

Rue de l'Avenir



Espaces partagés entre piétons et cyclistes

Compte rendu de la journée technique «réseaux piétons et cyclables» du 21 juin 2007 à Bienne

La journée d'étude, qui s'est déroulée à Bienne ce 21 juin, réunissait des techniciens des communes, des cantons et de la Confédération ainsi que des experts indépendants. A cette occasion, *Mobilité piétonne* et *PRO VELO Suisse* ont rendu publique leur brochure commune «*Surfaces partagées entre piétons et cyclistes*», un nouvel outil de travail destiné aux autorités et aux spécialistes de l'aménagement.

Le présent bulletin rend compte de cette journée et permet d'effectuer un petit tour d'horizon des principaux enjeux de la cohabitation entre piétons et cyclistes.

Les présentations ont mis en évidence les dangers et la gêne que peut occasionner la cohabitation des piétons et des cyclistes pour certaines catégories d'utilisateurs, notamment les personnes âgées, celles souffrant d'un handicap et les enfants en bas âge. C'est pourquoi, en principe, chaque groupe d'utilisateurs doit disposer de surfaces qui lui sont propres. Lorsque la cohabitation s'avère malgré tout nécessaire, un certain nombre de critères doivent alors être pris en considération, afin de prévenir au mieux les conflits potentiels. La consultation des groupes d'utilisateurs apparaît comme une étape importante, de même qu'une signalétique claire rappelant les règles à respecter.

Alors que les communes ont trop facilement tendance à ouvrir les espaces piétons aux cyclistes, il faut insister sur le fait que les espaces de cohabitation, qui ne contentent finalement personne, doivent rester des exceptions. Pour favoriser les déplacements à vélo, d'une part, et permettre aux piétons d'être en sécurité sur les trottoirs, d'autre part, il faut que les cyclistes puissent rouler en toute sécurité sur la chaussée. Il est donc indispensable de réaliser des aménagements cyclables dignes de ce nom sur cette dernière, en redistribuant s'il le faut l'espace dévolu aux voitures.

Rue de l'Avenir

Publications et articles sur le thème

- Brochure: «Espace partagé piétons et cyclistes», *PRO VELO Suisse* et *Mobilité piétonne*, 2007
<http://www.fussverkehr.ch/projekte/gemflaechen-f.pdf>
- Prise de position commune *Mobilité piétonne* et *PRO VELO Suisse*
<http://www.fussverkehr.ch/presse/0210positioncommune.pdf>
- «Partage des trottoirs avec les vélos - problèmes et solutions» (*Rue de l'Avenir-1/2006*)
http://rue-avenir.ch/fileadmin/user_upload/res-pdf/bulletin/rda-1-2006.pdf
- «Cohabitation piétons / cyclistes: source de danger?»
http://www.provelo.org/article.php3?id_article=723
- «Zone piétonne: la combinaison piétons /cyclistes est-elle possible?»
http://www.provelo.org/article.php3?id_article=737
- «Voirie pour tous - espace pour tous - shared space»
<http://velobuc.free.fr/download/espacepartage.pdf>
- Fiche technique «vélo et partage de l'espace public»
<http://www1.certu.fr/catalpres/0036T1.pdf>
- Le Code de la rue. La rue pour tous - Belgique
<http://www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=715785153&action=viewStream&language=fr>
- «La rue dans le code de la route», *Rue de l'Avenir France*, 2006
<http://www.ruedelavenir.com>

Compte-rendu de la journée: Mouna Asal, Bureau-Conseil ATE, Genève.

Impressum

Rue de l'Avenir est un groupe de travail romand indépendant dans lequel sont représentés: *Mobilité piétonne* - Association suisse des piétons, ATE - Association Transports et Environnement, *La Rue* - groupe de travail de l'EPFL, *PRO VELO Suisse* - Association pour les intérêts des cyclistes, *Pro Juventute*, *Pro Senectute*.

