

Séminaire technique
Partage de la voirie et sécurisation des modes actifs
Lyon – 21 mars 2016

Sommaire

MA1 - Création du feu mixte piétons/cyclistes, pour les traversées piétons cyclistes aux feux suite à l'expérimentation de Strasbourg.....	3
MA2 - Création du panneau de traversées piétons/cyclistes.....	5
MA4 - Création de marquages au sol piétons pour aménagements piétons temporaires avec effet sur le stationnement.....	6
MA5 - Ouvrir les règles d'utilisation de la voie verte à l'instar de l'aire piétonne pour permettre la desserte par les véhicules motorisés sur autorisation.....	7
MA6 - Généraliser le double-sens cyclable (DSC) dans toutes les voiries urbaines où la vitesse limite est à 50 km/h, au fur et à mesure des requalifications de voiries et des créations de voiries neuves.....	9
MA7 - Création d'un panneau pour la chaussée à voie centrale banalisée.....	11
C10 – Généraliser pour l'autorité gestionnaire de la voirie, la mise en place de SAS cyclistes aux carrefours à feux :.....	13
C15 - Priorité donnée au cycliste quand celui-ci est sur une trajectoire matérialisée contiguë à un passage piéton, en l'absence de feu.....	14
C13 - Améliorer la prise en compte de la cohabitation cyclistes/véhicules à gros gabarit (engagement PAMA1, mesure 11) dans le début du continuum éducatif.....	15
C14 - Encourager l'usage de dispositifs d'alerte des conducteurs de poids lourds et des usagers vulnérables, voir comment les rendre obligatoire (engagement PAMA1, mesure 11).....	16
Synthèse de la matinée par Sylvie BANOUN.....	17
Présentation du programme Une voirie pour tous (Catia Rennesson).....	18
P01 - Création d'une ligne d'effet des passages piétons suite aux expérimentations menées à Strasbourg.....	19
P02 - En phase chantier, donner la possibilité au gestionnaire de mettre en place un cheminement piéton de 0,90 m au lieu des 1,40 m.....	20
P03 - En aire piétonne ou zone de rencontre, pouvoir utiliser la signalisation verticale directement sur la chaussée comme élément constitutif de l'aménagement sans îlot afin de contribuer à la modération de la vitesse par modification des trajectoires....	21
P04 - En zone 30, introduire la possibilité d'utiliser la signalisation verticale directement sur la chaussée comme élément constitutif de l'aménagement sans îlot afin de contribuer à la modération de la vitesse par modification des trajectoires.....	22
P05 - Introduire la notion de trajectoire piétonne, équivalent de la trajectoire cyclable, donnant la possibilité à une collectivité d'indiquer le cheminement le plus sûr, notamment en interurbain lorsqu'il n'y a pas de trottoir. Donner un caractère prescriptif au marquage de la figurine piétons relativement au stationnement.....	23
P06 - Préciser dans la réglementation qu'une traversée suggérée pour piétons est différente d'un passage pour piétons.....	24
P07 - Suppression de la règle des 50 m pour le passage piéton en zone 30.....	25

P08 - Interdire le stationnement à moins de 5 m des passages piétons lors de la rénovation d'une voirie urbaine (engagement du PAMA1, mesure 6 du DP).....	26
P09 - Introduire dans le code de la route la définition du trottoir.....	27
P11 - Création d'une signalisation verticale pour les itinéraires piétons provisoires.....	29
TU 17 - Réviser la circulation des assimilés piétons, et plus particulièrement corriger l'anomalie de l'article R412-36. Cette anomalie, déjà signalée à l'atelier code de la rue, apparaît injustement discriminatoire à l'égard des usagers en fauteuil manuel ou électrique.....	30
TU 18 - Ouvrir aux usagers en fauteuil la possibilité de choisir en fonction des circonstances et de la topologie des lieux, comme il est dit pour les piétons valides	31
TU 19 - Clarifier le code de la route sur la possibilité de créer des zones de circulation apaisées temporaires.....	32
TU 1 - Mettre en cohérence la réglementation des espaces bus / vélos (B27, B1).....	33
TU 2 - Création d'un panneau C24 indiquant le croisement d'une voie réservée aux bus + vélo.....	34
TU 3 - Signalisation verticale : revoir les gammes de panneaux, création de la micro gamme.....	35
Synthèse de l'après-midi par Sylvie BANOUN.....	36

Introduction

Afin de préparer ce séminaire, un large recueil des souhaits d'évolutions réglementaires relatifs aux modes actifs s'est déroulé au cours de 2ème semestre 2015. L'objet du séminaire était d'avoir un temps d'échanges pour présenter les reformulations par le Cerema des propositions qui sont remontées du terrain, qu'il s'agisse de propositions d'associations de professionnels, d'usagers, de collectivités, de bureaux d'études... Dans cet exercice, le Cerema n'a réalisé ni censure, ni prise de position dans la présentation des mesures. Ce temps d'écoute a permis de préciser les souhaits, les points de vigilance et les points qui posent des problèmes. Le séminaire n'avait pas de visée décisionnaire. Sylvie Banoun en charge de préparer le plan d'action pour les mobilités actives a été le grand témoin de ces échanges.

Lundi 21 mars 2016 matin (9h00 - 12h30)

MA1 - Création du feu mixte piétons/cyclistes, pour les traversées piétons cyclistes aux feux suite à l'expérimentation de Strasbourg



Besoin identifié : Le code de la route prévoit que pour les traversées cyclistes contiguës au passage pour piétons, les cyclistes utilisent le feu piéton ; il n'existe pas de feux permettant de faire clairement apparaître que ce feu s'adresse bien aux piétons et aux cyclistes. Le même feu a donc éventuellement deux significations : dans certains cas, il ne s'adresse qu'aux piétons, dans d'autres il concerne à la fois les piétons et les cyclistes.

Éléments complémentaires : Modification code de la route, arrêté 1967 et IISR

Présentation :

Cette mesure existe déjà en Europe (Espagne, Suisse, Royaume-Uni), il ne s'agit pas d'une innovation. La figurine piéton est celle qui existe pour un signal de piéton classique, elle est complétée par un vélo. Ce signal n'est pas prévu dans la convention de Vienne, il y a donc latitude au niveau national de décliner des combinaisons des signaux existants. Les temps de dégagement des vélos et des piétons sont identiques.

L'expérimentation à Strasbourg a été menée notamment sur la Magistrale Piétonne, voie très fréquentée par les piétons et les cyclistes, et desservant le marché de Noël. La population présente est donc nombreuse et diverse compte tenu de l'afflux touristique. Le feu a été bien compris.

L'expérimentation menée à Strasbourg a montré :

- un meilleur placement des usagers
- une baisse des conflits

L'usage de cette figurine spécifique ne serait pas obligatoire, seules les collectivités volontaires utiliseront ce signal.

