Europe. Il y a un déficit de formation auprès des techniciens qui est en voie de rattrapage, mais qui se fait nécessairement lentement.

Le traitement des carrefours « à la hollandaise » se diffuse et est mis en place lorsque la géométrie le permet car ces équipements, plus confortables et plus sûrs, demandent d'utiliser une surface au sol importante, ce qui rend les coûts de travaux plus onéreux par ailleurs. D'autres solutions sont à améliorer, voire à inventer.

Sur les carrefours, le fait d'avoir jumelé les feux mixtes piétons/cyclistes est peut-être une erreur. C'est dangereux pour les cyclistes et empêche le développement des carrefours à la hollandaise.

Les Voies Vertes – usage et abus

Les Voies Vertes sont à l'origine des voies très larges destinées aux loisirs en milieu naturel des piétons, des vélos et des cavaliers. Depuis l'interdiction de la mixité sur les trottoirs, certaines collectivités ont détourné le statut de ces voies pour l'utiliser en milieu urbain dense. Si on peut déroger au principe de la non-mixité dans des cas de géométrie contraignante, l'utilisation du statut de Voie Verte en milieu urbain n'est pas légale.

La voie verte n'est pas une voie mixte. C'est une route et il faut le rappeler car les règles de circulation ne sont pas à l'avantage du piéton. C'est pourquoi un trottoir ne peut pas être une voie verte.

Partage de l'espace et code de la route

Il est toutefois utile de rappeler les règles du Code de la Route, pour éviter de légitimer certaines pratiques non réglementaires mises en œuvre par les villes, telles que la pratique des « trottoirs partagés » qui ne peuvent pas supporter l'augmentation de la fréquentation actuelle et future des cyclistes.

Il faut noter par ailleurs que la loi Badinter (1985) qui établit que toute personne victime d'un accident de la route impliquant un véhicule motorisé a droit à une indemnisation, ne s'applique pas aux accidents intervenants uniquement entre piétons et cyclistes. Il y a donc recherche de la faute, d'où l'importance d'avoir des règles de circulations claires, des aménagements dont la conformité est contrôlée et des cyclistes qui ont reçu une formation de type « permis piéton »

Agen

A Agen, l'aire piétonne a fonctionné tant que les VAE et vélo cargos était peu développés. Aujourd'hui les cyclistes agenais disent qu'ils sont d'accord pour être au pas dans l'aire piétonne à condition qu'il existe un itinéraire rapide cyclable, et demandent même une piste cyclable sur la rue de la République, artère principale qui est actuellement une aire piétonne.

C'est-à-dire que pour les cyclistes agenais, le transit cyclable est prépondérant sur la fréquentation des piétons dans l'aire piétonne, d'où un conflit non résolu. Il semble que les cyclistes ne reconnaissent pas les difficultés des piétons, et argumentent en effet sur le très faible nombre d'accidents cyclistes/piétons.

L'interdiction de la circulation des cyclistes, ou de certaines catégories de cyclistes, dans les aires piétonnes les plus fréquentées est donc apparue aux élus comme la seule solution pour permettre aux piétons de circuler avec sérénité.

E- PISTE DE TRAVAIL 3 : LES COMPORTEMENTS

Utilité de la règle : garant du vivre ensemble - expliquer

L'augmentation des incivilités invite à rappeler que, contrairement à ce qui est parfois invoqué, la règle n'est pas une contrainte imposée uniquement pour prouver l'autorité des pouvoirs publics. La règle est le garant du vivre ensemble, c'est ce qui permet de faire société et d'éviter le conflit.

Le respect de la règle permet des relations apaisées entre les utilisateurs des différentes mobilités qui n'ont pas les mêmes besoins ni les mêmes contraintes. Le principe de précaution, priorité au plus vulnérable, contribue à résoudre des situations conflictuelles. Le respect des vitesses imposées diminue les conséquences des incidents et évite de nombreux conflits. Le respect du trottoir et de son utilisation évite beaucoup d'accidents.

Les principes de vigilance et de tolérance

A la suite des réflexions du groupe de travail « mobilité et bien être » de Rue de l'Avenir, un document va être édité en collaboration avec l'ADAV sous forme de brochure illustrée « A pied, à vélo, mieux se comprendre, pour une cohabitation vigilante et bienveillante », travail coordonné par Christian Germain. Ce titre contient l'élément central du vivre ensemble : comprendre l'autre et respecter ses contraintes.

Chaque partie du document correspond à une situation urbaine liée au statut de la voirie et examine, d'une part, les points de vigilance à mesurer lorsqu'on se déplace à pied ou à vélo, d'autre part, les bonnes raisons de ne pas camper sur son bon droit pour augmenter les contraintes des usagers les plus vulnérables. La tolérance des uns suscite la tolérance des autres et la rue est apaisée.

Les changements de comportement – un processus long terme

Xavier Brisbois, psychologue social, explique que l'évolution des comportements est un processus long terme qui passe par plusieurs étapes dont on ne peut pas faire l'économie. Les objectifs sont « d'inhiber l'habitude » (défaire les automatismes) puis de fournir des raisons d'essayer (informer sur le bon comportement) enfin de permettre de passer à l'acte (fournir des facteurs d'engagement dont la liberté de choix).