Ses objectifs principaux: l'amélioration de la sécurité des déplacements (en particulier celle des enfants, des personnes âgées et handicapées) la promotion de la mobilité douce et le soutien d'un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton et du cycliste.

Ses moyens d'actions: l'information des habitants, des responsables communaux et des professionnels des aménagements urbains; les conseils techniques et juridiques; la publication du présent bulletin - quatre fois par année - et une journée d'étude annuelle.

Président: Serge Beuchat • 032 465 81 81 • president@rue-avenir.ch

Vice-président: Alain Rouiller • 022 777 10 02 • vice-president@rue-avenir.ch

Conseillers régionaux

Genève: Alain Rouiller • **Jura + Jura bernois:** Roland Broquet • **Neuchâtel:** Yolande North
Valais: Blaise Bourban • **Fribourg:** Pierre-François Schmid • **Vaud:** Dominique von der Mühl

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche. 032 724 32 82 - secretariat@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Photo de couverture (A. Rouiller, 2007): La zone de rencontre Leschot à Genève est devenue l'itinéraire privilégié du quartier pour la mobilité douce. La mixité y est exemplaire.

Espaces partagés entre piétons et cyclistes

La cohabitation piétons-cyclistes n'est pas toujours évidente. Quelles sont les conditions d'une cohabitation réussie? Comment gérer et prévenir les conflits? Comment prendre en compte au mieux les besoins spécifiques de chaque groupe d'utilisateurs?

La marche et le vélo ont de nombreux points communs: ce sont deux modes de transport sains et économes en espace et en énergie, qui contribuent à améliorer la qualité de vie en ville. C'est sur la base de ce constat que *Pro Velo Suisse* et *Mobilité piétonne* se sont unis autour d'un objectif commun: encourager ces deux modes de déplacement «à la force du mollet» en améliorant leur confort et leur sécurité. En somme, piétons et cyclistes ont décidé de travailler ensemble et non pas l'un contre l'autre.

En principe, les cyclistes doivent rouler sur la chaussée, et si possible dans des aménagements réalisés pour eux. Les piétons devraient avoir leurs espaces réservés sur le domaine public: trottoirs, chemins piétonniers, zones piétonnes, etc. Tout le monde, aussi bien les cyclistes que les piétons, s'accorde sur ce point. Mais dans la pratique, la réalité est bien différente: faute d'aménagements adéquats et à cause de leur grande fragilité face aux véhicules motorisés, les cyclistes sont parfois contraints d'empiéter sur le territoire des piétons, à la recherche d'itinéraires sûrs et directs.

Dans ces cas, il est important de ne pas négliger la sécurité du cycliste et de lui permettre de partager certains espaces avec les piétons. Bien sûr, il ne faut pas que ce soit au détriment du piéton, et surtout, il ne faut pas en faire une règle mais bien réfléchir à la nécessité et à la faisabilité de tels aménagements.

Peu d'accidents mais des petits conflits malgré tout

D'une manière générale, la cohabitation se passe bien. Les observations du terrain montrent que la majorité des cyclistes roule doucement en présence des piétons et veille à ne

pas gêner leurs déplacements. Les accidents en tant que tels sont rares. Mais les petits accrochages ne doivent pas être pris à la légère pour autant car ils sont perçus comme problématiques par les piétons, en particulier les plus fragiles: personnes âgées, malvoyantes, malentendantes, en chaise roulante, etc. En s'apercevant brusquement qu'un cycliste roule derrière eux, certains piétons peuvent se sentir gênés ou déstabilisés. Les jeunes enfants peuvent aussi être mis en danger. Réels ou supposés, ces dangers doivent être pris en compte afin de garantir à tous les piétons un espace où ils se sentent en sécurité.