Synthèse des apports des participants :

Cette mesure est plutôt consensuelle, ce nouveau signal étant considéré comme plus

lisible pour les piétons confrontés à une piste cyclable. Toutefois les points suivants ont été soulignés, et il convient de vérifier les points suivants :

- compte tenu de l'ajout du vélo au pictogramme piéton, il est souhaitable de vérifier que ce signal complémentaire n'introduit pas d'incompréhension pour la population des personnes malvoyantes, notamment en ne changeant pas la taille des figurines piétons actuelles ;
- certaines collectivités s'inquiètent de la cohabitation de signaux différents qui porteront le même message (caissons piétons avec et sans vélos) mais l'ambiguïté existe aujourd'hui puisque le même signal concerne tantôt les piétons et les cyclistes et tantôt les seuls piétons ;
- d'autres pointent l'éventuel coût de la mesure si elle devient obligatoire. Certes il n'y aura pas de modification du contrôleur ni pose de câbles supplémentaires, c'est le caisson piéton qui serait remplacé, il serait intéressant de connaître le surcoût par rapport à un signal piéton simple ;
- Une question portait sur une éventuelle norme européenne à modifier. Vérification faite, il n'existe pas de normalisation du signal piéton au niveau européen, il n'y a donc pas de norme à modifier.

MA2 - Création du panneau de traversées piétons/cyclistes

(version autrichienne du panneau)



Besoin identifié : possibilité d'améliorer la signalisation en faveur des modes actifs, notamment en traversée contiguë piéton / cycle non gérée par feu.

Éléments complémentaires : Existe dans plusieurs pays et dans la convention de Vienne.
Évolution arrêté 1967 + IISR

Présentation :

Ce panneau ne serait pas obligatoire, il viendrait compléter la boîte à outils.
Il n'a pas encore de projet dessiné pour la France.

Synthèse des apports des participants :

Cette proposition fait consensus. La signalisation verticale est utile sur passage isolé, en particulier la nuit.

Il est demandé que le panneau existe en deux versions selon que l'on rencontre le piéton ou le cycliste en premier.

La possibilité d'un panneau de pré-signalisation est évoquée.

MA4 - Création de marquages au sol piétons pour aménagements piétons temporaires avec effet sur le stationnement



Besoin identifié : Besoin de guider les modes actifs en situation de chantier

Éléments complémentaires : Evolution arrêté 1967 + IISR

Présentation :

Il est proposé d'intégrer dans les recommandations la figurine piéton jaune pour guider les piétons dans les zones de chantier
Cela existe déjà pour la figurine cycliste.

Synthèse des apports des participants :

Cette proposition fait consensus.

Il est proposé que le stationnement ne soit pas possible sur un tel marquage par souci de cohérence.

MA5 - Ouvrir les règles d'utilisation de la voie verte à l'instar de l'aire piétonne pour permettre la desserte par les véhicules motorisés sur autorisation

Besoin identifié : Besoin d'une modification du statut pour favoriser son développement, concernant notamment l'ouverture des voies vertes à certaines catégories d'usagers motorisés (riverains, mariniers...)

Éléments complémentaires : Évolution du code de la voirie de la route et/ou de la voirie routière.

Présentation :

Il y a deux problèmes autour de cette question ;

- Un problème de sémantique : la voie verte étant un des rares objet du code de la route permettant la cohabitation des piétons et des cycles, elle est souvent utilisée dans un contexte urbain qui n'a pas grand-chose à voir avec le lieu de loisir ou de tourisme qu'elle est supposée symboliser.
- Un problème de définition rigide qui s'accommode mal des usages exceptionnels liés à l'activité principale du domaine où elles sont implantées (domaine public fluvial ou domaine privé forestier) dans le cadre d'une superposition d'affectation.

Le statut actuel de voie verte permet la circulation des véhicules d'entretien mais ne permet pas la circulation des véhicules des riverains et autres ayant-droits. Il limite donc les prérogatives du gestionnaire du domaine support.

Deux pistes pour avancer :

- 1) modifier le code de la route, et en particulier la définition de la voie verte dans le R110-2
Cette solution, en gestation depuis plusieurs années, butte sur certains gestionnaires du domaine, notamment VNF, qui considèrent que le pouvoir de police de circulation et le pouvoir de police de conservation ne peuvent être dissociés, et souhaitent conserver la prérogative d'autoriser ou non certaines catégories de véhicules à accéder à leur domaine (qu'il s'agisse de questions d'entretien ou de la possibilité d'engager la responsabilité du gestionnaire du domaine) tandis que le code de la route attribue le pouvoir de police de circulation au Maire, au Président de conseil départemental, voire au préfet. ; il semble qu'il y ait néanmoins aujourd'hui un espace de conciliation possible.

- 2) Remplacer dans le code de la route la voie verte par un objet routier aux usages équivalents, en redonnant à la voie verte son caractère d'objet qualitatif
Cette mesure aurait un lien fort avec la question du partage des espaces avec les piétons. Pour autant la voie verte ne disparaîtrait pas : elle serait maintenue et renforcée dans un autre code, comme le code du tourisme, ou de l'environnement, ou des sports, au même titre que les GR par exemple.

Toutefois cette solution résout le problème sémantique sans apporter de solution au problème juridique.

Synthèse des apports des participants :

Sans pouvoir conclure, les discussions ont porté :

- d'une part sur l'utilisation des voies vertes qui, pour certains, n'ont pas leur place en milieu urbain et ne sont pas toujours utilisées à bon escient (abus notamment sur les trottoirs),
- et d'autre part sur les accès riverains.

Pour certains, la voie verte n'est pas la bonne solution pour créer des zones mixtes, et les aires piétonnes et les zones de rencontre couvrent d'après eux les besoins. Le Cerema rappelle que les aires piétonnes et les zones de rencontre sont des statuts s'appliquant à des sections de rue de façade à façade, et qu'il existe de nombreux cas de voiries vertes en milieu urbain qui ne répondent pas à cette définition qu'il s'agisse des abords de fleuves, rivières et cours d'eau en traversée d'agglomération, d'anciennes voies de chemin de fer ou de sentes piétonnes entre parcelle urbanisées.

Certains participants souhaiteraient réserver la notion de voie verte aux grands itinéraires, tel les véloroutes.

Les participants semblent d'accord pour autoriser l'accès aux riverains.

Par ailleurs, il est remonté que quelques maîtres d'ouvrages de voie vertes utilisent le panneau B7b (accès interdit à tous les véhicules à moteur) plutôt que le statut voie verte et son panneau voie verte qu'ils jugent peu compréhensible et donc peu respecté.

Le Cerema rappelle que le changement de panneaux n'est pas supposé tenir lieu de respect des règles, mais que le contrôle doit permettre d'en vérifier le respect. Il faudrait mener réellement une évaluation pour voir si le problème qui se pose est celui de la compréhension du panneau ou celui du sentiment d'absence de contrôle.

MA6 - Généraliser le double-sens cyclable (DSC) dans toutes les voiries urbaines où la vitesse limite est à 50 km/h, au fur et à mesure des requalifications de voiries et des créations de voiries neuves

Besoin identifié : Comme en Belgique (code de la rue) poursuivre la généralisation du DSC en agglomération afin de libérer les trottoirs pour les piétons, développer l'usage du vélo et encourager la redistribution de la voirie comme prévu dans la LTECV

Éléments complémentaires : L'application des plans de circulation des années 70 a conduit à mettre en sens unique de nombreux axes. En conséquence, de nombreuses rues à 50 km/h sont à sens unique pour tous les usagers, ce qui pénalise fortement les piétons et les cyclistes, renvoyant ces derniers illégalement sur le trottoir au détriment des plus fragiles.
Évolution du code de la voirie ou du code de l'environnement.

