



PRO VELO
SUISSE

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Surfaces partagées entre piétons et cyclistes

Recommandations relatives à l'opportunité, l'introduction, l'organisation et l'aménagement de surfaces communes (en localité)



1 Résumé

L'aménagement et l'extension de surfaces destinées à la fois aux piétons et aux cyclistes peuvent donner lieu à une augmentation des conflits entre ces deux catégories d'usagers. Comment ces surfaces, dites « surfaces communes aux piétons et aux cyclistes », peuvent-elles être organisées au mieux ? Où le trafic cycliste doit-il être exclu, ou autorisé de façon limitée uniquement ? Mobilité piétonne et PRO VELO Suisse apportent ici des premiers éléments de réponse à ces questions sur la base d'un examen de la littérature spécialisée, de la consultation d'experts et de l'analyse d'exemples.

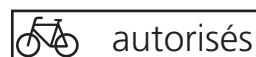
Fondamentalement, les trottoirs, les chemins pour piétons, les zones piétonnes et les autres surfaces piétonnes sont réservés aux piétons (LCR, art. 43). Ce principe ne tolère aucune exception, le besoin d'espace et les exigences des divers groupes d'usagers étant trop différents. En outre, les piétons, en particulier les personnes âgées ou les personnes handicapées, sont extrêmement sensibles aux gênes et devraient pouvoir se déplacer sur des surfaces qui leur sont réservées. Par conséquent, il n'est pas toujours souhaitable de permettre aux cyclistes d'emprunter des surfaces piétonnes. Lors de la planification d'une surface commune, il est important d'associer les différents groupes de population à la réflexion : cela permet d'identifier les craintes des usagers, d'anticiper les problèmes, et d'améliorer l'acceptation des mesures prises.

Toute cohabitation entre piétons et cyclistes doit être planifiée avec soin ; il faudrait prévoir en priorité des itinéraires vélo qui évitent le plus possible les zones piétonnes, les parcs et les espaces de séjour des piétons. Aux intersections entre le réseau piéton et le réseau vélo, ou sur des surfaces où il est judicieux que piétons et cyclistes se côtoient, les risques potentiels de leur rencontre doivent être analysés soigneusement, de manière à pouvoir être le plus possible réduits. Une cohabitation piétons-cyclistes n'est judicieuse que lorsque les largeurs des surfaces et la densité d'usagers n'entraînent pas un nombre excessif d'interactions (évitements, arrêts) entre piétons et cyclistes. Les cyclistes doivent être invités à rouler lentement : les surfaces communes devraient par conséquent présenter des déclivités faibles. Un soin tout particulier doit être accordé à la planification des tronçons dangereux ou à mauvaise visibilité.

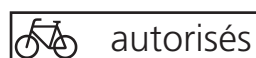
La signalisation appropriée est la combinaison du signal 2.59.3 « zone piétonne » ou 2.61 « chemin pour piétons » et de la plaque complémentaire « Vélos autorisés ». Cette signalisation caractérise des espaces dans lesquels les piétons bénéficient de la priorité. Dans les zones piétonnes et sur les chemins pour piétons, la vitesse est limitée à l'allure du pas, et les cyclistes doivent prêter attention aux piétons et s'arrêter si nécessaire. Une limitation (à certaines rues, certaines heures) de l'autorisation du trafic cycliste en cas de forte affluence est possible, pour autant qu'elle soit clairement compréhensible pour les usagers.

Afin de bien expliciter le régime en vigueur, des renseignements additionnels (« pousser le cycle », « allure du pas », etc.) peuvent être ajoutés à la plaque complémentaire. Lorsque le trafic cycliste n'est pas autorisé dans certaines rues, il est ainsi toujours possible aux cyclistes d'atteindre leur but en poussant leur vélo, et il serait bon de le rappeler plus souvent.

Signalisation recommandée pour les surfaces partagées



Signal 2.61
Chemin piéton, avec plaque complémentaire « Vélos autorisés »



Signal 2.59.3
Zone piétonne avec plaque complémentaire « Vélos autorisés »

D'autres mesures de communication devraient être employées régulièrement pour encourager chez les usagers l'adoption du comportement prévenant souhaité: affiches, dépliants, articles de presse, sensibilisation des groupes cible dans les écoles, les magasins, près des installations de loisirs, etc. Cette question du comportement vis-à-vis des piétons devrait faire partie intégrante de ce qu'on apprend dans les cours d'éducation routière à l'école.

Un aménagement approprié des surfaces communes permet de réduire les conflits entre les usagers. Par exemple, l'emploi de revêtements différents permet de canaliser les cyclistes, qui préfèrent généralement les surfaces sur lesquelles la résistance au roulement est la plus faible. Les secteurs pavés suggèrent plutôt la priorité des piétons. Enfin, des surfaces comportant du gravier, dans les parcs par exemple, incitent les cyclistes à ralentir. Au contraire, les aménagements qui renforcent la linéarité incitent à la vitesse. Certains aménagements permettent d'induire une certaine séparation des usagers. Si une séparation est souvent bienvenue, une séparation systématique des cyclistes et des piétons n'est souvent ni possible ni judicieuse. La signalisation employée et les aménagements des surfaces communes ne doivent pas suggérer que les cyclistes bénéficient de la priorité.

Un marquage au sol est un bon outil de communication, qui contribue à guider les cyclistes. Employé seul, le pictogramme vélo risque d'être interprété comme la marque d'une surface où les cyclistes sont prioritaires. Il est par conséquent important de toujours l'utiliser en combinaison avec le pictogramme piéton. Les deux signaux devront alors figurer l'un au-dessus de l'autre pour que soit mise en évidence l'utilisation commune de l'espace. L'emploi de lignes de guidage doit être évité : elles pourraient inciter les cyclistes à rouler plus vite en induisant un sentiment de priorité.

La juxtaposition des deux pictogrammes peints au sol signale l'usage commun de la surface



Signal 5.34 Piéton



Signal 5.31 Cycle

Des rehaussements même légers ou des rigoles ont un effet sur le comportement des cyclistes. Ces deux types d'aménagement peuvent être employés par exemple pour marquer la transition entre une surface mixte et une surface réservée aux piétons. Cependant, les aménagements doivent dans tous les cas être adaptés aux besoins des personnes handicapées. Des éléments de mobilier urbain et des éléments tels que des bancs et des luminaires peuvent aussi être exploités pour contribuer au bon fonctionnement des surfaces communes.

Il est très important de mettre à la disposition des cyclistes un nombre suffisant de places de stationnement de qualité disposées aux endroits adéquats. C'est la seule façon d'éviter le stationnement sauvage des vélos dans des espaces partagés avec les piétons et de faire respecter l'interdiction du trafic cycliste dans les zones piétonnes.

Au moment de l'application d'un régime nouveau, la présence de policiers (à pied et à vélo) est utile, voire nécessaire, pour sensibiliser les usagers et sanctionner les infractions le cas échéant. Il faut aussi prévoir un suivi du fonctionnement et des changements induits par le nouveau régime (augmentation des conflits par exemple), pour que les mesures appropriées puissent être prises.