« Accompagner les étapes pas à pas dans la durée et faire évoluer le ressenti, par exemple :

- 1- Je ne ferai jamais de vélo
- 2- Le vélo c'est possible
- 3- J'aimerais essayer le vélo
- 4- J'ai essayé et j'en fais de temps en temps
- 5- J'utilise le vélo régulièrement

Il s'agit de remettre en cause les constructions sociales, représentations, la recherche d'identité, en prenant en compte la réalité perçue par les individus. »
(Voir site RDA – rubrique « Apéros »)

Les changements de comportement peuvent demander une génération. C'est pourquoi il est parfois nécessaire de passer par une phase de contrôle/sanction.

C'est-à-dire que, si les acteurs des territoires se mettent d'accord pour développer la communication destinée à la cohabitation des différents modes, le résultat sera tangible de nombreuses années après le lancement des actions. Dépêchons-nous !

Communiquer pour instaurer la cohabitation des différents modes

Les techniques de communication sont affaire de professionnels. Toutefois, certaines techniques peuvent être reprises par des équipes locales.

Il faut signaler que depuis quelques années des bureaux d'études spécialisés, animés par des psychologues ou des personnes formées à la communication se sont mis en place et peuvent aider les collectivités à mener concertation ou campagnes de communication.

On peut distinguer plusieurs échelles spatiales de communication et différents vecteurs correspondant à cette hiérarchie.

- Communication nationale, spots Télé et radio :
nécessaire participation de l'état en raison du coût des prestations qui ne sont pas supportables par les collectivités.
- Communication régionale, presse régionale, radios locales :
même remarque.
- Communication locale : bulletin d'information de la mairie, réunions publiques, évènements de type foire commerciale ou journées à thème.

Beaucoup d'occasions permettent localement de glisser une information sur les dangers de l'agressivité ou du manque d'attention à l'autre lors des déplacements, voire d'inviter les forces de l'ordre à faire une démonstration de crash test, ou la Prévention Routière à monter une piste d'apprentissage pour les enfants.

Cette échelle locale permet la communication en direction des enfants : vélo-écoles, Mobiscol, Rues aux Enfants, etc. L'élaboration des documents d'urbanisme donne l'occasion de diffuser des messages en faveur de la cohabitation lors des réunions de concertation, même si tous ces documents ne prennent pas en compte directement la mobilité. Concertation et marches exploratoires font partie du panel de la communication à l'échelle des communes.

Graz

La ville de Graz en Autriche, première ville à avoir imposé le modèle 50/30 km/h il y a cinquante ans, n'a jamais renoncé à cette décision. Pour remotiver la population, elle organise chaque année une semaine de la sécurité routière où tous les média sont sollicités : évènementiel, communication papier et numérique, réunions à thème, etc.

La ville de Graz a toujours eu une politique de sanctions couteuses et très appliquée. La semaine annuelle est toutefois organisée sous le signe de la bonne humeur et l'ambiance y est festive.

Les messages sont importants, en termes de contenu mais aussi d'expression. Peut-être déjà revoir le terme de « cohabitation ». Quelles sont les priorités ? Quels sont les messages urgents ?

Il est opportun de rappeler qu'une stratégie de communication peut s'appuyer :

1°/ sur l'explicitation du pourquoi de la règle

2°/ sur des éléments positifs : que gagne-t-on à mettre en place une ville apaisée avec un développement de la marche et du vélo ?

- Ce que l'on gagne en qualité de vie, de bien-être
- Ce que l'on gagne sur le plan de la santé et de la diminution de la pollution
- Ce que l'on gagne au niveau de la cohésion sociale

Il conviendrait dans les messages de réunir marche et vélo pour favoriser la cohabitation.

Les temps de communication sont à définir : par exemple au niveau local, à chaque rentrée, en octobre, pour les écoles primaires, un point organisé par la municipalité à l'attention des parents d'élèves, sur la sécurité des déplacements et comportements aux abords de l'école serait pertinent.

Formation

Les changements comportementaux peuvent s'appuyer sur les actions de formation :

- en direction de la population et notamment du public scolaire (savoir rouler mais aussi savoir marcher), information concernant l'accidentologie, rappel de la règle, etc.,
- en direction des professionnels, services des collectivités, bureaux d'études, concernant les aménagements cyclables et marchables en s'appuyant sur le CEREMA et comprenant des visites de sites dans des pays européens ayant une grande expérience
- en direction des prestataires d'apprentissage de la conduite, auto-écoles, sociétés de transports public, taxis, etc.
- dans les établissements universitaires de formation en urbanisme, dans les écoles d'architecture et de paysage.

Certains éléments feront l'objet de réflexions ultérieures :

En matière d'éducation routière, un des points clé est sans doute la réforme de l'ASSR.