Des besoins spécifiques

Malgré leurs points communs, les exigences du piéton et du cycliste s'opposent parfois. Le cycliste roule de façon linéaire, avec une vitesse variable qu'il adapte selon les obstacles rencontrés. Le piéton, lui,

ne se déplace pas seulement dans l'espace qui lui est réservé. Il peut s'arrêter en tout temps, revenir sur ses pas, bavarder ou jouer. Sauf lorsqu'il traverse la route, il n'est pas concentré sur la circulation.

Pour une cohabitation bien réfléchie

La cohabitation entre piétons et cyclistes dans un même espace est-elle toujours nécessaire? Elle ne l'est pas, par exemple, si le cycliste dispose d'itinéraires cyclables sûrs à proximité.

Une fois la nécessité de la cohabitation reconnue, il faut encore examiner sa faisabilité. L'espace à disposition doit être suffisant et son taux d'occupation modéré (voir l'article page 7).

La présence d'une pente peut aussi poser des problèmes de sécurité. Dans ce cas, la circulation des cyclistes doit être interdite, au moins dans le sens descendant.



Les pictogrammes «piétons» et «vélos» l'un au dessus de l'autre indiquent la mixité sur tout l'espace, y compris pour les personnes en rollers (photo: A. Rouiller)

On devrait aussi considérer les endroits où croiser un vélo peut être dangereux, ou encore mesurer le seuil de tolérance des piétons.

Une communication adaptée

Lors de l'aménagement d'une surface commune, tous les groupes d'utilisateurs doivent être consultés dès le départ afin de mieux identifier les craintes respectives et anticiper les problèmes.

Les cyclistes doivent être informés des règles et des interdictions en vigueur. A cet égard, choisir une bonne signalétique est primordial: elle doit être parfaitement claire et compréhensible pour tout le monde.

Dans un espace commun, le cycliste doit rouler lentement, ne pas gêner les piétons, être prêt à s'arrêter et à descendre de son vélo si nécessaire. Il doit être conscient des craintes et des besoins des piétons, particulièrement des plus fragiles, comme les personnes à mobilité réduite et les enfants. De leur côté, les piétons doivent être en mesure de reconnaître les lieux où ils peuvent croiser des cyclistes.

La signalétique officielle peut être complétée par des campagnes de communication. Les affiches, tous-ménages et articles de presse sont des moyens efficaces pour faire passer un message. La sensibilisation peut également passer par les écoles (cours d'éducation routière) ainsi que par la présence d'agents municipaux sur place.



Genève, Place de la Fusterie: rappel humoristique de la priorité des piétons dans un espace mixte.

Les surfaces communes ne doivent pas devenir la règle!

Au cours de la journée d'étude du 21 juin à Bienne, différents intervenants ont déploré le fait que les communes se contentent trop facilement d'ouvrir aux cyclistes les espaces réservés aux piétons, plutôt que de s'engager dans l'aménagement de voies cyclables dignes de ce nom. Elles laissent ainsi aux véhicules motorisés la plus large partie du domaine public. Pro Vélo Suisse et Mobilité piétonne signalent dans leur publication que la méthode de la mixité ne contente durablement ni les piétons ni les cyclistes et doit donc rester une option exceptionnelle.

Compte rendu de l'exposé «recommandations principales de la brochure» de Marlène Butz (Mobilité piétonne),
Contact: marlene.butz@fussverkehr.ch
et de Christoph Merkli (PRO VELO Suisse),
Contact: info@igvelo.ch

Quels usagers?

La mobilité douce ne désigne pas seulement les cyclistes et les piétons. Elle englobe aussi les nouvelles formes de mobilité (NFM) comme les rollers, planches à roulettes, trottinettes, et vélos d'enfants. Les utilisateurs de ces moyens de locomotion étant en constante augmentation, les recommandations qui s'adressent aux cyclistes circulant à proximité des piétons devraient donc aussi s'appliquer aux NFM. La randonnée pédestre est le dernier volet de la mobilité douce.

«Mobilité douce», et non pas «trafic lent»!