Présentation :

La référence est le code de la rue belge : l'obligation de généraliser le DSC à toutes les voies urbaines est dans la réglementation depuis 2004 et se déploie depuis sur le territoire national.

Le guide de recommandations du Certu explicite comment ce rétablissement du double sens cyclable dans les rues à sens unique peut être réalisé pour les voies limitées à 50 km/h, Une fiche reprenant des exemples de réalisation en France par les agglomérations est téléchargeable.

Deux options sont possibles pour la mise en œuvre :

- 1) au fur et à mesure des rénovations des voies (dans l'esprit des lois LAURE et accessibilité)
- 2) obligation de mise en œuvre sous un certain délai (comme pour les zones 30)

Synthèse des apports des participants :

Les participants sont plutôt favorables à la mesure, car ce serait de fait rétablir le double sens prévu comme mesure générale dans le code de la route même si cela ne s'appliquerait qu'aux cyclistes. Cela permettrait d'apporter une solution sécurisée à des pratiques qui, de fait, existent actuellement au détriment du piéton. Cela participerait à l'accessibilité du vélo en le remettant sur la chaussée et à la sécurisation du piéton sur le trottoir.

Des réserves sont cependant formulées par la DSCR pour la mise en œuvre sous un certain délai sur deux points :

Sécurité :

- La mise à double-sens cyclable d'un axe à 50km/h demande d'intervenir sur la voirie de manière plus importante que dans les rues limitées à 30 km/h ou moins comme le précise le guide de recommandation validé par la DSCR.

Mise en œuvre :

- S'il s'agit d'une obligation de mise aux normes sur un délai donné, cette mesure entraînerait de ce fait des dépenses pour les collectivités pour les axes qui ont réellement vocation en milieu urbain à conserver une vitesse limite de 50 km/h, ceci représente une faible partie de la voirie. En effet, 70 à 80 % de cette voirie devrait à terme selon les références européennes être avec une limitation de vitesse de 30 km/h ou moins ce qui

limite les coûts du linéaire de double sens cyclable à aménager sur les voies limitées à 50km/h

Cette mise aux normes n'est peut-être pas une priorité alors que de nombreuses mises aux normes obligatoires sont à réaliser.

- Dans le cas des travaux de requalification, les aménagements entrent dans le projet global et donc représentent un surcoût moindre.

Autres suggestions à explorer

- La mise en œuvre au fur et à mesure des réaménagements de voirie pourrait amener provisoirement la collectivité à réaliser de petits tronçons sans continuité entre eux, mais ce serait une manière d'avancer (même difficulté qu'au début de l'application de la Laure ou de la loi sur l'accessibilité). Sans créer d'itinéraire cela pourrait déjà apporter une réponse pour les riverains d'un tronçon de rue.

- Dans certains pays, certaines régions n'appliquent pas la réglementation de manière identique, sans que cela pose problème.

- La taille de la rue est dimensionnante pour autoriser le DSC.

- Une personne suggère qu'un des critères de choix pourrait être la part modale forte de cyclistes sur le trottoir si tant est qu'on ait des éléments de connaissance d'une pratique a priori illégale. De plus, la question est de savoir si l'on souhaite développer les modes actifs, maintenir les parts modales, gérer le vieillissement de la population avec probablement davantage de piétons âgés sur les trottoirs, ou faire disparaître certains usagers de l'espace public...

Certains remarquent qu'avec le développement du 30 km/h, les axes structurants à 50 en sens unique qu'il faudrait rétablir à double sens pour les cyclistes seront peu nombreux.

Cette mesure permettrait aussi d'apporter une réponse à certains maires qui ont supprimé des zones 30 afin de ne pas autoriser le DSC.

Un mode dégradé serait d'inciter les collectivités à rétablir le double-sens sans que cela soit une obligation (simple recommandation ?).

Mieux que le rétablissement des doubles-sens cyclables, c'est le rétablissement du double sens pour tous les véhicules qu'il convient de rétablir lorsque c'est possible. A défaut, plus il y aura de double-sens cyclistes, mieux le message sera compris par les automobilistes qui prendront l'habitude à chaque intersection de regarder tous les conflits potentiels.

MA7 - Création d'un panneau pour la chaussée à voie centrale banalisée

Besoin identifié : aménagement devenu légal en milieu urbain, interrogation sur la pertinence d'une signalisation verticale



(panneau non réglementaire en France même si on l'y trouve)

Présentation :

Ce type de panneau est utilisé en Allemagne et en France, il existe en Belgique.

Les questions qui se posent sont :

- 1) la pertinence du besoin d'un panneau spécifique ?
- 2) la mise en œuvre ?

Il est précisé que l'espace sur lequel roulent les cyclistes n'est pas une bande cyclable puisqu'il est partagé avec les voitures.

Synthèse des apports des participants :

Les participants s'accordent sur le fait qu'il est nécessaire d'informer sur le fonctionnement de la CVCB du moins dans un premier temps, notamment pour les automobilistes (pour les cyclistes, la règle semble plus facilement compréhensible).

La signalisation peut se décliner en signalisation verticale par ce type de panneau, et aussi en signalisation au sol. Les services gestionnaires sont demandeurs des deux. La réglementation a évolué cet été pour proposer un marquage avec la ligne de rive et le double chevron.

La fonction du panneau doit être clarifiée. Le panneau doit-il être prescriptif ou informatif ? Quel est le message sous-jacent ? Ralentir ?

MA8 - Création d'un espace mixte piétons/cycles dans la réglementation conforme aux pratiques de nos voisins



Panneau D11b de la convention de Vienne ou D5 + panonceau cycliste

Besoin identifié : Présent dans la convention de Vienne et chez tous nos voisins. Besoin d'un outil réglementaire pour autoriser la mixité piétons/cycles en situation fortement contrainte (ouvrages d'art par exemple), voire dans des situations de très faible densité d'usage.

Éléments complémentaires : Étude en cours sur les pratiques à l'étranger (réglementation, application), problème de la maîtrise de l'usage de cet outil à résoudre

Présentation :

Les autres pays européens ont adopté le panneau espace mixte au fur et à mesure de l'identification du besoin : par exemple, le D11b existe en Suisse depuis 1989, en Belgique depuis 2004. Plus tard, en 1998, la Suisse a autorisé l'utilisation du panneau D5 (voie piétonne) avec adjonction d'un panonceau cycles autorisés pour souligner la priorité donnée aux piétons.

Le Cerema mène actuellement une étude de parangonnage pour en connaître les modalités de mise en œuvre et l'évaluation de cette signalisation.

Synthèse des apports des participants :

Certains participants craignent les dérives. Ils ressentent une hausse de la circulation cycliste non autorisée sur les trottoirs au détriment des piétons, pour les territoires qu'ils connaissent. Les gestionnaires de voirie sont plutôt favorables car certains secteurs sont très contraints, et l'usage de fait est observé sur le terrain. Cette mesure permettrait de régler quelques cas difficiles.

Un consensus favorable est trouvé sous réserve :

- d'une part de définir le trottoir (*NDLR : ce sujet sera abordé plus loin à la mesure P09*)
- d'autre part de définir des conditions de mise en œuvre cadrées.