On peut aussi introduire un permis vélo

F - PISTE DE TRAVAIL 4 : LA REGLEMENTATION

La multiplication des types d'usage de l'espace public en matière de mobilité a rendu l'arsenal réglementaire moins adapté malgré des mises à jour concernant les EDPM ou d'autres pratiques.

Avant d'envisager les points précis où la règle doit être revue, on peut se poser le problème de la sanction. Impopulaires et peu souhaités par les élus locaux, les montants des sanctions prévues par la loi augmentent mais les forces de police dressent rarement des procès-verbaux.

Cependant, il semble que si on laisse circuler des trottinettes utilisées par deux personnes au lieu d'une, si on laisse rouler des vélos sur le trottoir lorsque le double sens cyclable n'est pas marqué, si on autorise les cyclistes rapides à traverser les aires piétonnes, les incidents continueront à se multiplier. Il semble que la sanction est nécessaire à la cohabitation

Pour certains, l'instauration des autorisations de franchissement de feux (panneau M12) perturbe les repères de tous les usagers, les règles de circulation n'étant plus respectées, et ouvrent la voie à toutes sortes de « passe droits », de comportements illicites.

Ci-dessous, quelques propositions qui pourraient constituer les bases de débats à lancer avec une participation élargie, avec les élus du CVTCM en particulier. Voir le détail en annexe.

Point 1 - aires piétonnes

Inverser la proposition du texte réglementaire actuel : Les conducteurs de cycles ne sont pas autorisés à circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, et dans ce cas à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Point 2 - autorisation conditionnelle de franchissement - panneau M12

Il est nécessaire d'aligner la réglementation applicable aux piétons sur leur pratique réelle, c'est-à-dire d'être réglementairement autorisés à traverser une rue sous certaines conditions. Cette autorisation devrait aider à faire admettre aux piétons les avantages similaires accordés aux cyclistes.

Point 3 - généralisation des double-sens cyclables.

Les double-sens cyclables ont fait la preuve de leur efficacité et de leur contribution à l'amélioration de la sécurité. Il conviendrait le plus vite possible de généraliser ces doubles sens pour que l'habitude se prenne de ne plus regarder d'un seul côté et de ne pas être surpris par les véhicules, motorisés ou non, arrivant dans l'autre sens.

Point 4 - l'allure du pas

Cette expression ambiguë, figurant six fois dans le code de la route, donne lieu à des interprétations diverses, ce qui rend difficiles à appliquer les articles qui la contiennent. Une proposition est de fixer cette vitesse limite à 10 km/h, qui sera facilement mémorisée par rapport au 20 des zones de rencontre et au 30 des zones 30. Elle est réaliste, contrairement aux 4 ou 6 km/h parfois évoqués, sans base réglementaire existante. Cependant, la vitesse moyenne du piéton urbain est environ de 5 km/h, chiffre qui pourrait figurer dans les textes

Point 5 - Passage de la vitesse max de 20 à 10 dans les zones de rencontre

La difficulté principale de cohabitation en zone de rencontre semble être celle créée par les véhicules qui peuvent réglementairement rouler à 20 km/h. Si la vitesse des véhicules était limitée à 10 km/h, la zone de rencontre fonctionnerait mieux : la priorité aux piétons serait davantage respectée et la prise en compte de la vulnérabilité des piétons et des cyclistes serait plus importante.

Ce qui donnerait pour les différentes zones de circulation apaisée la progressivité suivante :

- aire piétonne : 5 km/h
- zone de rencontre : 10 km/h
- zone 30 : 30 km/h

Point 6 – Traversée des aires piétonnes par les voies express vélo

Il est difficilement acceptable de couper des secteurs de commerce ou de loisir par des files ininterrompues de vélo roulant à plus de 20 km/h aux heures de pointe qui sont aussi les temps où la fréquentation piétonne est importante. Il est souvent possible de trouver un itinéraire parallèle ou bien de réglementer en fonction des tranches horaires.

Toutefois, même si la vitesse est limitée à 5 km/h, comme il est indiqué dans la proposition précédente, il est nécessaire de dissuader les cyclistes du quotidien, les « vélo-taffeurs », dans les secteurs de fréquentation piétonne dense, en créant une règle qui comporte des exceptions et donc difficile à mémoriser.

Point 7 - Communication et réglementation

Un plan de communication national, déclinable aux échelles locales devrait être mis en place par un consensus de l'ensemble des associations et fédérations, associant le CVTCM, et si possible l'administration par le biais du CEREMA ou de l'ADEME. Mais, et c'est essentiel, les fédérations doivent inciter leurs associations, et si possible agir auprès de l'ensemble des cyclistes et des piétons, avec les objectifs suivants.

Les associations représentant les piétons et défendant la marche doivent insister sur la complémentarité entre les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun, et cesser de présenter les cyclistes comme des dangers publics ne respectant rien ni personne.

Les associations cyclistes doivent cesser d'avoir comme réponse principale et souvent unique à des piétons se plaignant des cyclistes, le fait que la dangerosité des véhicules motorisés est supérieure à celle des cyclistes, ce qui revient à considérer la dangerosité perçue et la gêne réelle comme des données uniquement subjectives et à négliger.

