

Les cheminements mixtes

Ces cheminements, que l'on appelle aussi, voie partagée, cheminement piétons/cycles ou encore trottoir cyclable, sont réalisés un peu partout en France. Ils sont réalisés très souvent sur des trottoirs existants ou nouvellement créés, que ce soit en zone urbaine, interurbaine ou hors agglomération.

Ces aménagements ne sont pas répertoriés au Code de la route, ne sont supportés par aucune signalétique verticale ou horizontale réglementaire et ne correspondent à aucune règle technique d'aménagement routier.

Dans le cadre des réunions de travail du Cotech au CERTU en vue du Code de la rue, ce sujet a été abordé à plusieurs reprises en préalable à la définition du trottoir. Une future définition, en cours de validation auprès de la DSCR, devrait clarifier, nous l'espérons très rapidement, les données techniques d'application : " Partie de la route affectée à la circulation des piétons, distincte de la chaussée et de tout emplacement aménagé pour le stationnement. Sa limite est repérable et détectable" (nouvel alinéa Article R 110-2).

Le trottoir n'est pas une chaussée, le vélo étant un véhicule il n'a donc pas sa place sur le trottoir.

Tout le monde est bien d'accord sur cette application, mais il reste à la traduire dans les faits sur le terrain. Réaliser une piste cyclable au niveau du trottoir demande donc l'application de la définition "limite détectable et repérable". Une simple ligne de peinture ou une couleur de surface différente ne suffit pas, et la mise en place d'une signalisation horizontale, voire verticale, est actuellement en dehors de toute prescription légale.



Au delà de toute signalisation, l'inversion de la position de la zone cyclable et celle dédiée à la végétation résoudrait l'ensemble des problèmes de cohabitation piétons/cycles.

Aujourd'hui, les cheminements mixtes se développent un peu partout sans aucune réglementation et en dehors de toute légalité liée au Code de la route. Deux conséquences pratiques à cette situation :

- la densité de piétons est importante et ils "s'approprient" l'ensemble de la zone. Ils "renvoient" les cyclistes sur la route ou la rue.
- la densité de cyclistes est importante et ils "s'approprient" l'ensemble de la zone. Ils "renvoient" les piétons ailleurs car la cohabitation n'est pas assurée.

Pour certains, ces aménagements mixtes, qu'ils soient pistes cyclables, ou encore pistes à hauteur du trottoir, ont été réalisés sur des zones particulières où l'emprise "n'était pas possible", sous réserve de travaux importants et coûteux, d'autres n'ayant aucune contrainte, mais s'inspirant de la pratique existant en Allemagne ou dans d'autres pays européens.

Dans la ville de Strasbourg, comme dans d'autres agglomérations françaises, des pistes cyclables sont également ouvertes aux piétons. Aussi, ces équipements perdent-ils toute leur finalité et sont inefficaces.

La photo n° 2 est prise à proximité de l'une des universités; la densité des piétons aux heures de pointe au droit des arrêts du Tram est telle que la circulation des cyclistes est quasiment impossible...



Autres exemples :

De nombreux exemples à travers la France démontrent qu'il est **urgent** que soient définies des règles pour uniformiser les réalisations et des références légales pour la mise en œuvre de ce type d'aménagements.

L'exemple cité ci-après se situe en région parisienne à Voisin-le-Bretonneux (78) (photos 3 et 4).

Si la différence d'aménagement cyclable se dispense d'explication, la particularité de ceux-ci mérite par contre d'être citée :

- Les deux aménagements ci-dessous se trouvent le long de la même route de part et d'autre de celle-ci, et le changement de "statut" : piste cyclable/cheminement piéton séparés (photo 4), et cheminement mixte piétons/cycles (photo 3), est lié à la présence d'un carrefour à feux.
- Avant le carrefour à feux : piste cyclable/cheminement piétons séparé et après le carrefour à feux : cheminement mixte piétons/cycles.