Avant de mettre en place un tel espace, il serait nécessaire :

- 1) d'explorer préalablement de façon par un diagnostic les autres possibilités, dont l'apaisement de la circulation (volume de trafic, type de trafic et vitesse)
- 2) de recueillir l'avis d'une commission, par exemple la commission départementale de sécurité routière, sur le même principe de ce qui existe pour les dérogations aux règles d'accessibilité.

Le panneau pourrait s'inspirer du principe qui a été retenu pour la zone de rencontre : grand piéton, petit cycliste. Un panneau carré serait préféré, afin d'offrir le choix aux cyclistes de circuler sur la chaussée.

En complément, des abaques (flux, largeur de voie, etc.) pourraient permettre de cerner le domaine d'emploi du panneau.

C10 – Généraliser pour l'autorité gestionnaire de la voirie, la mise en place de SAS cyclistes aux carrefours à feux :

Besoin identifié : Le sas cycliste permet de reculer les véhicules motorisés du passage piéton offrant un plus grand confort au piéton en traversée, limitant l'effet angle mort du piéton traversant devant un PL. Il permet au cycliste de se prépositionner avant la phase de vert et d'accéder aux mouvements de cédez-le-passage cycliste autorisé en phase de rouge. La diffusion sur le territoire du sas est souhaitable

Éléments complémentaires : L'évolution sur le sas sans amorce favorise cette généralisation. IISR + code de la route ?

Présentation :
Voir ci-dessus.

Synthèse des apports des participants :

Les participants sont favorables à la généralisation du sas cycliste, qui présente l'avantage d'améliorer la visibilité et d'éloigner les piétons des véhicules. La figurine cycliste présente dans le sas est assez dissuasive vis-à-vis des automobilistes.

La possibilité de ne pas avoir de bande amorce, qui favorise cette généralisation, pose cependant la question de la remontée de file par les cyclistes à droite des véhicules. Les interprétations du caractère légal ou non légal de cette pratique diffèrent selon les acteurs et mériteraient une clarification par la DSCR.

Les avis sont partagés sur les deux options proposées :

- la généralisation au fur et à mesure des rénovations des carrefours présente l'avantage d'étaler la dépense pour les collectivités,

- la généralisation avec une date limite offre l'avantage d'une meilleure visibilité de la mesure par effet de masse. Cependant, l'expérience de la loi sur l'accessibilité montre les limites d'une telle contrainte si la non réalisation n'est pas sanctionnée. Il faut également tenir compte des coûts d'une mise en place hors rénovation des carrefours.

Il est suggéré que la communication autour de cette mesure ne soit pas ciblée que sur les cyclistes puisque les participants soulignent aussi son intérêt pour la sécurité des piétons.

En complément, la DSCR souhaiterait un retour des gestionnaires sur l'utilité du sas. Des travaux ont déjà été menés par le Cerema sur cette thématique avec plusieurs gestionnaires ainsi qu'une expérimentation encadrée à Strasbourg, un partage sur le sujet semble nécessaire.

C15 - Priorité donnée au cycliste quand celui-ci est sur une trajectoire matérialisée contiguë à un passage piéton, en l'absence de feu

Besoin identifié : donner un même type de priorité au piéton et au cycliste lorsque la traversée est régulièrement engagée.

Éléments complémentaires :

Présentation :

Cette proposition remet en question la règle générale de priorité à droite en intersection et remet en question le fait que le vélo soit un véhicule.

Synthèse des apports des participants :

Les avis sont partagés sur l'intérêt de la mesure.

Plutôt contre :

Pour certains, elle semble peu compréhensible et remet en question la priorité à droite, puisque le cycliste n'aurait plus cette priorité et à la place aurait une priorité limitée par les conditions de vitesse visibilité distance.

Beaucoup pensent qu'il vaut mieux conserver des règles simples faciles à appliquer plutôt que de multiplier les cas particuliers.

Cette mesure a l'inconvénient de modifier les règles de priorité sans que la signalisation change, du jour au lendemain, ce qui pourrait être accidentogène. Les vélos perdraient une partie de leurs droits en tant que véhicules. Le cycliste venant de gauche n'aurait qu'une priorité relative car il devrait s'assurer que le véhicule antagoniste circule à une vitesse et l'a vu à une distance suffisante pour lui permettre de s'arrêter.

Plutôt pour :

Pour d'autres, dans de nombreux espaces, le vélo est assimilé au piéton, et il serait assez naturel qu'il suive les mêmes règles pour ces traversées contiguës. Cette mesure est favorable aux piétons qui bénéficieraient par ricochet de la présence des cyclistes (effet nombre) permettant ainsi plus facilement de faire appliquer leur priorité relative.

Le cédez-le-passage usuellement utilisé pour protéger le cycliste couvre en fait la responsabilité du gestionnaire. Son usage ne devrait pas être systématique (les stops encore moins), il devrait dépendre d'une analyse des triangles de visibilité.

Une alternative proposée serait de limiter cette mesure aux traversées avec plateau traversant. Mais des questions demeurent sur la capacité de la signalisation au sol pour créer des conditions de visibilité suffisante.

C13 - Améliorer la prise en compte de la cohabitation cyclistes/véhicules à gros gabarit (engagement PAMA1, mesure 11) dans le début du continuum éducatif

Besoin identifié : revoir la prise en compte de la cohabitation modes actifs avec PL dans la formation pour APER 1 et 2

Éléments complémentaires : La DSCR a lancé une évaluation de l'APER par l'IFSTTAR début 2016 qui fait suite au projet PERLE (évaluation de l'enseignement de la sécurité routière dans les lycées)

Présentation :

APER 1 et 2 = attestation de première éducation à la route, cycles 1 et 2 (école primaire)
Voir ci-dessus.

Synthèse des apports des participants :

Avis favorable à l'évolution de l'APER.

C14 - Encourager l'usage de dispositifs d'alerte des conducteurs de poids lourds et des usagers vulnérables, voir comment les rendre obligatoire (engagement PAMA1, mesure 11)

Besoin identifié : dans les accidents PL/modes actifs, la non-détection des intentions des parties prenantes est un facteur important. Il s'agit de donner à chacun d'avantage d'information perceptible.

Éléments complémentaires : le projet de recherche VIVRE2 proposait des pistes, les voisins anglais travaillent sur les miroirs.

Présentation :

Les équipements de véhicules sont définis au niveau européen. En Angleterre, des miroirs sur supports fixes sur la voirie sont expérimentés.

Les formations continues des conducteurs poids lourds en France insistent maintenant sur les angles morts.

Un ensemble de films pédagogiques conçus par le Cerema à la demande de la DSCR vient d'être mis au point avec le lycée automobile de Bron. Il est diffusé vers les lycées automobile et la formation continue à travers l'AFTRAL.

Synthèse des apports des participants :

Les participants sont favorables à des évolutions, certains ayant eu à gérer des accidents mortels liés à une absence de détection de l'utilisateur vulnérable.

Les causes de la non-détection peuvent être un manque de visibilité, mais aussi une mauvaise interprétation de la manœuvre d'un poids lourd qui met son clignotant à droite pour tourner à gauche (problème d'empattement) ou encore les distractions au volant. Des équipements de radars de détection sont suggérés.

