

À pied, à vélo, mieux se comprendre

Pour une cohabitation
vigilante et bienveillante

CAMPAGNE

VILLE
APAISEE,
QUARTIERS
À VIVRE

VERS LA VILLE
DE L'AVENIR



Préambule : objectifs & limites de ce document

Pour une nouvelle civilité urbaine

La multiplication des engins de déplacement personnel, motorisés (EDPM) ou non, et le développement de l'usage du vélo ont entraîné des incidents et des conflits avec, en particulier, les piétons (même si ces conflits ne génèrent que très rarement d'accidents graves). Ils éprouvent un sentiment d'insécurité compte tenu de la proximité dans l'espace public vécue au quotidien avec ces autres usagers.

Cela a provoqué un grand désordre. Des mesures réglementaires sont progressivement intervenues et, dans un contexte encore souvent difficile, il apparaît utile que se développe une relation fondée sur la civilité (en complément d'un effort de communication des pouvoirs publics locaux sur les **droits** et **obligations** de chaque usager).

L'objectif de ce document est de **favoriser la compréhension** des comportements des uns et des autres et ainsi conduire à plus de respect, **plus de bienveillance** et, in fine, à ce que chacun se sente plus en sécurité.

Le propos s'adresse au **piéton**, au **cycliste** (ou conducteur d'EDPM), il peut aussi intéresser les intervenants dans le cadre de l'apprentissage du vélo, ou de toute opération de sensibilisation à la sécurité routière, notamment celles destinées aux jeunes.

Nous sommes bien convaincus que les problèmes de cohabitation entre piétons et cyclistes résultent souvent de problèmes de cohabitation entre ces deux modes et l'automobile : nombreuses en effet sont les collectivités qui, par le passé – un peu moins maintenant heureusement –, ont fait le choix d'accorder un peu de place aux vélos en ne touchant pas à la place accordée à la circulation automobile, confinant ainsi piétons et cyclistes dans des espaces restreints et souvent contigus.

Notre but est donc de donner des clés pour que tout se passe au mieux entre piétons et cyclistes même en présence d'aménagements mal conçus, autrement dit, sans attendre un monde meilleur, apprenons à partager l'espace public !


Yannick Paillard
Président de l'ADAV


Anne Faure
Présidente de la Rue de l'Avenir

Sommaire

	Définitions	04 - 05
Cohabiter dans une rue « normale » ou en zone 30		06 - 07
Cohabiter à proximité d'une piste cyclable		08 - 09
Cohabiter dans une zone de rencontre		10 - 11
Cohabiter dans une aire piétonne		12 - 13
Cohabiter sur une voie verte		14 - 15
Cohabiter sur un trottoir		16 - 17
Cohabiter sur un « espace indéfini »		18 - 19

CAMPAGNE

VILLE APAISEE, QUARTIERS À VIVRE

VERS LA VILLE
DE L'AVENIR



NOS ASSOCIATIONS

Rue de l'Avenir milite au plan national pour des villes et des villages plus sûrs, plus solidaires et plus agréables à vivre. À cette fin elle fait la promotion de la réduction de la vitesse à 30 km/h et du nombre de véhicules motorisés en ville. Elle intervient en particulier, pour que la marche en ville se développe dans de bonnes conditions et que les enfants retrouvent une place dans l'espace public. Elle mène actuellement une campagne nationale « **Ville apaisée, quartiers à vivre** » avec de nombreux partenaires.

www.ruedelavenir.com

www.ruedelavenir.com/campagnes/ville-apaisee-quartiers-a-vivre

Droit au Vélo - ADAV est une association régionale dans les Hauts de France, née en 1982, qui a pour objet de promouvoir et faciliter les mobilités actives (la marche et le vélo) et de manière générale, tous les modes de déplacements respectueux de l'environnement comme moyens de circulation privilégiés et alternatifs à la voiture individuelle. Elle anime également le CREM - Centre de Ressources en Ecomobilité et est membre de Rue de l'Avenir.

www.droitauvelo.org





C'EST QUOI UN PIÉTON ?

DÉFINITION

Il se déplace à pied mais peut aussi...