Les cyclistes sont légitimes à réclamer des itinéraires cyclables de qualité leur permettant de contourner les zones piétonnes moyennant un détour acceptable, mais ne doivent pas en faire une condition à l'éventuelle décision de ne pas leur autoriser ces espaces, ce qui revient à considérer leur confort comme prioritaire sur celui des piétons.

Ce sont les élus et élue qui ont la légitimité à arbitrer entre les différentes solutions possibles.

Point 8 – faire aboutir la démarche en cours sur la définition du trottoir.

Gand

Il faut noter l'importance des politiques volontaristes mise en place pour développer les modes actifs. L'exemple de la ville de Gand qui est passée d'une part modale cyclable de 7% en 1995 à 35% en 2020 en est l'exemple.

Aujourd'hui, la ville de Gand développe davantage les « vélo- rues » plutôt que les pistes cyclables sur le réseau structurant, et ne prévoit pas d'aménagements spécifiques sur le réseau de desserte.

On peut ajouter à ces éléments :

- d'une part, que les progrès obtenus par la ville de Gand ont été rendus possibles par la mise en place d'un plan de circulation dissuadant le transit (plan en « en marguerite » : boucles de circulation ramenant les automobiles sur un ring et créant des cloisons étanches entre quartiers),

- d'autre part, que les principes généraux d'aménagement retenus par les collectivités « en pointe » pour le développement des modes actifs, comme ceux de Gand, sont souvent bons, mais que, dans les villes françaises, les micro-aménagement et les détails d'exécution peuvent parfois faire l'objet de critiques de la part des piétons ou des cyclistes.

G-EN RESUME, QUELQUES RECOMMANDATIONS

Piste de travail 1 : le processus

La concertation est le socle de la cohabitation apaisée entre les usagers :

- Possibilité de dialogue entre piétons et cyclistes,
- Interactions entre les différents usagers et les élus,
- Meilleure acceptabilité sociale grâce à l'explication du fonctionnement des mesures proposées, meilleure utilisation des aménagements à terme
- Evaluation avant/après – urbanisme tactique

Piste de travail 2 : l'aménagement de l'espace public

Chaque cas doit être analysé en fonction du contexte, des usages et des besoins.

- Réduire la vitesse de la circulation automobile pour permettre l'anticipation,
- Réduire le nombre des véhicules en circulation et privilégier ceux qui sont réellement nécessaires,
- Délimiter clairement et rendre visible l'espace affecté à chaque mode,
- Placer les aménagements cyclables en priorité sur des espaces affectés aux véhicules motorisés sans prendre une position dogmatique unique.

Piste de travail 3 : les comportements

Les principes de vigilance et de tolérance sont l'élément central du vivre ensemble : comprendre l'autre et respecter ses contraintes.

- La tolérance des uns suscite la tolérance des autres
- Prendre en compte le temps des changements de comportement : processus long terme qui comporte plusieurs étapes incontournables
- Le respect de la règle permet des relations apaisées entre les utilisateurs des différentes mobilités qui n'ont pas les mêmes besoins ni les mêmes contraintes.
- Communiquer et former pour instaurer la cohabitation des différents modes
- Former tous les usagers, à tout âge.

Piste de travail 4 : la réglementation

La multiplication des types d'usage de l'espace public en matière de mobilité appelle à adapter l'arsenal réglementaire. Revoir la réglementation notamment :

- Reposer le problème de la sanction
- Définir le trottoir et l'allure du pas.
- Les aires piétonnes concernant la présence des cyclistes
- L'élargissement des autorisations conditionnelle de franchissement au piéton
- La généralisation des double-sens cyclables.
- Abaissement de la vitesse maximum dans les zones de rencontre.
- Traversée des aires piétonnes par les voies express vélo
- Communication et réglementation

ANNEXES

- L'accidentalité des piétons
- Rapport GT mobilité- concepts de vigilance et bienveillance
- L'urbanisme tactique
- Propositions réglementaires à discuter