Certains participants souhaiteraient avoir un retour des films diffusés dans les lycées et de la table ronde de 2010 au cours de laquelle cette question des dispositifs d'alerte avait été évoquée.

Synthèse de la matinée par Sylvie BANOUN

Ce qui ressort :

1) L'ambiguïté des règles actuelles

- avec un panneau voie verte sur le trottoir
- des espaces interdits à la circulation, mais où circulent de fait des véhicules
- une superposition de règles, on ne sait plus ce qui s'applique

2) Assez souvent, on a dit qu'il pouvait y avoir de nouvelles façons de fonctionner, on a ouvert des possibilités de faire autrement

3) Plusieurs débats sur les bonnes modalités de mise en œuvre

La mise en œuvre de la loi LAURE a fait réfléchir : ce qui était strict est devenu une latitude. Mais attention, on oublie de réaliser ce qui doit se faire de manière progressive. En conséquence, si on fixe un délai, il faut bien le calibrer : trop loin, on l'oublie, trop près, ce n'est pas réalisable.

Ce matin, il y a eu des partisans de toutes les méthodes, y compris l'effet de masse pour donner une visibilité à une mesure.

4) Un besoin d'élaborer des règles qui permettent de gérer les conflits d'usage, besoin qui fait consensus :

- absolue nécessité de définir les trottoirs pour sortir de l'hypocrisie
- trouver des solutions aux situations de conflit
- désir d'améliorer la situation, même si la solution peut ne pas être parfaite

Ce qui se profile : la priorité à la personne la plus vulnérable.

Conclusion :

Indépendamment des dispositifs qui évoluent, on a besoin d'évaluation. Il faut être capable de savoir si les comportements et l'accidentalité évoluent.

Lundi 21 mars 2016 après-midi (13h45 - 16h30)

Présentation du programme Une voirie pour tous (Catia Rennesson)

Ce programme est un important vecteur de diffusion des mesures du plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA), il a semblé intéressant de rappeler les grandes lignes de ce programme lors de ces journées.

Le programme UVT vise à promouvoir les pratiques de conception de la voirie et des espaces publics qui permettent un partage plus équilibré de ces lieux entre tous les usages de la vie urbaine ; redonnent toute leur place aux modes actifs ainsi qu'aux autres modes alternatifs à la voiture « solo » ; repensent les aménagements autrement, pour plus de bien-être, de sécurité, de confort d'usage ...

Il s'adresse à tous les praticiens de l'aménagement urbain (collectivités locales, services de l'État, CAUE, agences d'urbanisme, acteurs privés, ...) ainsi qu'aux associations d'usagers.

Ses objectifs principaux sont :

- 1) diffuser les connaissances et les savoirs-faire
- 2) être à l'écoute du terrain, faire émerger les difficultés et les questionnements

Le programme a été développé en partenariat avec des acteurs publics de l'aménagement (ADSTD, AITF, ATTF, CAUE, CNFPT, FNAU, IDRRIM) et des acteurs de la sphère privée (SNAL, Syntec ingénierie, Ordre des Géomètres-Experts, Cinov...).

En matière de diffusion des connaissances, l'organisation de journées techniques locales (au plus près des territoires) est l'élément central du programme.

Ces rencontres sont adaptées aux besoins et attentes exprimés localement : elles alternent des sujets classiques, de fond, et des sujets plus innovants.

Dès octobre 2015, le réseau UVT a organisé des 1/2 j de porté-à-connaissance des mesures du PAMA. Ainsi sur la zone d'action de la direction territoriale Ouest (Nantes), 9 demi-journées ont été organisées, qui ont réuni pas moins de 900 participants. En 2016, le processus de déploiement sur les autres régions se poursuit.

Le programme bénéficie d'un site internet dédié :
<http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr>

On y trouve 4 observatoires (ONZOR, ONAV, ONCPC, ONPAD), tous déclaratifs, chaque collectivité pouvant remplir un formulaire pour décrire une réalisation.

P01 - Création d'une ligne d'effet des passages piétons suite aux expérimentations menées à Strasbourg

Besoin identifié : Besoin de pouvoir indiquer où les véhicules doivent s'arrêter devant un passage piéton, afin de résoudre notamment le problème de l'angle mort avant des PL

Éléments complémentaires : Sur la base des retours d'expérimentation de la métropole de Strasbourg

La demande ne porte pas sur une obligation, mais l'ouverture de la possibilité d'utiliser ce marquage

Présentation :

L'expérimentation de Strasbourg porte sur 8/9 sites. Des indicateurs ont été mis en place. Les résultats sont les suivants :

- taux d'usage du passage piéton inchangé (93%)
- meilleur placement des véhicules (moins d'arrêt sur le pp, arrêt avec distance de sécurité par rapport au pp)
- moins de conflits
- pas de différence sur l'accidentalité, très faible avant et toujours aussi faible après

La mesure n'a pas montré d'effet négatif. Sans que ce soit révolutionnaire, on note une amélioration limitée.

La ligne est positionnée à 3m du passage piéton, elle n'est pas prescriptive ni verbalisable. C'est le principe du nudge en action.

Synthèse des apports des participants :

Les avis sont partagés :

- d'un côté, certains pensent que cette mesure tend à multiplier les marquages au sol qui, s'ils deviennent trop nombreux, risquent de manquer d'efficacité car on ne les lirait plus, et elle aurait un coût pour la collectivité,
- d'un autre côté, d'autres remarquent que ce dispositif éloigne les piétons des véhicules et donc devrait améliorer la sécurité des traversées piétonnes (exemple de l'accident en traversée sur la commune Créon où un poids lourd a redémarré d'un pp qu'il collait et n'a pas vu une grand-mère et sa petite fille qui étaient dans son angle mort avant). Le coût reste somme toute modéré. De plus il s'agit d'une possibilité, pas d'une obligation.

L'option consistant à augmenter la largeur du zébra du passage piéton n'est pas acceptable par les collectivités en raison du coût généré, notamment en entretien, et ne répond pas non plus à la problématique de l'éloignement du PL du pp.

P02 - En phase chantier, donner la possibilité au gestionnaire de mettre en place un cheminement piéton de 0,90 m au lieu des 1,40 m.

Besoin identifié : Besoin d'assouplir la réglementation pour l'adapter aux contraintes de la phase chantier, éviter le « piéton passez en face » et donc limiter l'exposition des piétons en traversée, en tenant compte des possibilités de co visibilité.

Éléments complémentaires : Modification des règles sur l'accessibilité

Présentation :

Cette proposition a pour objectif de ne pas obliger le piéton à traverser deux fois la chaussée lorsqu'il est possible de trouver un cheminement d'au moins 0,90 m de large du côté de la chaussée où a lieu le chantier, et limiter ainsi les risques d'accidents. La mise en œuvre doit se limiter aux cas où il y a co-visibilité sur le cheminement concerné.

Synthèse des apports des participants :

Les avis sont partagés par peur d'une partie des participants que le 0,90 devienne la règle. La crainte est que pour maintenir du stationnement le cheminement piéton soit systématiquement ramené à 0,90 m.

En effet, souvent, il est possible de restaurer des circulations à 1,40 m (est cité le cas du règlement d'urbanisme du Grand Lyon).

