

Pietons et cyclistes, même combat

Aménagements cyclables : ne pas se laisser piéger sur les trottoirs

Credit photo FCDE

Le trottoir est un espace réservé aux piétons. Les cyclistes ont tout à gagner à éviter d'y circuler et d'y stationner. Les seules voies mixtes piétons-cyclistes sont les aires piétonnes et les voies vertes. Ces aménagements méritent d'être développés. Mais pour l'essentiel, c'est sur la chaussée, en partage avec les autres véhicules, que les vélos doivent obtenir plus de sécurité pour se déplacer et plus de déplacements pour stationner.

La tolérance certes relative qui prévaut aujourd'hui envers les cyclistes urbains en dérogation au code de la route pourrait se réduire avec l'augmentation du nombre de deux-roues :

- d'une part à cause du comportement désinvolte et imprudent de certains cyclistes sur les trottoirs.

- d'autre part, à cause du comportement encore plus envahissant du fait de leur taille, des motos et scooters qui stationnent sur les trottoirs, surtout dans les grandes villes comme Paris où leur nombre s'accroît rapidement.

Or les deux-roues motorisés et les vélos forment une seule catégorie dans le code de la route (voir encadré) : ils ont normalement interdiction de circuler et de stationner sur les trottoirs. Même si la plupart de ceux qui se garent sur les trottoirs font attention de choisir des endroits pas trop gênants, les piétons voient leur espace s'encombrer encore un peu plus (Photo 1). En effet, le trottoir a souvent été considéré comme la variable d'ajustement quand la largeur devient insuffisante lors des aménagements de voirie. L'augmentation, enfin encouragée des déplacements à pied et à vélo pourrait alors s'accompagner d'un accroissement des conflits d'usage entre cyclistes et piétons.

Photo 1



Faute de places de stationnement sur la chaussée pour les deux-roues, les piétons voient leur espace encombrer encore un peu plus.

Le problème du stationnement sur les trottoirs

L'exaspération d'une partie des piétons militants a été renforcée par une campagne maladroite de la Fédération française des motards en colère de Paris (FFMC 75) lancée en 2004 pour demander à « tolérer le stationnement raisonné des motos et scooters sur les trottoirs ».

Par contre-coup, l'association nationale Les Droits des Piétons (DDP) a fait campagne pour renforcer les sanctions contre les deux-roues sur les trottoirs et a obtenu de la préfecture de Paris qu'elle annule la tolérance qui avait été instituée en 1994. C'est ainsi qu'on a vu non seulement des motos et scooters, mais aussi des vélos se faire enlever par la police (1700 vélos en 2005 d'après la Préfecture de Paris, dont la plupart n'ont pas été récupérés car leurs propriétaires ont dû penser qu'il s'agissait d'un vol).

La FCDE, soucieuse de défendre autant les intérêts des cyclistes que ceux des piétons, et étant membre à la fois de la FUBicy et des DDP, a œuvré pour que la pétition mise en ligne sur le site des DDP (www.pietons.org) ne se limite pas à demander plus de rigueur dans le respect des trottoirs mais mentionne « le réel besoin de stationnement des 2-roues » qui « ne doit en aucun cas être satisfait au détriment des usagers de l'espace piétonnier ».

Les solutions que nous proposons sont :

- 1 Sur le court terme, la prolongation d'une tolérance « intelligente » tenant compte de la réalité de la gêne éventuelle occasionnée aux piétons (sur tout pour les vélos même équipés de béquilles, qui contrairement aux motos ne peuvent pas se garer sur la chaussée sans risques s'il n'y a pas d'arceau).

- 2 L'agrandissement des parcs de stationnement notoirement insuffisants pour les deux-roues aux abords des gares et autres lieux publics très fréquentés.

- 3 La création aussi vite que possible de places de stationnement pour les deux-roues sur la chaussée ou les parkings à la place d'une place automobile sur 40 à 50 environ.

En effet, pour une place de stationnement de voiture, on peut en créer 3 ou 4 pour des motos et 6 ou 8 pour des vélos. Au fur et à mesure que les 2-roues se développent en substitution à la voiture, il est donc possible de créer de nouvelles places de stationnement sur la chaussée !