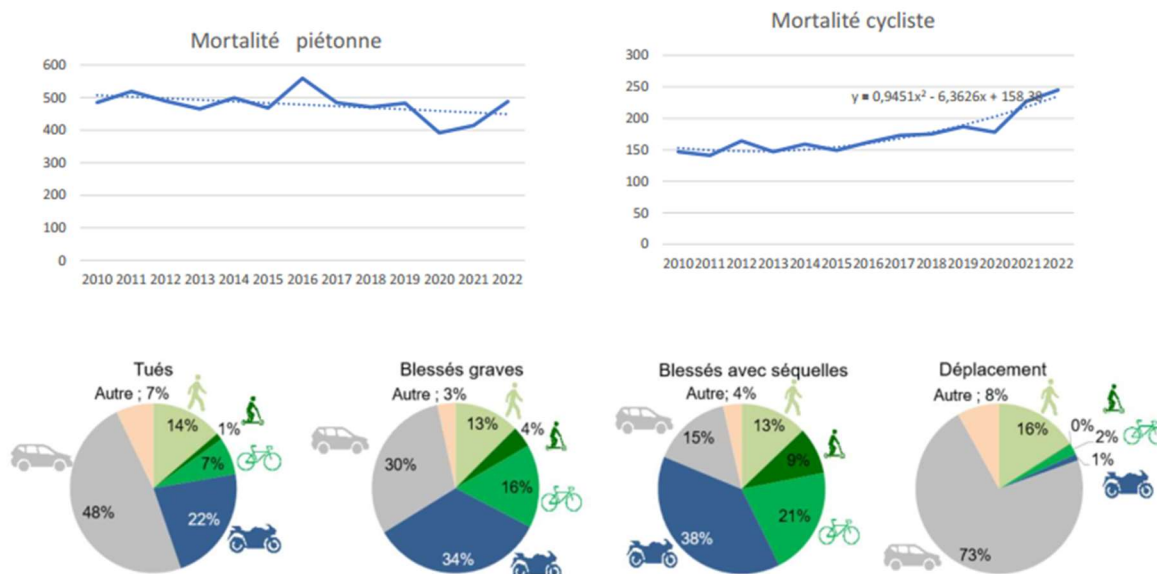
1- L'ACCIDENTALITE DES PIETONS : APPROCHE STATISTIQUE

Une analyse rapide des statistiques indique que :

Le nombre de tués piétons est d'environ 450/an, avec un ratio de 4BG pour 1 tué cycliste

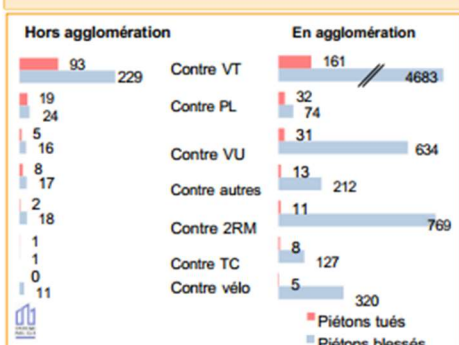
Le nombre de tués cycliste est 250 tués/an, avec un ratio de 10 BG pour 1 tué piéton.

Que sait-on de l'accidentalité des cyclistes et des piétons ?

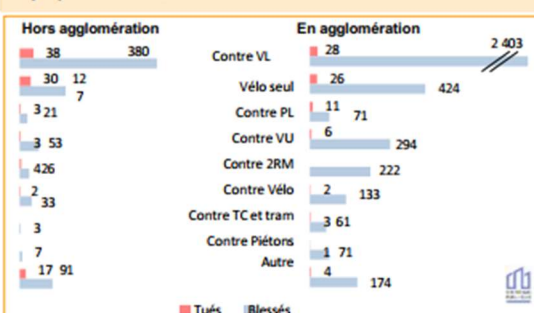


Que sait-on de l'accidentalité des heurts entre cyclistes et piétons ?

Répartition des piétons tués et blessés selon le véhicule impliqué et le milieu (hors EDP SM)



Répartition des cyclistes tués et blessés selon le véhicule impliqué et le milieu



- En 2020, 6 tués et 474 blessés
- En 2015, 0 tué et 16 blessés.

Que sait-on du ressenti des cyclistes et des piétons ?



La présence de conflits d'usage

Ressenti général sur le quotidien de piéton

43% des répondants indiquent que les conflits avec les vélos sont fréquents

Que sait-on du ressenti des cyclistes et des piétons ?



- **43 %** des personnes répondantes déclarent que les **conflits avec les piétons sont fréquents**

Les comportements à risque sont différenciés en fonction du genre et de l'âge lors des heurts cyclistes / piétons :

- le piéton est dans 80% des cas une femme de plus de 80 ans
- le cycliste est un homme

Contribution de 60MdP Premiers éléments de diagnostic

Un premier constat :

- 1- Une insuffisance des données d'accidentalité et d'analyse de des accidents piétons/cyclistes (notamment sur la connaissance du lieu : piste, bande, voie verte, trottoir, chaussée)
- 2 – Une absence dans l'évaluation des aménagements cyclables et dans le domaine d'emploi (exemple : feu mixte piétons/cyclistes)
- 3 – Une ambiguïté dans les notions « coexistence », « cohabitation » et « mixité »

2- LES CONCEPTS DE VIGILANCE ET BIENVEILLANCE

Lors de la dernière assemblée générale de l'association Rue de l'Avenir, Christian Germain (association dijonnaise EVAD et correspondant de Rue de l'Avenir) présente l'état d'avancement de la brochure « À pied, à vélo, mieux se comprendre - pour une cohabitation vigilante et bienveillante », réalisée en partenariat entre Rue de l'Avenir et l'ADAV.

Il précise en préambule que, après avoir été à l'origine d'une première proposition, le travail a été poursuivi de façon collective par un groupe de travail composé de dix personnes de Rue de l'Avenir et de l'ADAV.