- se déplacer en rollers, skate, trottinette (sans moteur), en fauteuil (motorisé ou non) ou mener à la main un vélo, une trottinette électrique ou tout autre EDPM (engin de déplacement personnel motorisé),
- être à mobilité réduite (béquilles, déambulateur, poussette, valise, etc.).

Il peut être...

- en situation de handicap, visuel, auditif, physique ou cognitif,
- un enfant (champ de vision réduit, facilité de distraction, difficulté à estimer vitesses et distances),
- un senior (aptitudes physiques et réactivité réduites).

SON COMPORTEMENT

Il cherche à couper au plus court, il peut...

- être lent (mobilité réduite, seniors, etc.) ou rapide (jogger, roller, trottinette sans moteur, etc.),
- changer de direction ou s'arrêter sans prévenir,
- mal percevoir ou mal comprendre son environnement par distraction ou handicap (ne pas entendre la sonnette d'un cycliste par exemple), faire des erreurs, ne pas respecter le code.



Piéton lent



Piéton rapide



Piéton sensible



Cycliste pied à terre



Poussette



Roller



C'EST QUOI UN CYCLISTE ?

DÉFINITION

Pour le code de la route, le cycliste est un conducteur.

Son véhicule est :

- un vélo avec ou sans assistance électrique,
- ou un cycle à 2 ou 3 roues (tandem, vélo cargo, vélo couché, triporteur, etc.).

Il peut transporter une charge, un passager ou tirer une remorque. Il peut être peu aguerri (débutant enfant ou adulte), expérimenté, sportif, pressé ou prenant son temps.

SON COMPORTEMENT

Il cherche à couper au plus court, à éviter les successions d'arrêts-redémarrages. Il peut être inattentif, distrait, utiliser téléphone, écouteurs ou casque. Au guidon d'un vélo à assistance électrique, il peut être rapide et accélérer brusquement. Il peut ne pas respecter le code de la route.



C'EST QUOI UN CONDUCTEUR D'EDPM ? *

*Engin de Déplacement Personnel Motorisé ou de cyclomobile léger

DÉFINITION

Il doit avoir plus de 14 ans et ne peut transporter aucun passager.

Son véhicule est :

- équipé d'un moteur non thermique,
- limité à une vitesse de 25 km/h,
- sans place assise (trottinette électrique, gyropode, skate électrique, etc.), sauf si c'est un cyclomobile léger, il a alors une seule place assise (draisienne électrique).

Pour le code de la route, il est vu comme un cycliste, avec quelques contraintes en plus, par exemple, concernant les règles de circulation : les aménagements cyclables lui sont obligatoires. Il peut être novice, aguerri voir téméraire (conducteur souvent jeune).

SON COMPORTEMENT

Peu économe de son énergie, les arrêts-redémarrages ne le gênent pas. Petit véhicule et sensation de « glisse » peuvent inciter à un usage « ludique » peu respectueux du code. Dans ce qui suit, sauf exception, il sera assimilé à un **cycliste rapide**.

Cohabiter dans une rue « normale » ou en zone 30

VIGILANCE



PIÉTON

Pour traverser, je dois utiliser les passages piétons situés à moins de 50 mètres et tenir compte de la vitesse d'approche des véhicules.

L'absence de bruit sur la chaussée n'est pas synonyme d'absence de véhicule !

Regarder des deux côtés n'est pas un luxe : une rue en sens unique pour les voitures peut être à double-sens pour les cycles et les EDPM, notamment là où la vitesse est limitée à 30 km/h.



CYCLISTE

Quand je circule, je m'éloigne des voitures en stationnement, je surveille le trottoir d'où peut s'échapper un piéton (notamment un enfant) et, avant de dépasser un bus ou une voiture à l'arrêt, je m'assure que leurs conducteurs n'accordent pas le passage à des piétons.

A l'approche d'un passage piéton, je ralentis et je suis sur le qui-vive pour réagir si un piéton jusque-là non visible survient.

Quand je circule dans un double-sens cyclable, je reste attentif aux piétons qui ne s'attendent pas à me voir arriver.