Si les piétons sont appuyés sans arrière-pensées par les cyclistes (FUBicy, FFCT) et pour quoi pas par les motards de la FFMC, tout le monde y gagnera. Dans l'objectif d'un meilleur partage de la voirie, après des décennies de « tout-automobile », nous aurions tout à perdre à opposer piétons et cyclistes. C'est pourquoi la FCDE a demandé à la FUBicy de soutenir la pétition des Droits du piéton.

Que dit le code de la route ?

- 1- Les trottoirs sont exclusivement réservés aux piétons, y compris personnes en fauteuil roulant, à rollers ou avec poussettes. Les vélos y sont interdits, sauf enfants de moins de 8 ans roulant au pas (Article R412-34 du code de la route)
- 2- Le vélo, comme les autres cycles motorisés ou non à deux ou trois roues, est un véhicule. Sa place normale est sur la chaussée, avec les autres véhicules, sauf quand il existe des sites propres réservés aux vélos en parallèle
- 3- Les aires piétonnes : depuis la réforme du Code de la route en 1998, les cyclistes sont autorisés à les emprunter (sauf décision municipale contraire) « à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons » (article R431-9 modifié le 27 mars 2003)
- 4- Depuis septembre 2004, les « Voies Vertes » ont enfin une définition claire dans le code de la route : ce sont des « routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

Le problème des pistes cyclables sur les trottoirs

Le mauvais comportement d'une partie des cyclistes qui roulent sur les trottoirs est encouragé par des aménagements cyclables très à la mode : les « pistes cyclables sur trottoirs ».

En termes d'espace urbain, les cyclistes sont déjà privilégiés. Non seulement ils ont le droit de circuler sur toutes les chaussées (hors autoroutes et certaines voies rapides), ce qui leur offre un vaste réseau d'itinéraires continus, maillés avec des revêtements souvent de bonne qualité mais aussi - sur des voies, pistes et bandes cyclables, qui leur sont exclusivement réservées, (certes peu nombreuses, discontinues et souvent mal entretenues).

- sur une part de plus en plus grande des voies de bus en site propre,
- sur la plupart des aires piétonnes (voir encadré « code de la route »)
- et bien sûr sur les voies vertes (encore bien rares en zone urbaine, il est vrai)



Les doubles-sens cyclables ne sont pas seulement pratiques pour les cyclistes : ils permettent aussi de voir moins de vélos rouler sur les trottoirs.

Photo 2

La seule conquête majeure qui reste à faire en France du point de vue réglementaire est la généralisation des double sens cyclables dans les rues à sens unique pour les voitures. Photo 3. Autre avantage de cette revendication de la FUBicy et de la FFCT : il y aurait moins de vélos roulant sur les trottoirs. En effet, chacun a bien remarqué que la police est aussi réactive contre les vélos à contresens dans les sens uniques qu'elle est indifférente vis-à-vis de ceux qui roulent sur les trottoirs...

Le problème bien sûr est que beaucoup de routes sont dangereuses, encombrées de voitures trop nombreuses et trop rapides et d'aménagements accidentogènes pour les vélos (dos d'âne, rétrécissements avec terre-pleins centraux).

Pouvoir rouler sur une voie cyclable séparée de la route le long de certains grands axes peut être sécurisant et confortable. Mais attention à ne pas se tromper de combat. En

voulant conquérir un espace réservé « sur le côté », c'est-à-dire bien souvent sur le trottoir en ville, on prend 3 risques :

- celui de réduire encore un peu plus l'espace pour les piétons et de renforcer les conflits d'usage ;
- celui d'avoir des aménagements malcommodes ou adaptés à une petite partie seulement des itinéraires, parce que mal connectés à la chaussée ;
- enfin et sur tout celui de perdre au passage l'essentiel, c'est-à-dire la place des cyclistes sur la chaussée. En effet, les pistes cyclables sont encore souvent l'occasion de voir installer le panneau d'obligation B22a (le fameux panneau rond sur fond bleu) qui interdit les cyclistes sur la chaussée. Cela habitue aussi les automobilistes à rouler sans tenir compte des cyclistes et rend les routes encore plus dangereuses, en particulier aux intersections avec les pistes cyclables.