En Suisse Romande, les défenseurs de la notion de «mobilité douce» préfèrent conserver cette dénomination dans le vocabulaire officiel plutôt que son équivalent allemand «trafic lent» (*Langsamverkehr*), qu'ils jugent erroné et péjoratif. En ville, les mobilités douces, y compris la marche, sont en effet des modes de déplacement performants, parfois plus rapides que la voiture.

Pour diminuer les conflits

Il est parfois utile de recourir à l'aménagement de la chaussée pour réduire le conflit entre les usagers. Par exemple, certains revêtements (graviers, pavés) permettent de ralentir le cycliste ou de le dissuader d'emprunter une zone piétonne. Une différence de revêtements sur le sol permet aussi de créer une séparation naturelle, en canalisant les vélos vers une zone plus praticable pour eux.

Des éléments du mobilier urbain peuvent également être mis en place de façon à créer des obstacles naturels de séparation ou de ralentissement.

Dans tous les cas, il faut veiller à ce que le revêtement ou le mobilier soit adapté aux personnes à mobilité réduite.



Ascona. Secteur pavé avec deux bandes goudronnées permettant de canaliser les cyclistes qui préfèrent les revêtements offrant une faible résistance au roulement (photo de la brochure «Surfaces partagées entre piétons et cyclistes»).



Les cyclistes doivent disposer de lieux de stationnement aux points d'accès d'une zone piétonne (photo de la brochure «Surfaces partagées entre piétons et cyclistes»).

Piétons et cyclistes: quelques définitions

«Quotidien» ou «du dimanche»

Comme les piétons, les cyclistes ne forment pas une catégorie uniforme. Ils se différencient surtout selon le but de leur déplacement. Sauf s'il est débutant, le cycliste quotidien ou «pendulaire» privilégie l'itinéraire le plus rapide; son but est d'arriver à destination. Il lui importe de disposer d'aménagements directs et continus, et d'un réseau cyclable dense avec un minimum d'obstacles sur la route.

En revanche, le cycliste «touriste» ou «de détente» emprunte de préférence les chemins les plus sûrs et les plus agréables; pour cela, il est prêt à faire des détours.

Il ne faut négliger aucun type de cycliste et lui donner la possibilité de choisir autant que possible l'itinéraire approprié.

Compte rendu de l'exposé de
Mathilde Geiges, PRO VELO Suisse,
Contact: mathilde.geiges@igvelo.ch

Les piétons les plus vulnérables

Les conditions physiques et les facultés cognitives des piétons influent sur leur comportement face aux cyclistes et à la circulation en générale.

Les enfants:

- ont un champ de vision limité;
- n'arrivent pas à évaluer la distance et la vitesse d'un véhicule;
- ne peuvent pas se concentrer sur plusieurs choses à la fois.

Le cycliste devrait partir du principe que les enfants en train de jouer ne vont pas automatiquement le voir arriver, et adopter un comportement extrêmement prudent en leur présence.



Les personnes malvoyantes:

- n'ont pas de vision d'ensemble par rapport à la circulation;
- sont les plus déstabilisées par des obstacles inattendus;
- ne peuvent pas voir les marquages au sol et les signaux et donc s'attendre à croiser des cyclistes;
- ne peuvent pas communiquer visuellement avec les autres usagers.



La sécurité des personnes aveugles et malvoyantes dépend de la possibilité de repérage avec une canne des limites d'une surface partagée ou d'un trottoir. Les abaissements obliques sont une bonne solution de compromis car elles permettent à la fois à ces personnes de détecter une différence de niveau, sans empêcher les cyclistes et les chaises roulantes de les franchir aisément (photo: Centre Suisse pour la construction adaptée aux handicapés).

Les personnes malentendantes:

- ne perçoivent pas ce qui se trouve hors de leur champ visuel;
- n'entendent pas les sonnettes ou les avertissement oraux.

Le handicap des personnes malentendantes n'est pas visible pour les autres usagers, qui ne sont pas conscients des possibles dangers.