Cette brochure devrait paraître en septembre, en même temps que la diffusion de 10 capsules vidéo réalisées par Rue de l'Avenir sur le thème « Cohabitations dans l'espace public et changements de comportement ». Christian Germain précise les objectifs et limites de ce document destiné à promouvoir « une nouvelle civilité urbaine »

La multiplication des engins de déplacement personnel, motorisés (EDPM) ou non, et le développement de l'usage du vélo ont entraîné des incidents et des conflits avec, en particulier, les piétons (même si ces conflits ne génèrent que très rarement d'accidents graves). Ils éprouvent un sentiment d'insécurité compte tenu de la proximité dans l'espace public vécue au quotidien avec ces autres usagers. Cela a provoqué un grand désordre.

Des mesures réglementaires sont progressivement intervenues et, dans un contexte encore souvent difficile, il apparaît utile que se développe une relation fondée sur la civilité (en complément d'un effort de communication des pouvoirs publics locaux sur les droits et obligations de chaque usager).

L'objectif de ce 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. Le propos s'adresse aux piétons, aux cyclistes (ou conducteurs d'EDPM), il peut aussi intéresser les intervenants dans le cadre de l'apprentissage du vélo, ou de toute opération de sensibilisation à la sécurité routière, notamment celles destinées aux jeunes.

Nous sommes bien convaincus que les problèmes de cohabitation entre piétons et cyclistes résultent souvent de problèmes de cohabitation entre ces deux modes et l'automobile : nombreuses en effet sont les collectivités qui, par le passé – un peu moins maintenant heureusement –, ont fait le choix d'accorder un peu de place aux vélos en ne touchant pas à la place accordée à la circulation automobile, confinant ainsi piétons et cyclistes dans des espaces restreints et souvent contigus.

Notre but est donc de donner des clés pour que tout se passe au mieux entre piétons et cyclistes même en présence d'aménagements mal conçus, autrement dit, sans attendre un monde meilleur, apprenons à partager l'espace public.

Après un rappel des « caractéristiques » du piéton et du cycliste, la brochure aborde chacune des situations de cohabitation rencontrées (dans une rue « normale », à proximité d'une piste cyclable, dans une zone de rencontre, dans une aire piétonne, sur une voie verte, sur un trottoir, sur un « espace indéfini » ...) selon une structure identique : besoins de vigilance des piétons, vigilance des cyclistes, bienveillance des piétons, bienveillance des cyclistes.

Extrait du CR de l'AG Rue de l'Avenir du 8 juin 2024

3- L'URBANISME TACTIQUE

Cette méthode est née aux Etats-Unis où elle a permis depuis quelques années d'apaiser la ville grâce à la mise en œuvre de rues calmes, sous diverses formes.

Wikipedia en donne la définition suivante : « *Il s'agit d'un urbanisme citoyen, participatif et éphémère, porté par des habitants, des communautés et/ou des militants et qui mobilise souvent les ressorts de l'art et de l'évènementiel. Il vise une transformation de la ville, pour la rendre plus conviviale et accueillante et encourage un questionnement sur les usages de cette ville. Trois critères permettent de le caractériser : sa petite échelle, son coût réduit et sa réalisation à court terme* ».

Lors de l'atelier de l'Université d'été du CFDU en 2020, le cas d'une opération d'aménagement d'espace public de Montréal qui utilise les méthodes de l'urbanisme tactique et qui s'est déroulé sur trois ans a été présenté. Les trois temps d'aménagement, qui caractérisent généralement la méthode, consistent :

- 1/ à tester un aménagement réalisé avec des moyens simples,
- 2/ à évaluer en prenant en compte des critiques puis étudier la modification du projet initial,
- 3/ à ajuster en mettant en œuvre le projet avec des matériaux pérennes.

Chacune des phases a duré un an de façon à rendre les enseignements des tests fiables.

En 2020 en France, le recours massif aux outils de « l'urbanisme tactique » a permis un développement sans précédent de l'usage du vélo et mis un coup de projecteur sur la marche, mode généralement oublié des politiques publiques. Toutefois, dans de nombreux cas, ce sont surtout les critères de moyens simples, faciles d'emploi et peu onéreux qui ont été retenus plus que ceux de la participation citoyenne et de l'évaluation.

Dans les villes grandes et moyennes, essentiellement, de nombreuses pistes cyclables (les fameuses « coronapistes ») ont été dessinées au sol, à la peinture jaune, et dans certains cas, une file de circulation ou de stationnement a été neutralisée de façon à donner plus de place aux cyclistes ou aux piétons. Les réalisations n'ont pas toujours fait l'objet d'études préalables.

Les initiatives prises à l'occasion du déconfinement et relevant de l'urbanisme tactique ne concernent pas uniquement le vélo. A Lille, une campagne de fermetures de rues pour le jeu des enfants a été développée pendant l'été à l'initiative de la ville avec plusieurs objectifs : déconfinement et place des enfants dans la ville. Interrogée sur deux projets portés par les habitants, Martine Aubry a annoncé profiter du contexte pour diffuser le concept dans tous les quartiers de Lille et redonner la parole aux enfants.