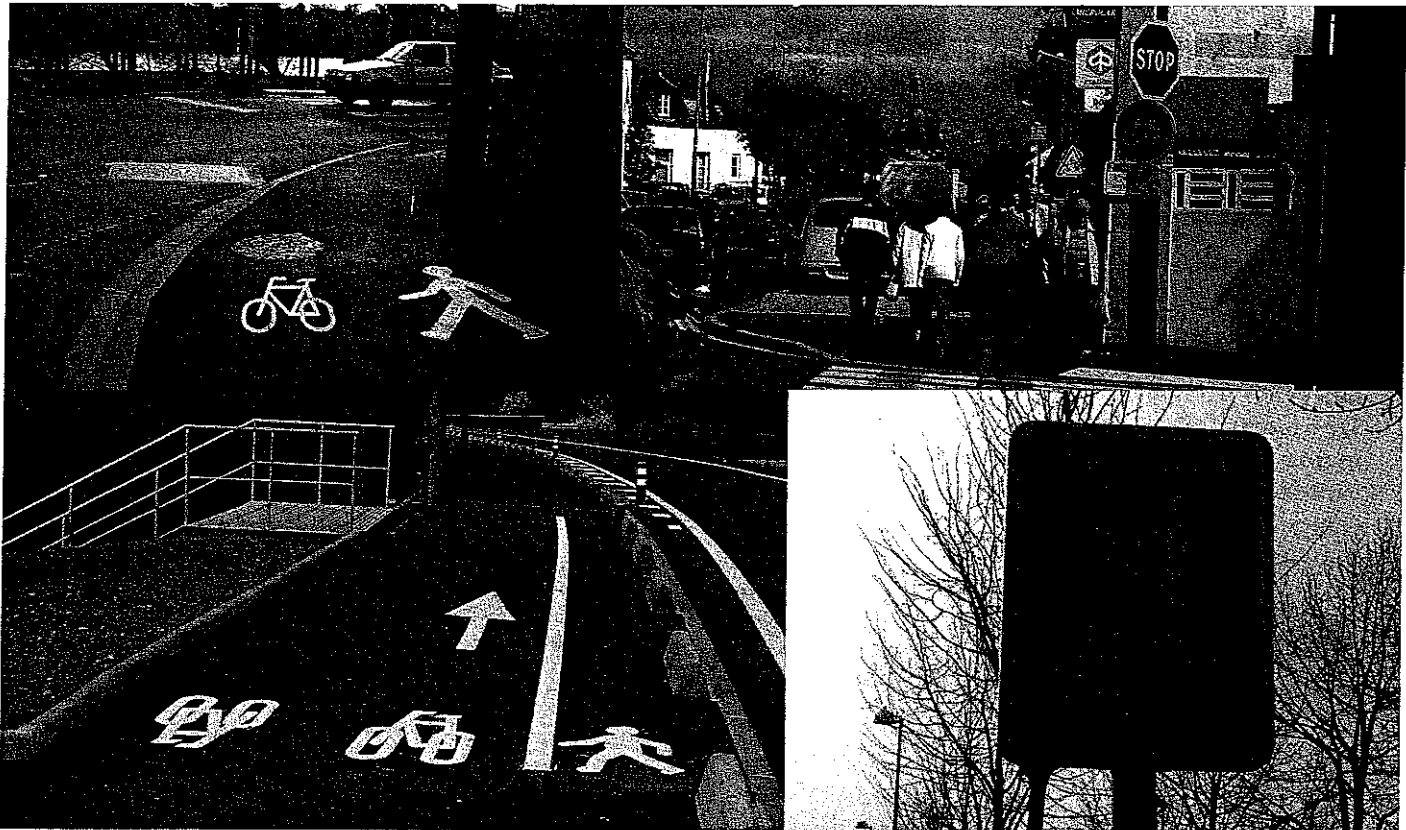
Une politique d'aménagement basée uniquement sur des pistes séparées est un cercle vicieux où les cyclistes seront perdants. Le combat essentiel aujourd'hui est de reconquérir la place qu'ils ont peu à peu perdue sur la chaussée. Pour cela, nul besoin de grandes dépenses. La diminution de la vitesse et du nombre de voitures suffit. Pour y parvenir, le développement des zones 30 et des « zones de rencontres » (dans l'optique du Code de la Rue en cours de élaboration). Photo 4. Les radars automatiques, la suppression des aspirateurs à voitures, que sont les voies rapides pénétrantes en ville, la redistribution des places de stationnement en faveur des deux-roues (et à terme la hausse du coût de l'essence) sont les meilleurs atouts.



