Question de **CeM**
n°35

Les cyclistes mettent-ils en danger les piétons ?

Des plaintes parviennent de temps en temps aux communes ou au Service public de Wallonie. En effet, lorsque les piétons partagent l'espace avec les cyclistes, il arrive qu'un sentiment d'insécurité, une gêne, s'installe. C'est particulièrement vrai le long du RAVeL lorsque celui-ci est fréquenté à la fois par de nombreux piétons et autant de cyclistes qui sont là pour faire du sport et non pour se déplacer tranquillement. Cette situation peut aussi se présenter sur certains chemins de campagne que l'on voudrait voir apaisés de tout type de trafic, mais aussi au sein de zones piétonnes autorisées aux cyclistes. Comment y voir clair et comment gérer la situation ?

Le CeM de la commune de Braine-le-Château est confronté à une plainte dans sa commune. Une petite voirie, étroite, sans trottoir, est empruntée par des VTTistes pressés de rejoindre le sentier qui prolonge la rue, sans issue pour les véhicules motorisés, perturbant les riverains et en particulier les enfants qui traversent.

Nous proposons ici un bref aperçu d'éléments à considérer dans toute réflexion, mais ce sujet nécessiterait bien une petite étude en soi.

Partager l'espace

Dans bon nombre de contextes, l'objectif est de proposer des espaces de partage, de mixité, de rencontre des différents usagers. Comment faire ? La réponse n'est pas simple et il n'y a pas de position véritablement tranchée.

En effet, certains publics, tels que les personnes âgées, les enfants ou encore les personnes à mobilité réduite peuvent être gênés par la présence de certains cyclistes. Aucun usager ne doit gêner l'autre sans raison. La prudence est de mise. Globalement, **l'attitude de chaque usager vis-à-vis de l'autre est fondamentale pour la sécurité d'une part et pour le confort et l'agrément du déplacement d'autre part**. Et le différentiel de vitesse sera idéalement le plus faible possible, en particulier lorsque l'espace est contraint. Mais les règles varient en fonction du statut de la voirie.

Campagne "Soyons courtois", Extrait vidéo. Source : Tous vélo-actifs 2015

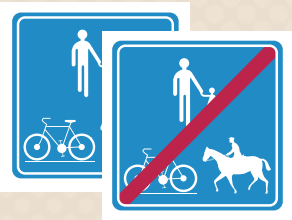
Mixité des piétons et des cyclistes : Quel statut de voirie ?

Sur un chemin réservé, l'accès n'est pas autorisé aux véhicules motorisés sauf cas particuliers. Le code de la route a prévu que l'espace doit être partagé entre les usagers figurant sur le panneau (signaux F99a/F101a ou F99c/F101c). La vitesse est limitée à 30 km/h. Les jeux ne sont pas autorisés, mais les usagers de ces chemins (cycliste comme le piéton) doivent redoubler de prudence en présence d'enfants et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.

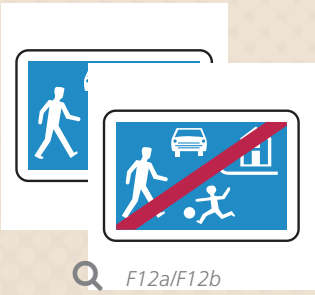
Dans une zone résidentielle et de rencontre (Signaux F12a/F12b), **tous les types d'usagers sont autorisés**, et les jeux d'enfants sont permis, les piétons ont la priorité mais … ils ne peuvent entraver la circulation sans nécessité. La vitesse est limitée à 20 km/h.

Dans une zone piétonne (Signaux F103/F105), **le piéton a bien entendu la priorité sur le cycliste si la présence de celui-ci est autorisée**. Dans ce cas, ce dernier doit se déplacer à l'allure du pas : donc – a priori – il n'y a pas de différentiel de vitesse.

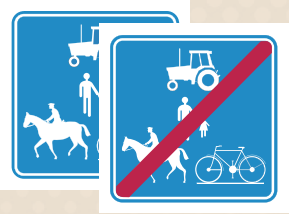
Une rue réservée aux jeux (C3 + additionnel), durant l'été par exemple, permet de limiter le trafic de la rue aux seuls riverains. Elle autorise le passage des vélos. Les cyclistes doivent s'y déplacer à l'allure du pas et descendre de leur vélo si nécessaire.