Une rue sans statut particulier comprend une chaussée pour la circulation des véhicules (dont les vélos et les EDPM) et un trottoir réservé aux piétons. Les véhicules doivent céder le passage aux piétons qui manifestent l'intention de traverser ou qui s'engagent dans la traversée de la chaussée.

BIENVEILLANCE



PIÉTON

Je peux, si les circonstances s'y prêtent, ne pas user de ma priorité et laisser le passage à un cycliste surtout dans une rue en montée...

Si je dois descendre sur la chaussée, je vérifie qu'il n'y a pas de cycliste qui arrive dans mon dos.



CYCLISTE

Si un piéton circule sur la chaussée, je donne tranquillement un petit coup de sonnette pour le prévenir et le dépasse sans le raser.

Si un piéton s'engage non régulièrement pour effectuer une traversée, j'utilise ma sonnette et surtout je vérifie que le message est bien reçu.

Si je souhaite laisser passer un piéton, je dois tenir compte de l'éventuelle présence d'un véhicule dans mon dos ou en sens inverse.

Cohabiter à proximité d'une piste cyclable

VIGILANCE



PIÉTON

Je ne dois pas marcher sur une piste cyclable, sauf si je ne dispose pas d'espace dédié praticable.

Lorsque je m'engage pour traverser la piste, je n'oublie pas que certains cycles peuvent être rapides et je regarde des deux côtés, même si la piste est unidirectionnelle.



CYCLISTE

Je laisse la priorité au piéton qui manifeste son intention de traverser la piste ou qui s'y engage régulièrement. Je ne frôle pas un piéton amené à marcher sur la piste, j'utilise ma sonnette.

Lorsque la piste longe des immeubles, des magasins, j'anticipe la survenue de piétons inattentifs.

Une piste cyclable est un espace réservé à la circulation des cycles et EDPM. En ville, cet espace peut être très proche du trottoir voire sur celui-ci.

BIENVEILLANCE



PIÉTON

En l'absence d'un flux important de vélos ou d'EDPM, lorsque je veux traverser la piste, je ne peux pas obliger un cycliste à ralentir ou s'arrêter pour me céder le passage.



CYCLISTE

Un piéton inattentif, ou malvoyant, peut se retrouver à marcher sur la piste, il peut s'engager imprudemment dans sa traversée, dans ces cas, je réagis par un simple coup de sonnette et m'assure d'avoir été entendu.

Cohabiter dans une zone de rencontre



VIGILANCE



PIÉTON

Si je circule sur la chaussée, je dois plutôt le faire sur le côté gauche afin de ne pas être surpris dans mon dos par un vélo ou autre véhicule. Lorsque je m'apprête à traverser et même si je suis prioritaire, je veille à regarder des deux côtés avant de m'engager.



CYCLISTE

A vélo ou avec un EDPM, je peux facilement atteindre ou dépasser la vitesse maximale de 20 km/h. Chacun doit adapter sa vitesse au contexte, donc souvent rouler en deçà de la limite afin de permettre un arrêt quasiment sur place, pour faire face à tout comportement brusque d'un piéton.



Je dois redoubler de vigilance face aux masques de visibilité (végétation haute, mobilier urbain, etc.) lors des traversées de piétons, particulièrement des enfants. Je roule sur la chaussée avec les autres véhicules et laisse un espace d'un mètre lorsque je croise un piéton.



BIENVEILLANCE



PIÉTON

Piéton, je peux renoncer à ma priorité en laissant passer un cycliste pour ne pas l'obliger à un arrêt « pénalisant », particulièrement dans une rue en montée.



CYCLISTE

J'évite de stationner mon vélo ou EDPM le long des façades qui, en absence de « vrais » trottoirs avec bordures, peuvent servir de repère aux personnes malvoyantes se guidant avec une canne.



Je ne suis pas agressif vis-à-vis d'un piéton qui s'engagerait brusquement sur la chaussée pour y circuler, mais j'adopte une vitesse permettant d'anticiper ce type de comportement et réagit avec calme.



