

Les pistes cyclables contiguës au trottoir ou au niveau trottoir

La règle

**les très bonnes solutions,
les solutions acceptables
et ce qui ne l'est pas**

+ quelques exemples étrangers

Jacques ROBIN –

L'auteur accueillera favorablement pour rectification, toute remarque ou signalement d'erreur : jacques-marie-robin@wanadoo.fr

La guéguerre entre associations de piétons et associations de cyclistes est terminée depuis assez longtemps

En fait la guéguerre est malvenue et a été réglée par les discussions et le consensus au sein de la « démarche Code de la Rue » entre les associations de piétons, les associations de cyclistes et l'association des villes et territoires cyclables et ces accords ont été pris en compte par les ingénieurs des villes afin d'éviter les cas où la configuration des lieux poserait problème.

1ère exagération à craindre : il convient d'éviter, en fait, que par facilité, les villes établissent sur les trottoir, des espaces plus ou moins communs vélo-piétons, même lorsque les conditions ne sont pas réunies pour une cohabitation acceptable et sécurisée : trottoir trop étroit au vu du nombre de piétons (surtout dans les centres-villes), délimitation pas assez claire entre l'espace dévolu aux piétons et l'espace dévolu aux cyclistes, etc. De tels aménagements créeraient des gênes insupportables par les piétons, surtout les personnes âgées.

Voir les solutions acceptables aux diapos N° 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, et 14

2ème exagération à craindre, à l'opposé : S'il est effectivement insupportable pour un piéton de se voir frôlé, sans avertissement par un cycliste rapide, au risque d'être blessé, il convient de ne pas perdre de vue que le plus grand danger contre lequel doivent se mobiliser les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) ce sont les véhicules motorisés : il y a en moyenne par an, moins d'un piéton tué suite à un choc avec un cycliste, et c'est en général dans des carrefours une collision avec un piéton qui traverse et pas sur les trottoirs, par contre il y a tous les ans 500 piétons et 150 cyclistes tués par des véhicules motorisés : dépensons notre énergie plutôt sur cela,

Relevé des décisions du comité technique de la démarche code de la Rue du 13 novembre 2008.

Réserves transmises à la DSCR dans le cadre de l'instruction du Comité de pilotage.

Mention relative à la dénivellation dans la définition du trottoir.

-- L'APF (assoc paralysés) et le CNPSAA (assoc malvoyants) sont en faveur d'une mention relative à une dénivellation dans le code de la route.

Le Certu pense que cette mention relève de recommandations sur l'aménagement et non du Code de la route, et ne pense pas qu'il faille s'enfermer dans une seule solution technique.

-- L'ADC (assoc des départ et villes cyclables) a exprimé son opposition à l'obligation de dénivellation car cela représente des coûts disproportionnés pour déniveler toutes les pistes cyclables existantes aujourd'hui à niveau du trottoir pratique très courante en Alsace. Elle remarque que d'autres moyens de séparer de façon repérable et détectable peuvent être trouvés

La règle consensuelle pour les aménagements cyclables au niveau trottoir sans dénivellation :

les espaces dévolus aux piétons et les
espaces dévolus aux cyclistes doivent être
séparés de façon **repérable et détectable**
c'est-à-dire visible pour les voyants, et
sensible pour les non-voyants

Piste "niveau trottoir" acceptable

La séparation entre piétons et cyclistes **est repérable**
et détectable (par une canne d'aveugle et la rugosité au pied)



Piste "niveau trottoir" acceptable

car la limite entre piétons et cyclistes assez "repérable et détectable", du fait de la différence de couleur et de texture.
On pourrait souhaiter un plus grand nombre de logos peints au sol.



Piste "niveau trottoir" acceptable

car la limite entre piétons et cyclistes assez "repérable et détectable", du fait de la différence de couleur et de texture.



Piste "niveau trottoir" acceptable

car la limite entre piétons et cyclistes assez "repérable et détectable", du fait de la différence de couleur et de texture.



Piste "niveau trottoir" acceptable car la séparation entre piétons et cyclistes assez "repérable et détectable"



Strasbourg

Piste "niveau trottoir" acceptable

car la limite entre piétons et cyclistes assez "repérable et détectable", du fait de la différence de couleur et de texture.

On pourrait souhaiter un plus grand nombre de logos peints au sol.



Stockholm

Piste "niveau trottoir" acceptable

car la limite entre piétons et cyclistes assez "repérable et détectable", du fait de la différence de couleur et de texture.