A Paris, la possibilité d'augmenter la surface des terrasses a été donnée sous réserve de la signature d'une charte visant à respecter les piétons (cheminements) et les riverains (bruit). Des rues étroites et commerçantes ont été piétonnisées. Les nouvelles terrasses de café ont été très utilisées pendant l'été 2020.

Pendant la pandémie, l'urbanisme tactique a montré qu'il était possible de modifier nos habitudes de mobilité. L'objectif est d'ajuster et de pérenniser sur le long terme les outils d'aménagement et juridiques mis en place et de favoriser une modification des comportements de déplacements.

Extraits de l'article écrit par AF pour les actes de l'Université d'été du CFDU à Guise en 2020

4- PROPOSITIONS REGLEMENTAIRES

- Aires piétonnes

L'article 6 du décret 98-828 a introduit dans l'article R190 de l'ancien code de la route, devenu R431-9 lors de la codification en 2001, la phrase, presque inchangée depuis *Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.*

La question de l'accès des cyclistes aux zones piétonnes ne semble pas avoir été abordée auparavant par le code ; on peut donc penser qu'il n'était pas autorisé, sans qu'on puisse savoir s'il pouvait l'être ponctuellement par l'autorité investie du pouvoir de police. (recherches à faire).

Les cyclistes étaient alors très peu nombreux, tous mus exclusivement par l'énergie musculaire et aucun n'était en activité professionnelle impliquant une vitesse élevée.

Cette disposition est par ailleurs peu connue du grand public, méconnaissance accentuée par l'appellation zone piétonne et surtout par le panneau représentant deux piétons, alors que le panneau "zone de rencontre" apparu depuis comporte des piétons et des cyclistes.

1/ Une proposition pourrait être, compte tenu des modifications intervenues depuis, de revenir sur cette disposition en supprimant cette phrase de l'article R431-9.

On pourrait aussi l'inverser, en faisant de l'interdiction la règle et de l'autorisation l'exception : *Les conducteurs de cycles ne sont pas autorisés à circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, et dans ce cas à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.*

Ou

Les conducteurs de cycles peuvent être autorisés par l'autorité investie du pouvoir de police à circuler sur les aires piétonnes, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Nous proposons plutôt de ne pas privilégier l'une ou l'autre des modalités et de faire confiance aux élu·e·s pour décider quelles zones peuvent être autorisées ou non, et dans quelles conditions, ce qui donnerait :

Lors de la mise en place d'une aire piétonne ou au plus tard le --/--/---- pour celles existant à la date de parution du présent arrêté, l'autorité investie du pouvoir de police décide si les conducteurs de cycles sont autorisés à y circuler, à quels horaires et suivant quelles modalités, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

2/ L'article R110-2 précise :

Dans cette zone, sous réserve des dispositions des articles R. 412-43-1 et R. 431-9, 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

Sauf erreur d'interprétation (vérifier) la mention "sous réserve des dispositions des articles R. 412-43-1 et R. 431-9", qui autorise la circulation des EDPM et des cycles dans les aires piétonnes, exonère ces véhicules de l'obligation d'être "nécessaires à la desserte interne de la zone".

Cette exonération ne semble pas plus justifiée que pour les véhicules motorisés, la retirer permettrait d'envoyer le signal que les aires piétonnes ne doivent pas servir d'itinéraires de transit pour les cyclistes. La proposition est donc de retirer cette incise.

3/ Le panneau "Aire piétonne" sera complété, lorsqu'elle sera autorisée aux cyclistes, par le même panneau vélo que celui des contresens cyclables et des couloirs bus autorisés aux cyclistes

- Autorisation conditionnelle de franchissement

Cette autorisation est vécue par beaucoup de non-cyclistes comme une autorisation pour les cyclistes de "griller les feux rouges", et plus généralement d'être "autorisés à ne pas respecter le code de la route". Cette prévention a été accentuée par l'appellation "cédez-le-passage cycliste aux feux rouges" le plus souvent entendue comme "cédez-le-passage aux cyclistes".

La compréhension de cette disposition est aussi rendue difficile par le panneau triangulaire M12, sans signification cohérente avec les règles habituelles de signalisation, et le plus souvent compris comme une simple signalisation d'itinéraire cyclable, surtout depuis que la suppression des répétiteurs de feux a éloigné le panneau du feu auquel il correspond.

Une situation paradoxale s'est installée depuis la mise en place de cette disposition : elle est peu connue du grand public, et lorsqu'elle est connue elle n'est pas socialement acceptée. À l'inverse, l'habitude prise par la quasi-totalité des piétons de traverser quelle que soit la couleur de la figurine du piéton en l'absence de circulation est socialement non seulement acceptée mais même recommandée, la personne qui attend que la figurine passe au vert étant moquée ou considérée comme une personne étrangère. Les piétons reprochent donc aux cyclistes de ne pas respecter la couleur des feux sans se rendre compte qu'ils commettent constamment, sans en avoir conscience, la même infraction

La progression de l'apaisement de la circulation incite à accentuer cette disposition, en la généralisant à tous les carrefours en tourne-à-droite (et en tout droit dans les carrefours en T). L'application aux autres dispositions rendues possibles par le code de la route dans des situations plus complexes doit au contraire attendre, sauf exceptions particulières, que cette disposition dans les cas simples soit généralisée et acceptée.