Cette situation ne doit pas perdurer, aucun des usagers qu'ils soient piétons, (valides, non voyants ou mal entendants), PMR ou cyclistes, ne s'y retrouve. Les problèmes d'insécurité routière liés à une mauvaise organisation de la cohabitation, doivent être pris en compte rapidement.

Nota : l'éducation, l'information et la sensibilisation, si elles sont nécessaires, ne régleront pas ces problèmes.



Les ponts et les passerelles

Les cours d'eau et les voies ferrées ainsi que les grands axes routiers et autoroutiers, constituent d'importantes "zones de coupures" qui allongent les parcours et découragent la pratique du vélo. Il est donc important de permettre aux cyclistes de les franchir sans faire de grands détours.

La largeur de la chaussée ne permet pas toujours de créer des bandes ou des pistes cyclables séparées de la partie trottoir, tout en permettant à ces dernières la bonne prise en compte du traitement des extrémités (photo 5).



Beaucoup de collectivités utilisent alors la solution de "dépannage" : le cheminement mixte sur trottoir. La photo n° 6 ci-dessous illustre bien cette situation à Strasbourg où pour le passage d'un pont, les cyclistes sont "autorisés" à utiliser le trottoir pour rejoindre un carrefour à feux et ensuite avoir la possibilité d'emprunter une piste cyclable bidirectionnelle à la hauteur du trottoir (photo n° 7). En ce qui concerne ce passage de pont, la décision ("supportée" par un arrêté municipal) a été prise par rapport à la très faible densité de piétons constatée sur cet axe déplacement.

Nota : nous pouvons néanmoins nous poser la question suivante: En cas d'accident et de mise en justice, que vaudra un tel arrêté vis à vis du Code de la Route actuel, si une autorisation de circulation n'a pas été faite auprès de la CCDSA (Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilités) ?



L'exemple allemand

Lors d'une visite récente à Strasbourg et ses environs, nous avons eu l'opportunité de voir plusieurs cheminement mixtes. La photo n° 8 nous montre celui réalisé sur un bras du Rhin en direction de la commune de Kehl. Celui-ci réalisé sur une passerelle en est une autre illustration, où le cheminement des cyclistes est autorisé avec les piétons, alors que la réciprocity exclusive pour les piétons existe sur la passerelle sur le "côté opposé" avec une jonction de rive à un niveau différent mais relié entre eux. Culture différente, mais aussi règles légales et administratives différentes...



Plus loin, la rentrée dans Kehl se fait sur le même principe (photo 9)



Les exemples britanniques

Dans ce pays, il existe beaucoup de passerelles pour franchir les voies rapides. Pour une nouvelle passerelle cyclistes/piétons, les Britanniques préconisent une largeur minimum de 2,70 m (1,20 m pour les piétons, 1,50 m pour les cyclistes), tout en précisant qu'une largeur de 3,50 m est préférable. Cependant, il existe de nombreuses passerelles en périphérie d'agglomération où la largeur utilisable atteint seulement 2 m (photos 10 et 11).



Si les trafics piétons/cyclistes sont peu importants et les pentes de l'ouvrage faibles, une largeur de 2 m est suffisante pour permettre aux cyclistes/piétons de se croiser correctement.

Pour ce type d'ouvrage, il est parfois nécessaire de raccorder le niveau d'utilisation par des escaliers. Ceux-ci seront alors munis d'une goulotte, ce qui permet au cycliste de monter et descendre en poussant son vélo (photo 12).



↳ Les demandes de la FFCT :

Afin de répondre d'une part à la généralité de ces aménagements mixtes, et d'autres part à la particularité de certains cas restant à définir, tels que:

- la faible densité potentielle de l'un ou des deux usagers, piétons ou cyclistes
- les problèmes techniques (argumentés et chiffrés) liés aux manques d'emprise que ce soit sur et sous ouvrage contraint) ou en section courante,

nous demandons que des règles précises soient définies pour la réalisation de tels aménagements cyclables et piétonniers, la création d'un nouveau panneau de police, ainsi que leur définition au Code de la route.

Il va sans dire que la décision finale d'application d'un tel aménagement, devra être validée systématiquement suite à une demande faite auprès de la CCDSA.