Les personnes à mobilité réduite:

- sont moins rapides;
- sont moins agiles et moins endurantes;
- supportent mal les détours.

Les personnes âgées:

- souffrent souvent d'un ou plusieurs handicaps;
- ont de la peine à évaluer rapidement des situations complexes;
- ont une capacité de réaction et un sens de l'orientation affaibli;
- ont des capacités visuelles ou auditives affaiblies;
- se sentent vite déstabilisées face à des événements inattendus (par exemple un cycliste qui passe tout près d'elles ou qui roule vite).



Les personnes âgées préfèrent les réglementations claires, et leur comportement est généralement fondé sur le respect des règles. Elles se sentent vite déstabilisées face à des événements inattendus (photo: Centre Suisse pour la construction adaptée aux handicapés).

Compte rendu de l'exposé d'Eva Schmidt,
Centre suisse pour la construction
adaptée aux handicapés,
Membre du Conseil de Mobilité piétonne,
Contact: eva.schmidt@bluewin.ch

Utilisation adéquate de la signalétique

Les panneaux routiers ont une vocation exclusivement constructive. Ils sont présents pour aider les usagers de la chaussée. Or, il importe de les installer judicieusement de manière à ce qu'ils ne créent pas de confusion.

La signalisation routière sert à régler, mais aussi à guider et informer les usagers de la circulation. Elle favorise le bon déroulement du trafic.

Pour spécifier une zone mixte, on recourt souvent à la superposition de deux à trois signaux complémentaires.

Or, un même message peut être transmis avec différentes combinaisons possibles. La combinaison utilisée doit pouvoir être comprise du premier coup d'œil: on évitera par exemple d'utiliser les doubles panneaux à caractère contradictoires («interdiction générale» et «cycles autorisés») car ils créent la confusion.

On optera plutôt pour la signalétique positive: «zone piétonne»/«chemin pour piétons» et «cycles autorisés». En plus de renseigner sur l'autorisation ou non de circuler, la signalétique bleue donne les règles de priorités.

Des inscriptions complémentaires, telles que «allure du pas» ou «pousser le cycle» sont parfois utiles pour expliquer au cycliste le comportement à adopter.

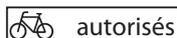
Les panneaux «piste cyclable» et «chemin pour piéton» (Signal 2.63.1 ou 2.63) avec double autorisation conviennent aux surfaces communes suburbaines et sur des axes peu fréquentés par les piétons. Au centre ville, on recommandera les signaux 2.61 et 2.59.3 assortis de plaques complémentaires.

Le marquage au sol constitue souvent un outil de communication très efficace pour informer ou guider les piétons et les cyclistes. Ces derniers regardent beaucoup le sol.

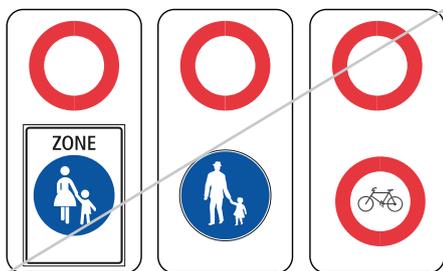
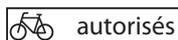
Là encore, la méthode la plus efficace consiste à superposer les pictogrammes «vélos» et «piétons» l'un au-dessus de l'autre. Un pictogramme «vélos» seul pourrait laisser croire, à tort, au cycliste qu'il a la priorité. Pour les mêmes raisons, les lignes de guidage et autres signes pouvant induire chez le cycliste un sentiment de priorité et l'inciter à rouler plus vite, doivent être évités.

Signalisation recommandée pour les surfaces partagées

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



Signal 2.59.4
Zone piétonne avec plaque complémentaire «vélos autorisés»



Les combinaisons superflues et non autorisées

Compte rendu de la présentation de Peter Friedli, Office fédéral des routes, Contact: peter.friedli@astra.admin.ch



L'accès aux secteurs interdits à la circulation est toujours autorisé en poussant le vélo.