Le développement des zones 30 ou des « zones de rencontre » avec priorité piétons permettent aux cyclistes et aux piétons de se réapproprier la rue. C'est souvent le seul aménagement adapté dans les rues étroites.

Photo

Pour être franc, la possibilité de rouler occasionnellement sur un trottoir bien large est parfois tentante, y compris pour un cycliste expérimenté. Par exemple pour remonter à contresens une rue à fort trafic sans avoir à la traverser 2 fois, ou une rue à sens unique (faute de double sens légalisé !), pour doubler des files de voitures engluées sur des chaussées étroites, ou tout simplement pour flâner en roulant lentement. Tant que les cyclistes sont peu nombreux et respectent les piétons en roulant au pas et en s'écartant de deux suffisamment, il existe une tolérance de fait.



Les signalisations autorisant la mixité piétons-cyclistes dans la plupart des villes française sont souvent confuses, non conformes au code de la route au mieux risibles et au pire elles génèrent des conflits d'usage.

Mais aussi bien les piétons que les cyclistes trouveraient leur avantage si la notion « d'aire piétonne » était étendue à certains trottoirs larges où la cohabitation entre piétons et cyclistes est objectivement possible. Ceux précisément sur lesquels beaucoup d'élus motivés par le développement «des circulations douces» font ces fameuses «pistes sur trottoirs». Le problème est qu'ils se trompent de signalisation : en délimitant des bandes parallèles trop étroites tant pour les piétons que pour les cyclistes en utilisant le panneau «piste cyclable» superposé à celui du panneau «réservé aux piétons» ou tout simplement en installant une piste cyclable à la place du trottoir, ils induisent plus de problèmes qu'ils n'en résolvent. Sur une «piste cyclable» que le code définit comme leur étant réservée, les cyclistes sont censés rouler aussi vite qu'ils le veulent et les piétons s'en écartent, ce qui n'est bien sûr pas le cas en ville. Une signalisation faisant explicitement référence à la notion «d'aire piétonne» c'est à

dire indiquant que les piétons sont prioritaires et que les vélos sont tolérés remplacerait avantageusement l'usage abusif de la mention «piste cyclable».

A plus long terme, en application de la loi du 11 février 2005 sur le handicap imposant de rendre la ville accessible aux fauteuils roulants, on peut penser que de nombreux trottoirs seront élargis par redistribution de l'espace urbain repris à l'automobile et leurs seuils abaissés, ce qui pourrait augmenter le nombre des trottoirs larges classés aires piétonnes ouvertes aux cyclistes.

Mais les cyclistes ne doivent pas se tromper d'objectif : la place des vélos pour une vitesse de déplacement normale est sur la chaussée, et ils doivent convaincre les autorités et les aménageurs d'y assurer leur sécurité.

Pour la FCDE Benoit Carrouée et Claude Kolski

Qu'est ce que la FCDE ?

La Fédération pour les Circulations Douces en Essonne (FCDE) créée en 2002 regroupe 16 associations locales concernées par la protection de l'environnement et le développement des circulations douces. Elle œuvre auprès des pouvoirs publics pour obtenir une redistribution de la voirie en faveur des déplacements non motorisés et permettre aux piétons (y compris les personnes en fauteuil roulant ou poussant une voiture enfant) aux usagers de rollers et aux cyclistes de se déplacer en sécurité. Elle est adhérente aux trois fédérations nationales FUBicy, DDP (Droits des Piétons) et AF3V (Association française des véloroutes et voies vertes). Site internet : www.circulationsdouces91.org