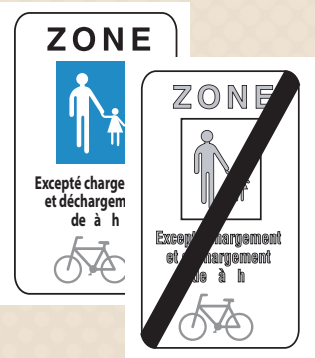
F99a/F101a



F12a/F12b



F99c/F101c



F103/F105

Question de **CeM**

Source : Commune de Lasne

Quelle vitesse ?

Il nous semble qu'il faut considérer la limitation officielle de vitesse prévue dans le code d'une part et la vitesse souhaitable compte tenu de la configuration des lieux et de la présence de piétons d'autre part. Ainsi, en cas de fréquentation importante, sur des tronçons plus étroits ou sinueux, la limitation de vitesse à 30 km/h imposée sur les chemins réservés – rarement voire jamais contrôlée – peut se révéler trop élevée et devrait être adaptée aux lieux traversés – mais c'est encore plus difficile à imposer et à contrôler. Le RAVeL a, la plupart du temps, le statut de chemin réservé et, vu sa fréquentation localement élevée, il est parfois le théâtre de conflits.

Géométrie de l'espace

En agglomération, la largeur minimale d'une voirie partagée ne devrait jamais être inférieure à 3 m et dans le cas de tronçons plus longs, elle devrait être de 4 m. Par principe, au minimum deux piétons devraient pouvoir marcher l'un à côté de l'autre lorsqu'ils croisent ou dépassent d'autres usagers. Le non-respect de cette largeur minimale ne devrait être accepté que lorsque la fréquentation par des piétons et des cyclistes est très faible. Malheureusement, bon nombre de chemins présentent une largeur inférieure à 3 m.

En cas de fréquentation élevée, **la largeur du profil de la route, du chemin, de la passerelle… constitue un élément déterminant du confort du cheminement et diminue la gêne éventuellement ressentie du fait de la mixité**. Mais celle-ci peut encourager des vitesses plus élevées de la part des cyclistes sportifs. Des études montrent la nécessite de séparer les usagers à partir d'un seuil de 30 personnes (piétons et vélos) par mètre et par heure sur des chemins réservés.

Namur, "ceinture verte". Source : ICEDD

Bruxelles "petite ceinture", simulation d'aménagement combiné "cyclistes & piétons". Source : petiteceinture.be

Insécurité objective ou subjective ?

Quelles sont l'amplitude et la gravité des conflits entre les piétons et cyclistes ? Les statistiques indiquent que leur gravité est limitée, comparée à l'ensemble des accidents de la circulation.

Toutefois, la mixité peut être perçue négativement par les cyclistes et par les piétons, en particulier par les personnes âgées pour qui elle peut même constituer un frein à la promenade.

Objectiver la situation

Si les radars peuvent difficilement verbaliser des cyclistes, ils permettent d'objectiver la situation et de disposer de quelques données intéressantes : vitesse maximale, V85… Ainsi, en cas de plainte ou simplement de doute, des caméras de comptage peuvent être utiles.

Entre la règle et la réalité du terrain… Communiquer et sensibiliser les usagers

Il y a quelques années, **la cohabitation entre piétons et cyclistes a conduit la Ville de Namur à mettre en place une importante communication sur le thème : soyons courtois**.

La commune de Lasne a aussi déployé une campagne de sensibilisation l'été dernier en plaçant une affiche dans toutes les petites rues et chemins où tous les usagers sont en mixité sur un seul et même espace.

De pos eaquaspe ella es et fugiandit et es sunt volorero ius, cupissinust quas ut laborepelent laccae occae consequi officie nimaxim odipsundam volestiis as simagnis ium num as ipsa idem raeptaq uiaepudiore voloreseque intio et optatis sunt fugiate abo. Niendam sita secerion postio. Nihil et omnis aliqui omniscil moluptam acil ilias utendam, que doluptatis nimusam, ommolor iatureic tecto tet landita teserum, soluptatati berrorem. Et liqui doloresequis nobis ium con cusandem explam vella dolestes autet hillabo. Nam latur, sed que excesectae ommolupta veliquias erferun tionet ut ommolupta corro esequid quos qui que nulpa coribus et parum volorum quasped estium que labore od ut la con cus aut vero quist, tes eum volori cone doluptatur alit ernatem alique officil ea que ne et eatio doloremposte nat.

Equas voluptas nobis experi temodipsum fugiae dolor solor acculparum quisitatur se cullupta cus erorest qui inum imos vel et aut remquidus aut que post accum quia nonsedigent aditis quaectas quos endesed ut alit et, eaqui doluptatiae voluptis que que nientio blaboreribus pella doles explit quo omni sit derfero moditiunt