Mieux signaler l'interdiction aux vélomoteurs dans les surfaces communes!

Un vélomoteur n'est pas un vélo. Lorsqu'on autorise des vélos à circuler sur des surfaces dévolues aux piétons, il est utile d'ajouter à la signalisation le panneau 2.60, afin de bien préciser que les vélomoteurs y sont interdits. Au cours de la journée du 21 juin, divers intervenants de l'atelier latin ont fait remarquer que cet avertissement est trop rarement utilisé par les communes, alors même que la présence des vélomoteurs est souvent constatée sur des trottoirs, des chemins piétonniers ou dans des zones piétonnes. Les usagers de vélomoteurs, qui sont autorisés à emprunter les pistes et bandes cyclables, croient trop souvent qu'ils sont, de fait, admis dans les surfaces communes ouvertes aux cyclistes.

Calculer un seuil limite de cohabitation piétons/vélos

Espaces limités obligeant, piétons et cyclistes sont appelés à se partager nombre de zones où ils se croisent. Une proximité généralement pacifique.

Parmi les outils d'évaluation utilisés pour déterminer la pertinence de la cohabitation, figure la mesure d'un seuil de cohabitation. Cette valeur fixe mathématique-

Dans le même souci, la EFA allemande (*Empfehlungen für Fussgängeranlagen* - recommandations pour les infrastructures des piétons) édicte des limites de charges de circulations



photo: A. Rouiller

ment une limite de flux au-delà duquel la mixité devient problématique. Cette unité prend en compte la densité (nombre d'usagers par rapport à une surface donnée) et la vitesse du piéton, qui peut varier selon le type de zone.

Avec cette unité de mesure, une étude néerlandaise a établi une classification précise pour la réalisation d'aménagement des zones mixtes. Selon elle, une séparation entre piétons et cyclistes s'impose à partir de 100 piétons par heure et par m²: une simple bande cyclable suffit lorsque les valeurs se situent entre 100 et 160 piétons/h/m², alors qu'une piste cyclable avec séparation physique devient nécessaire entre 160 et 200 piétons/h/m². Cette étude considère enfin qu'au-delà de 200 piétons/h/m², la cohabitation n'est plus possible et que les cyclistes doivent alors emprunter un autre itinéraire.

admisses pour une largeur donnée. Elle admet dans une zone de 2,50 mètres à 3 mètres de large, une charge maximale de 70 usagers par heure (dont 40 au moins sont piétons). Pour une voie de plus de 4 mètres de large, la charge maximale tolérée, passe à 150 usagers par heure (avec un minimum de 100 piétons).

Les cyclistes cèdent souvent la priorité

Les analyses de comportements montrent qu'en règle générale, ce sont les cyclistes qui adaptent leur comportement lorsqu'ils croisent un piéton en ralentissant, en s'arrêtant ou en effectuant une manœuvre d'évitement. Mais le comportement des uns envers les autres peut varier sensiblement selon la densité de cyclistes et de piétons sur un espace donné, et selon l'usage qui en est fait (zone de transit ou de flânerie).

Ainsi, sur le trottoir du Pont du Mont Blanc à Genève, on a pu observer que dans 73% des cas, les cyclistes cèdent la priorité aux piétons. Dans cette zone dévolue au transit, les piétons marchent vite et ne sont pas très attentifs au trafic cycliste. De leur côté, les cyclistes savent qu'ils ne devraient pas se trouver là et adaptent leur comportement pour gêner le moins possible les piétons.

Dans les rues Basses à Genève - zone de commerce et de flânerie -, on observe dans la moitié des cas (49%), une tendance à se céder mutuellement le passage. Ici, le piéton marche en général lentement, il est attentif à ce qui passe autour de lui, et actif dans une situation de conflit avec un cycliste.