La plupart des participants estiment qu'il est plus sûr de circuler dans un espace restreint plutôt que de traverser deux fois la chaussée ou que de circuler sur la chaussée comme cela se pratique souvent dans les faits : la plupart des piétons ne traversent pas et circulent dans un espace sur le bord de la chaussée qui n'est pas adapté.

Toutefois, c'est à réserver à des cas particuliers. La crainte est que pour maintenir du stationnement le cheminement piéton soit systématiquement ramené à 0,90 m.

Un consensus est cependant possible à la condition de bien considérer que c'est une dérogation à la règle générale.

P03 - En aire piétonne ou zone de rencontre, pouvoir utiliser la signalisation verticale directement sur la chaussée comme élément constitutif de l'aménagement sans îlot afin de contribuer à la modération de la vitesse par modification des trajectoires

Besoin identifié : Les pratiques actuelles en aire piétonne et zone de rencontre sont d'implanter la signalisation directement sur la chaussée sans réaliser d'îlot. Pour autant, ceci est contraire à la réglementation en vigueur.

Éléments complémentaires : Les conséquences de la création de la zone de rencontre conduisent à toiletter l'IISR sur ce point.

Présentation :

En complément de ce qui est dit ci-dessus, il est aussi proposé d'utiliser le mobilier urbain pour implanter les panneaux.

Synthèse des apports des participants :

Consensus favorable.

P04 - En zone 30, introduire la possibilité d'utiliser la signalisation verticale directement sur la chaussée comme élément constitutif de l'aménagement sans îlot afin de contribuer à la modération de la vitesse par modification des trajectoires

Besoin identifié : Dans les pays voisins, il est possible d'implanter sur la chaussée sans îlot protecteur des panneaux en entrée et en zone 30, le panneau participant à faire un effet chicane. Donner la possibilité d'implanter des panneaux sur la chaussée dans les ZCA, notamment pour libérer les espaces réservés aux piétons.

Éléments complémentaires : Cela peut être utile dans certains cas d'entrée de zone 30 pour réaliser des pincements, ce n'est pas à utiliser partout : il s'agit de s'en remettre au gestionnaire de voirie et au pouvoir de police.

Présentation :

Voir ci-dessus.

La réglementation imposant un îlot était initialement liée à la protection du matériel.

Synthèse des apports des participants :

Dans l'ensemble, avis favorable des participants sous réserve de faire attention à la hauteur à laquelle est implantée la signalisation : pas trop bas (par exemple jardinière) car souvent masquée et de respecter les règles de l'accessibilité.

Cette mesure participe aussi au désencombrement des trottoirs. Tout le matériel qui peut être mis sur la chaussée, notamment sur les secteurs de stationnement, est une bonne chose.

P05 - Introduire la notion de trajectoire piétonne, équivalent de la trajectoire cyclable, donnant la possibilité à une collectivité d'indiquer le cheminement le plus sûr, notamment en interurbain lorsqu'il n'y a pas de trottoir. Donner un caractère prescriptif au marquage de la figurine piétons relativement au stationnement

Besoin identifié : Actuellement la figurine piéton est seulement indicative et ne protège pas le cheminement de l'arrêt et du stationnement ce qui pose une difficulté pour la continuité de la chaîne de déplacement (au sens de la loi sur l'accessibilité).

Le positionnement du piéton pour la continuité entre deux chemins de grande randonnée n'est pas forcément celle qui est proposée par le code de la route actuel.

Éléments complémentaires : Modification du code de la route et de l'IISR

Présentation :

Voir ci-dessus.

Cette mesure peut être étendue aux traversées de chaussée sur une voie verte : la figurine piéton assure la continuité du cheminement et remplace le passage piéton.

Synthèse des apports des participants :

Hormis l'aspect piéton écrasé de la figurine soulevée par une participante, la partie trajectoire, prescriptive vis-à-vis du stationnement et de l'arrêt, est bien accueillie sous réserve :

- de garder de la souplesse dans les recommandations de mise en œuvre,
- de l'utiliser dans des secteurs où la pression urbaine est faible, comme en montagne, sinon le non stationnement ne sera pas respecté,
- de ne pas supprimer de passages piétons,
- le CFPSAA demande que soit prévu un guidage pour les personnes malvoyantes : le dessin doit être détectable par les chiens d'aveugles

Pour la partie traversée d'une chaussée par une voie verte, deux cas sont à considérer :

- il n'y a rien actuellement, il s'agit alors d'un progrès, notamment hors agglomération
- en agglomération le remplacement du passage piéton et des traversées cyclables contiguës par les figurines piétons et cyclistes suppose que ce soit reconnaissable par des personnes aveugles ou mal-voyantes, un test est nécessaire.

En complément, il est suggéré de regarder la possibilité d'interdire le stationnement (et peut-être l'arrêt) sur les bandes de guidage.

P06 - Préciser dans la réglementation qu'une traversée suggérée pour piétons est différente d'un passage pour piétons

Besoin identifié : Il existe de nombreuses façons de traiter les traversées pour piétons différentes du passage pour piétons et qui ne sont pas prévues par la réglementation : trottoir traversant, marquage d'entrée de zone 30, aménagement de traversée suggérée, etc. Ces traversées ne devraient pas porter les prescriptions du passage piéton et en réalité elles ne les respectent pas.

Éléments complémentaires : Modification de l'IISR et/ou code de la route

Présentation :

Le code de la route distingue la traversée piétonne du passage piéton.

Les traversées suggérées ont comme caractéristiques :

- pas de marquage du zébra du passage piéton
- pas liée à la règle des 50 m
- fonctionne sur de nombreuses agglomérations depuis le programme villes plus sûres quartier sans accidents
- exemple du marquage **ZONE30** qui fait office de passage piéton en entrée de zone 30 non gérée par feux et qui guide les chiens d'aveugles

L'objectif est de donner une existence légale à la traversée suggérée en zone 30.

Synthèse des apports des participants :

Sur la forme :

Le code de la route n'utilise pas le terme « passage piéton », mais « passage prévu à l'attention des piétons ». Un toilettage permettrait d'utiliser un vocabulaire commun à tous.

Sur le fond :

Les participants font le constat qu'il y a une forte demande pour la présence de passages piétons, notamment devant des groupes scolaires, mais aussi en zone 30 alors qu'il est possible de traverser n'importe où, ce qui est contraire à la règle des 50m. C'est pourquoi, il est important de faire preuve d'imagination.

Un consensus se fait sur les traversées suggérées, en visant dans la mesure du possible de les rendre détectables par les personnes malvoyantes, par exemple grâce à des bandes d'éveil à la vigilance, et des dispositifs de guidage compris notamment par les chiens d'aveugle.

P07 - Suppression de la règle des 50 m pour le passage piéton en zone 30

Besoin identifié : Besoin de revisiter cette règle avec l'arrivée de la ville à 30. Le 30 et les aménagements qui vont avec facilitent les traversées au plus court, favorables pour la mobilité piétonne. La règle des 50 m encourage la canalisation des piétons et donc la vitesse des véhicules. Le PP en zone 30 joue un rôle de guidage du piéton aveugle ou malvoyant.