Stockholm

Piste "niveau trottoir" acceptable

car la limite entre piétons et cyclistes assez "repérable et détectable", du fait de la différence de couleur et de texture.



Stockholm

Piste "niveau trottoir" acceptable

car la limite entre piétons et cyclistes assez "repérable et détectable", du fait de la différence de couleur et de texture.



Piste "niveau trottoir" acceptable

car la limite entre piétons et cyclistes assez "repérable et détectable", du fait de la nette différence de texture.



Rennes

Exemple à éviter : la limite entre piétons et cyclistes est insuffisamment "repérable et détectable (même revêtement)

Acceptable seulement sur courte distance et avec plus de logos



Exemple à éviter : la limite entre piétons et cyclistes est insuffisamment "repérable et détectable", du fait de la même couleur et la même texture



Exemple à éviter : la limite entre piétons et cyclistes est insuffisamment "repérable et détectable "



Piste niveau trottoir en périurbain

la limite est très visible et détectable
entre piétons et cyclistes



Vénissieux

Piste ouverte aux piétons en périurbain séparée par bande gazonnée



La Baule

Piste-trottoir en périurbain séparée par îlot borduré



Vannes

Piste séparée par îlot borduré en périurbain : peu de piétons



Espace mixte et campagne



La Baule

Piste en périurbain séparée par barrières bois



Piste en début d'agglomération séparée par barrières bois



Sentier mixte vélo-piétons en rase campagne,
rejoignant deux agglomérations proches

Réalisation exemplaire



Morbihan - RD 724
Ploërmel à Gourhel

Piste mi-hauteur dite « de Copenhague » **très bonne solution**



Copenhague

Piste mi-hauteur dite « de Copenhague » **très bonne solution**



Copenhagen

Piste mi-hauteur dite « de Copenhague »



Paris

Piste à mi-hauteur : dénivellation de la piste par rapport au trottoir



Vannes

Piste mi-hauteur : une bordure assez basse sépare les trois sortes d'usagers



Piste intercalée, avec îlot séparateur
très bonne solution car bien séparé du trafic, et la
largeur de l'îlot protège de l'ouverture des portières



Paris

Piste intercalée, avec îlot séparateur



Paris

Piste mi-hauteur entre trottoir et stationnement



Copenhague

Piste intercalée ou « sandwich » **très bonne solution**



**Quelques exemples de
rue piétonnes ou de
zones de rencontre**

Malestroit



Besançon



Paris



Paris



Quelques exemples étrangers

Piste « niveau trottoir »

Danger de chute d'un cycliste sur la chaussée



Lausanne

Piste niveau trottoir en périurbain
acceptable car peu de piétons et peu de cyclistes



Lausanne

Piste « niveau trottoir »

Non acceptable : danger de mélange et de heurts des piétons par les vélos



Lausanne

Sentier cyclistes et piétons en périurbain
séparée par bande gazonnée
Très bonne solution aux abords des agglos



Graz Autriche

Dans les pays scandinaves, le mélange piétons-cyclistes semble assez bien accepté, est-ce grâce à meilleure discipline ou une meilleure courtoisie ?



Helsinki - 2014

Dans les pays scandinaves, le mélange piétons-cyclistes semble assez bien accepté, est-ce grâce à meilleure discipline ou une meilleure courtoisie ?



Helsinki - 2014

Dans les pays scandinaves, le mélange piétons-cyclistes semble assez bien accepté, est-ce grâce à meilleure discipline ou une meilleure courtoisie ?



Stockholm 2014

Suisse – zone de rencontre



Suisse

Stockholm



Tallinn - Estonie



Copenhague piste mi-hauteur



Shanghai – Il y a souvent des pistes cyclables contiguës aux les grandes avenues



Shanghai – Il y a souvent des pistes cyclables contiguës aux les grandes avenues



Shanghai – Il y a souvent des pistes cyclables contiguës aux les grandes avenues



Shanghai – Dans les petites rue, ce sont des bandes cyclables laaarges. Assez souvent ces petites rues sont à sens unique pour les voitures, mais à double sens pour les cyclistes et scooters (en Chine scooter = vélo car ils roulent à moins de 40 environ)



Shanghai : Sur la photo c'est LA grande avenue principale de Shanghai, elle est interdite aux cyclistes, c'est la raison pour laquelle quelques cyclistes roulent sur le trottoir, mais une rue parallèle, à 100 m, est disponible pour eux (photo précédente)



FIN



L'auteur accueillera favorablement toute remarque ou signalement d'erreur :
jacques-marie-robin@wanadoo.fr