Compte rendu de l'exposé d'Emmanuel Fankhauser, Ingénieur Transports EPFZ, Citec Ingénieurs Conseils SA à Genève, Contact: emmanuel.fankhauser@citec.ch

Conditions techniques pour admettre les vélos sur les trottoirs

- Largeur minimale de 2.50 m, voire 2 m exceptionnellement.
- Faible présence de piétons.
- Déclivité < 2%, sinon autorisation seulement en montée.
- Présence réduite de traversées et de montées/descentes des trottoirs.
- Pas de parcours en zigzag.
- Signalisation claire de la présence de vélos.
- Bonne visibilité.
- Prise en compte des personnes handicapées et à mobilité réduite.
- Aménagement des extrémités du tronçon pour dissuader la poursuite de la route sur le trottoir.

Le Code de la rue

En 2004, une nouvelle législation, le Code de la rue, a vu le jour en Belgique. Cette approche inédite de l'espace public a permis de renforcer la place et la sécurité des mobilités douces. En 2006, le ministère des transports français a constitué un groupe de travail chargé de mener une réflexion sur une modification de sa législation en s'inspirant du modèle belge. A quand le tour de la Suisse?

Une révolution pour la mobilité douce

En instaurant le Code de la rue en 2004, la législation belge a apporté d'importantes modifications à l'ancien Code de la route. Le passage du terme *route* à celui de *rue* démontre à lui seul un changement de philosophie de taille: la voie publique n'est plus réduite à la route dont l'unique fonction est la circulation des véhicules. Elle prend la signification hautement symbolique de la rue qui peut aussi être un lieu de séjour et de détente: «*Lieu de rencontre de différents usages et usagers de l'espace public, l'agglomération est un lieu de partage et de respect mutuel*».

Le Code de la rue belge peut se résumer par le principe suivant: le plus faible a toujours la priorité sur le plus fort.

Ainsi, le piéton est automatiquement prioritaire par rapport au cycliste, qui lui-même est prioritaire par rapport aux véhicules motorisés; les conducteurs de poids lourds doivent être prudents à l'égard d'une voiture, et ainsi de suite.

Dans plusieurs aspects, cette législation tend à inverser la situation habituelle: les piétons disposent de trottoirs continus alors que les voies des véhicules motorisés peuvent être interrompues par un trottoir. Les cyclistes peuvent en principe emprunter tous les sens uniques: les contre-sens cyclables deviennent la règle, alors que les interdictions pour cyclistes nécessitent une dérogation. La limitation à 30 km/h est obligatoire aux abords de toutes les écoles.

Le Code de la rue est disponible sur le site de l'Institut belge pour la sécurité routière: www.ibsr.be.

Extraits de l'exposé de Nicolas Nuyttens,
CERTU, Lyon,
Contact: Nicolas.Nuyttens@equipement.gouv.fr



Le code de la rue belge prévoit que – contrairement à la Suisse – toutes les rues sont ouvertes aux contresens cyclistes. Les interdictions doivent être spécifiées. A l'étude en France (photo: A. Rouiller)

En France, «tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée»

Cette disposition du Code de la route s'applique partout, sur les passages piétons et ailleurs. Elle est peu connue et se heurte aux habitudes et aux préjugés.

Les mauvaises habitudes ont la vie dure! Après un siècle de soumission, les piétons restent sensibles au rapport de force qui les désavantage. Ils tiennent à rester en vie quand ils traversent la rue. Ils sont dociles pour la plupart.

Le conducteur interprète cette docilité comme un droit. Ça l'arrange, car il ne perd pas de temps. Mais il y a d'autres raisons à ce comportement. Si on l'interrogeait, ce conducteur dirait que le piéton n'a pas à se trouver là sur la chaussée, que c'est sa place à lui (...) Et pourtant la loi impose au conducteur de céder le passage au piéton régulièrement engagé.

Commentaire de Rue de l'Avenir France (www.ruedelavenir.com)