Éléments complémentaires : Modification du code de la route et de l'IISR

Présentation :

Le principe veut qu'à un signal ne correspond qu'une seule règle.

Or, dans cette proposition, le passage piéton n'aurait pas la même signification en zone 30 et sur un axe à 50 km/h.

Faut-il envisager un marquage alternatif ? Préférer la pédagogie ?

Synthèse des apports des participants :

Les avis sont assez favorables.

Pour certains, la suppression de la règle des 50 m est un bon compromis, qui pourrait même être étendu aux secteurs à 50 km/h.

D'autres seraient favorables aux traversées suggérées, si on vérifie la problématique des chiens guides d'aveugles.

Pour les aveugles, le mieux est un passage piéton, accompagné d'un feu sonorisé. La norme est en cours de révision, et devrait sortir en juin pour le R25.

P08 - Interdire le stationnement à moins de 5 m des passages piétons lors de la rénovation d'une voirie urbaine (engagement du PAMA1, mesure 6 du DP)

Besoin identifié : Sécuriser la traversée des piétons sur les passages piétons

Éléments complémentaires : Loi

Présentation :

Cette disposition a été refusée par les parlementaires lors de l'examen de plusieurs amendements (loi transition énergétique et Notres) prévu au PAMA1 notamment en raison de la perte de recettes potentielle sur le stationnement ou de places de stationnement.

Synthèse des apports des participants :

Accord pour relancer la proposition.

P09 - Introduire dans le code de la route la définition du trottoir

Besoin identifié : Obtenir un statut juridique pour le trottoir

Éléments complémentaires : En l'absence de définition, le trottoir est souvent confondu avec l'accotement alors que l'usage prévu n'est pas le même. Une définition du trottoir permettrait de préciser où s'appliquent les usages du trottoir. La définition jusqu'ici proposée impose que la limite soit détectable et repérable, deux notions sur lesquelles on manque de stabilité technique.

Proposition : intégrer une définition a minima dans un premier temps, en n'incluant pas la notion de « détectable et repérable » dans la définition du trottoir.

Présentation :

Voir ci-dessus.

Il apparaît logique de définir un terme dans le code de la route quand sa définition usuelle (celle du dictionnaire) n'est pas suffisante.

Le Larousse définit le trottoir comme étant en dénivelé : « partie latérale de la rue, surélevée par rapport à la chaussée et réservée à la circulation des piétons ». Or ce n'est pas toujours le cas, donc la définition du trottoir dans le code de la route apparaît légitime.

Synthèse des apports des participants :

La définition du trottoir est demandée par tous.

Elle est nécessaire pour gérer les usagers autorisés à y circuler. La définition devra prendre en compte la question des malvoyants : repérable fait référence au visuel, détectable fait référence au toucher (à la canne, ou au pied), et être compatible avec les normes d'accessibilité.

Plusieurs propositions :

- supprimer « repérable et détectable »
- remplacer « repérable et détectable » par « limite continue et accessible ».
- conserver « repérable et détectable »

Suggestion complémentaire : supprimer le terme « circulation » dans « circulation des piétons », car les piétons peuvent tout à fait stationner sur le trottoir, sans y circuler.

P10 - Hors des zones de rencontre et des aires piétonnes, en milieu urbain, rendre obligatoire lors de la requalification ou la création d'une voirie l'aménagement d'un cheminement dédié au piéton de chaque côté de la rue où il y a des entrées riveraines piétons. Ce cheminement du piéton ne doit pas se faire ni sur une chaussée pour véhicules motorisés ni sur une piste cyclable.

Besoin identifié : Selon plusieurs retours, il existe une tendance au sacrifice du trottoir au détriment du piéton soit pour ajouter du stationnement de véhicules motorisés sur voirie soit pour installer des aménagements cyclables afin de laisser la chaussée libre pour la circulation et le stationnement des véhicules motorisés.

Éléments complémentaires : Les solutions techniques ne se limitent pas au trottoir, la voie verte peut dans certains cas apporter une réponse.
Evolution du code de la voirie routière

Présentation :
Voir ci-dessus.

Synthèse des apports des participants

Les piétons doivent pouvoir circuler en sécurité, en dehors des pistes cyclables. Les participants sont donc favorables à la mesure.

Toutefois, des conditions d'application sont demandées :

- ne pas imposer la création de trottoir lorsque la route longe une aire naturelle, sans desservir de riverains du côté de l'espace naturel,
- édicter un seuil minimum pour la largeur de la voie, car la réalisation de trottoirs n'est pas toujours possible.

P11 - Création d'une signalisation verticale pour les itinéraires piétons provisoires



Besoin identifié : Il existe un besoin de guider les piétons en cas de création de cheminement provisoire, notamment en phase chantier.

Éléments complémentaires : /

Présentation :

Des balises verticales jaunes à poser, avec une figurine piéton en noir et une flèche, sont présentées.

Synthèse des apports des participants :

Les participants sont d'accord pour légaliser ce type de signalisation. Ils proposent de créer une seconde balise avec la figurine Cycliste.

TU 17 - Réviser la circulation des assimilés piétons, et plus particulièrement corriger l'anomalie de l'article R412-36.

Cette anomalie, déjà signalée à l'atelier code de la rue, apparaît injustement discriminatoire à l'égard des usagers en fauteuil manuel ou électrique.

Besoin identifié :

Quand on a, pour leur sécurité, imposé aux piétons circulant sur la chaussée de se tenir face au trafic automobile, on a pu estimer qu'une « chaise roulante » était trop encombrante. On constate aujourd'hui que la plupart des piétons circulent aujourd'hui en plus grande sécurité à gauche en poussant des voitures d'enfant tout aussi larges. Mais ils ont le choix au besoin de circuler à droite, comme le précise le même article à l'alinéa 1, sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité ou sauf circonstances particulières.

La solution la plus simple serait d'aligner totalement les usagers en fauteuil avec les autres piétons en corrigeant l'anomalie de l'article R412-36.

Éléments complémentaires : En péri-urbain, l'article R412-36, impose au panneau « sortie de ville » qu'un groupe de piétons valides circulant en compagnie d'une personne en fauteuil roulant se scinde, les piétons valides poursuivant leur marche le long du bord gauche de la route.

Hors agglomération et sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité ou sauf circonstances particulières, ils doivent se tenir près du bord gauche de la chaussée dans le sens de leur marche.

Leur compagnon handicapé devra poursuivre sa route le long du bord droit de la route, avec le stress de sentir le danger derrière lui :

« Toutefois, les infirmes se déplaçant dans une chaise roulante [...] doivent circuler près du bord droit de la chaussée dans le sens de leur marche ».

TU 18 - Ouvrir aux usagers en fauteuil la possibilité de choisir en fonction des circonstances et de la topologie des lieux, comme il est dit pour les piétons valides

Besoin identifié : Place du fauteuil roulant hors agglomération

Éléments complémentaires : Le Code leur impose de circuler le long du bord droit de la route, au contraire des piétons valides. Cette situation crée pour eux le stress de sentir le danger par l'arrière.

Présentation :

Il est proposé d'aligner la réglementation concernant les piétons et assimilés et les personnes en fauteuil roulant en offrant à tous le choix du côté de la route où il est judicieux de circuler hors agglomération.

Synthèse des apports des participants :

Avis favorable.