La zone de rencontre est un espace dédié à la circulation de tous les usagers. Les piétons peuvent circuler sur la chaussée et sont prioritaires sur tous les véhicules, c'est pourquoi la vitesse y est limitée à 20 km/h.



Cohabiter dans une aire piétonne



VIGILANCE



PIÉTON

Les vélos ou les EDPM sont silencieux et peuvent circuler dans les deux sens ! Jeter un œil derrière soi avant de changer de trajectoire peut être utile.



CYCLISTE

Si je vois un panneau « interdit aux cycles » à l'entrée, alors je mets pied à terre. Sinon je peux rouler dans l'aire piétonne, mais je dois maîtriser mon allure et rouler à la « vitesse du pas » (5 km/h environ). Cela me permettra d'anticiper tout comportement brusque d'un piéton.

Naturellement, je ne roule pas trop près des piétons, je laisse un mètre d'écart et ne coupe pas leur trajectoire.

Si la densité de piétons ne me permet pas d'appliquer ces principes de précaution et de sécurité, alors je dois marcher à côté de mon vélo (ou EDPM).

BIENVEILLANCE



PIÉTON

Une aire piétonne étant le domaine du piéton et les autres usagers y étant seulement tolérés, la bienveillance n'est attendue que de ces autres usagers vis-à-vis du piéton !



CYCLISTE

Sur cet espace, je veille à ne jamais surprendre les piétons, en effet, certaines personnes fragiles peuvent être sensibles à la crainte d'être bousculées. Je garde en tête qu'un piéton déambulant a rarement une trajectoire linéaire et clairement définie, il peut changer de direction rapidement selon ses envies ou son environnement. J'utilise la sonnette seulement en cas de danger immédiat.

L'aire piétonne est un espace réservé à la circulation des piétons. Sauf exception signalée, les vélos, les EDPM sont autorisés à y circuler, à l'allure du pas et sans gêner les piétons.



Cohabiter sur une voie verte



VIGILANCE



PIÉTON

Sur une voie verte, même en présence de trottoirs ou d'accotements, je peux marcher sur la chaussée, près de l'un des bords, et privilégie le côté gauche pour voir arriver les usagers rapides (vélos, etc.)

Je peux traverser partout en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des autres usagers.



CYCLISTE

La voie verte ne m'impose pas de limite de vitesse. Je suis donc simplement soumis au « principe de prudence » envers les autres usagers. Je maîtrise ma vitesse et l'ajuste en fonction de l'état de la voie, du flux d'usagers et des obstacles. Je ralentis quand je croise ou dépasse des piétons.

Si j'utilise la voie verte pour mes déplacements quotidiens, je surveille ma vitesse et veille à la sécurité des autres usagers.

Je veille à ce que mon vélo ou EDPM soit équipé d'une sonnette, c'est obligatoire et... indispensable !

Une voie verte est une route réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés, y sont autorisés les engins de déplacement personnel motorisés et les vélos à assistance électrique. Les cavaliers peuvent s'y déplacer si un panneau les y autorise. Par dérogation, certains véhicules motorisés peuvent y être autorisés (en étant limités à 30 km/h).

BIENVEILLANCE



PIÉTON

Pour faciliter le passage de cyclistes qui se croisent, je peux me mettre en file indienne. Pour traverser, je peux laisser passer quelques cyclistes. Surtout, je suis à l'écoute des bruits de sonnettes qui me préviennent de leur arrivée.

Je veille à tenir mon chien en laisse. Si je circule en rollers, skate ou trottinette je ne passe pas trop proche des piétons qui circulent plus lentement.



CYCLISTE

Je partage l'espace avec les piétons. J'utilise ma sonnette pour prévenir de ma présence lorsque je souhaite doubler des piétons. Si je vois un piéton qui souhaite traverser la voie alors qu'il y a beaucoup d'usagers qui circulent, je m'arrête pour le laisser passer.

Cohabiter sur un trottoir

VIGILANCE



PIÉTON

Je reste vigilant vis-à-vis des cyclistes qui peuvent accéder à un parking aménagé ou en sortir et vis-à-vis des skates, rollers ou trottinettes susceptibles de surgir rapidement.