Il est maintenant temps d'aligner la réglementation applicable aux piétons sur leur pratique réelle, c'est-à-dire d'être réglementairement autorisés à traverser une rue sous certaines conditions. Le fait d'être officiellement autorisés à traverser dans les cas où ils le font déjà sans dangerosité particulière signalée devrait aider à faire admettre aux piétons les avantages similaires accordés aux cyclistes. Deux nouveaux panneaux doivent être inventés, l'un pour les cyclistes remplaçant le M12 et un pour les piétons, avec de fortes analogies les reliant visuellement.

- Généralisation des double-sens cyclables.

Les double-sens cyclables ont fait la preuve de leur efficacité et de leur contribution à l'amélioration de la sécurité. Ils sont encore craints par des piétons, qui ont mémorisé depuis de nombreuses années les sens de circulation des rues qu'ils fréquentent et de ne pas regarder dans l'autre direction.

Il conviendrait le plus vite possible de généraliser ces doubles sens pour que, comme hors agglomération où des véhicules sont susceptibles d'arriver de toutes les directions, l'habitude se prenne de ne plus regarder d'un seul côté et de ne pas être surpris par les véhicules, motorisés ou non, arrivant dans l'autre sens.

- L'allure du pas

Cette expression ambiguë, figurant six fois dans le code de la route, donne lieu à des interprétations diverses, ce qui rend difficiles à appliquer les articles qui la contiennent.

Demander aux cyclistes de circuler à la vitesse du pas n'a pas de sens. Cette vitesse s'impose naturellement lorsqu'on roule derrière des piétons qui marchent mais c'est, au-delà d'une certaine distance, un exercice d'équilibriste qui se termine logiquement en mettant pied à terre. L'imposer en-dehors de cette circonstance revient à vider de sens l'autorisation de rouler en zone piétonne.

Une vitesse jusqu'à 10 km/h est parfaitement compatible à vélo avec une bonne sécurité, en particulier avec l'obligation de devoir "piler" en cas de mouvement inattendu d'un piéton. Ma proposition est de fixer cette vitesse limite à 10 km/h, qui sera facilement mémorisée par rapport au 20 des zones de rencontre et au 30 des zones 30. Et elle est réaliste, contrairement aux 4 ou 6 km/h parfois évoqués, sans base réglementaire existante.

On parle dans certains de ces articles de *gêne aux piétons*, formulation un peu subjective, qu'il me semble préférable de remplacer par la priorité aux piétons évoquée dans l'article R110-2. Et je suggère aussi d'être bien concret en rajoutant *au besoin en mettant pied à terre* comme on a rajouté *au besoin en s'arrêtant* dans l'article R415-11

Il est donc proposé de remplacer :

(R110-2)

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

> seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à **circuler à vitesse très réduite, inférieure à 10 km/h** et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci

(412-34)

I bis. - Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de **conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.**

I bis. - Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de **circuler à vitesse très réduite, inférieure à 10 km/h, au besoin en mettant pied à terre, et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci**

(R412-43-1)

l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation peut, par décision motivée :

2° Autoriser la circulation des engins sur le trottoir, à condition qu'ils **respectent l'allure du pas et n'occasionnent pas de gêne pour** les piétons.

2° Autoriser la circulation des engins sur le trottoir, à condition qu'ils **circulent à vitesse très réduite, inférieure à 10 km/h, au besoin en mettant pied à terre, et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci**

(R413-18)

Le conducteur d'un véhicule ou d'un engin qui circule dans un parc de stationnement aménagé sur un terre-plein ou qui franchit un trottoir ou y circule dans les conditions prévues à l'article R. 412-7 ne doit y rouler qu'à **l'allure du pas** et en prenant toute précaution afin de ne pas constituer un danger pour les piétons.

Le conducteur d'un véhicule ou d'un engin qui circule dans un parc de stationnement aménagé sur un terre-plein ou qui franchit un trottoir ou y circule dans les conditions prévues à l'article R. 412-7 ne doit y rouler qu'à **vitesse très réduite, inférieure à 10 km/h**, et en prenant toute précaution afin de ne pas constituer un danger pour les piétons.

(R431-9)

Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de **conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons**.

Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de **circuler à vitesse très réduite, inférieure à 10 km/h, au besoin en mettant pied à terre, et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci**

(R431-10)

Hors agglomération, le long des routes pavées ou des routes en état de réfection, la circulation des cycles et cyclomoteurs à deux roues sans remorque ni side-car, est autorisée sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons.

Dans ce cas, les conducteurs sont tenus de circuler à **l'allure du pas** à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations.

Dans ce cas, les conducteurs sont tenus de circuler à **vitesse très réduite, inférieure à 10 km/h, au besoin en mettant pied à terre** à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations.

Ces propositions ont été rédigées par Abel Guggenheim pour servir de base à un débat