Si, comme j'y suis autorisé, je circule sur le trottoir, en skate, roller ou trottinette (non motorisée !), je le fais prudemment et veille à ne pas gêner les autres piétons.



CYCLISTE

Si j'ai moins de 8 ans, je peux rouler sur le trottoir mais à l'allure du pas et sans occasionner de gêne aux piétons. Les adultes à vélo qui m'accompagnent doivent circuler sur la chaussée.

BIENVEILLANCE



PIÉTON

Je peux veiller à ne pas perturber la trajectoire d'un enfant à vélo.



CYCLISTE

Sur le trottoir, je peux marcher avec mon vélo à la main ou le stationner, mais dans les deux cas, je le fais avec précautions pour ne pas nuire au confort et à la sécurité du déplacement des autres piétons, notamment les plus vulnérables, enfants, seniors, personnes malvoyantes, etc.

Le trottoir est la partie de la voirie réservée à la circulation et à l'usage des piétons et assimilés (rollers, trottinettes non motorisées, etc.). Le trottoir est physiquement séparé de la chaussée afin d'être repérable et détectable par tous les usagers. Il permet d'assurer en grande partie la continuité d'un déplacement à pied.



Cohabiter sur un « espace indéfini »

VIGILANCE



PIÉTON

Les cyclistes, de bonne foi ou non, peuvent estimer être dans leur domaine, donc rouler à leur vitesse de croisière sans trop se soucier de la présence des piétons.

Je dois donc rester en éveil lorsque je vois des cyclistes sur ces espaces.



CYCLISTE

Même si aucune limitation de vitesse n'est associée à ce type d'espace, je dois impérativement garder à l'esprit le « principe de prudence ».

J'adapte ma vitesse au contexte et je me comporte comme dans une aire piétonne en ayant en tête que les piétons ne s'attendent pas forcément à cohabiter ici avec des cyclistes.

Ces « espaces indéfinis » n'existent pas dans le code de la route en France, il n'existe donc pas de signalisation réglementaire, il ne s'agit ni de trottoir, ni d'aire piétonne, ni de voie verte, mais bien d'un espace mixte, partagé entre piétons et cyclistes. Ils peuvent se trouver dans des situations à fortes contraintes (passage sous un pont, sur une passerelle, etc.), souvent sur de courtes distances mais prennent aussi la forme de « trottoirs partagés ».

BIENVEILLANCE



Photos : crédits ADAV



PIÉTON

Il est sans doute sage de privilégier un côté de l'espace pour y marcher. Je décide donc de ne pas marcher en plein milieu et j'évite les changements brusques de direction.



CYCLISTE

Si la densité piétonne s'avère importante, je préfère mettre pied à terre plutôt que de surprendre ou mettre en danger les piétons.

À pied, à vélo, mieux se comprendre

Les usagers dits « vulnérables » savent très bien que, pour être en sécurité, le simple respect du code de la route est une condition nécessaire mais loin d'être suffisante, il leur est tout aussi indispensable de comprendre et savoir anticiper les comportements, licites ou non, des uns et des autres.

C'est cette compréhension mutuelle entre piétons, cyclistes et conducteurs d'EDPM que vient éclairer cette fiche en s'adressant à ces mêmes usagers à travers les notions de vigilance et de bienveillance.

Communication s'inscrivant dans le cadre de la campagne nationale

CAMPAGNE

VILLE
APAIÉE,
QUARTIERS
À VIVRE

VERS LA VILLE
DE L'AVENIR



En savoir + sur
la cohabitation
piétons/cyclistes
sur le site de
Rue de l'Avenir

Illustrateur :
Laurent Libessart

Graphiste :
Martin Langinieux

Impression : 2024,
10 000 exemplaires,
papier PEFC

Rue de l'Avenir, association qui milite au plan national pour des villes et des villages plus sûrs, plus solidaires et plus agréables à vivre.

www.ruedelavenir.com



Droit au Vélo - ADAV
Association de défense
des modes actifs dans
les Hauts-de-France
(particulièrement le Nord
et le Pas-de-Calais).

www.droitauvelo.org