TU 19 - Clarifier le code de la route sur la possibilité de créer des zones de circulation apaisées temporaires

Besoin identifié : Mise en cohérence de la réglementation, seule l'aire piétonne est affichée comme pouvant être temporaire. Or, lorsque l'il ne s'agit pas d'une aire piétonne, il peut être logique d'aller vers une zone de rencontre ou une zone 30 plutôt que des rues à 50 km/h ! Les collectivités pratiquent déjà ce type de gestion saisonnière mais sans assise réglementaire solide vu que seule l'aire piétonne est temporaire. Cette assise réglementaire répondrait également à la gestion saisonnière des espaces publics.

Éléments complémentaires : Code de la route, arrêté 1967 et IISR

Présentation :

Il est proposé de donner une assise légale aux zones 30 et zones de rencontre temporaires, sur l'exemple des aires piétonnes, alors qu'elles sont aujourd'hui légalement uniquement permanentes.

Pour autant, actuellement là où il y a des aires piétonnes temporaires, le complément est forcément également temporaire alors que ce n'est pas prévu par le code de la route.

Ainsi il y aurait une assise légale pour qu'une aire piétonne bascule en zone de rencontre ou en zone 30, et réciproquement.

La temporalité pourra dépendre de la saison, du jour de la semaine, ou des heures de la journée. l'arrêté municipal ad hoc aura une meilleure assise légale.

Synthèse des apports des participants :

Sur le fond, la proposition paraît intéressante pour les participants.

Il est à noter que rien n'oblige une collectivité de créer des zones temporaires. Forcément pour ceux qui feront ce choix, il y aura des coûts de gestion : en effet, comme c'est le cas actuellement il faut doubler les panneaux pour afficher les deux règles (ce qui peut apporter deux désagréments complémentaires : manque de lisibilité, encombrement de l'espace), ou pour un besoin saisonnier, changer physiquement le panneau. Mais cela ne remet pas en cause le concept.

La DSCR serait favorable à une expérimentation pour évaluer les conditions de mise en œuvre et le coût de gestion sur la partie signalisation. Cependant une telle expérimentation n'est possible que si le code de la route est préalablement modifié.

TU 1 - Mettre en cohérence la réglementation des espaces bus / vélos (B27, B1)



B27



B1

Besoin identifié : Besoin de mettre en cohérence le niveau de verbalisation pour non respect d'un couloir bus / vélos.

Éléments complémentaires : La signalisation de ces espaces peut se faire de deux manières différentes, mais le niveau de verbalisation si un usager non autorisé y circule. Il n'est pas le même suivant la signalisation choisie.

Présentation :

Deux signalisations sont possibles pour autoriser les vélos dans les couloirs de bus :

- soit voie réservée aux bus (B27) + panneau « vélos autorisés »
- soit sens interdit (B1) + panneaux « sauf bus » et « sauf cycles »

Dans le 1^{er} cas, la circulation est sanctionnée par une amende de 4^{ème} classe ; le stationnement par la même amende et la mise en fourrière.

Dans le 2nd cas, la circulation est sanctionnée par une amende de 4^{ème} classe + un retrait de 4 points, la suspension de permis étant possible ; le stationnement y est sanctionné par un amende de 1^{ère} classe.

Le sens interdit + panneaux est nettement plus sanctionné que la voie réservée. Il est proposé d'harmoniser la répression des infractions sur ces voies bus / vélo.

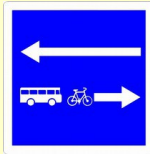
Il semble cependant que l'usage de ces deux signalisations soit différent : le 1^{er} cas concerne une voie réservée dans le sens de circulation de l'ensemble de la rue, le 2^{ème} une voie de bus à contresens.

Synthèse des apports des participants :

Il n'y a pas d'opposition à cette proposition, sans que le sens de l'harmonisation ressorte clairement.

Il est cependant souligné qu'avant de verbaliser les mauvaises conduites, les voies réservées doivent être bien pensées avec des largeurs de voirie suffisantes. Et que l'amende ne doit pas être disproportionnée, sinon les agents verbalisateurs sont frileux pour les appliquer.

TU 2 - Création d'un panneau C24 indiquant le croisement d'une voie réservée aux bus + vélo



Besoin identifié : Contrairement aux pratiques de nos voisins, la culture signalisation française est de faire apparaître le plus gros véhicule dans les voies réservées. Ainsi, les panneaux C24 ne laissent apparaître que le gros véhicule mais pas le cycliste lorsqu'il est autorisé à y circuler. Ainsi on n'alerte pas les autres conducteurs sur la présence potentielle du cycliste vulnérable lorsqu'ils croisent une voie réservée par exemple en mouvement tournant.

Éléments complémentaires : Arrêté 1967 et IISR

Présentation :

Panneau C24 : indique des conditions particulières de circulation. Ex :



C'est un panneau informatif. Il n'y a pas d'obligation de l'utiliser, mais ce sera une possibilité offerte dans les secteurs où la visibilité est mauvaise.

Synthèse des apports des participants :

Avis favorable.

TU 3 - Signalisation verticale : revoir les gammes de panneaux, création de la micro gamme

Besoin identifié : Les gammes pour le milieu urbain ont été pensées avant la création des ZCA.

- l'harmonie de la composition d'assemblage de panneaux est remise en cause : exemple le panneau zone 30 sous l'EB10
- les panneaux peuvent parfois avoir un rôle de protection juridique du gestionnaire plus que d'information des usagers car d'autres éléments d'aménagement transmettent déjà les informations sur le statut de la zone. Exemples : entrée ZCA par un sens réservé vélo, l'info sens interdit sauf vélo est plus importante que Z30 alors que la taille des panneaux suggère le contraire, idem en voie réservée pour un BHNS.

Éléments complémentaires : Le panneau cédez-le-passage cycliste 150 par 150 ouvre cette nouvelle perspective de création d'une gamme micro s'insérant plus facilement dans l'espace urbain pour certains contextes.

En profiter pour revoir le vocable désignant les gammes (le terme gamme normale pouvant inciter à utiliser des panneaux de taille inadaptée au contexte pour un béotien ...).

Présentation :

Il y a aujourd'hui 7 gammes de panneaux. Il est proposé d'en ajouter une 8ème micro correspondant à la dimension minimale du panneau cédez le passage cycliste aux feux, de permettre le mélange des gammes pour un même ensemble afin de pouvoir hiérarchiser les informations, et de modifier le nom de la gamme dite « normale » qui peut prêter à confusion pour les petites communes sans services techniques.

Synthèse des apports des participants :

Les participants souscrivent à cette proposition.

Certains attirent cependant l'attention sur le fait qu'il ne faut pas que l'utilisation de panneaux de taille trop petite mette les usagers en danger : les panneaux de la micro-gamme devront être bien choisis, et ne pas concerner tous les panneaux de signalisation.

Synthèse de l'après-midi par Sylvie BANOUN

Deux idées ont dominé l'après-midi : le pragmatisme et la cohérence

1) Le pragmatisme

- avec une demande d'adaptation des règles : pour le temporaire, pour les grands et les petits espaces
- avec une demande de souplesse dans l'application des règles, mais toujours dans l'optique de l'amélioration de la sécurité
- avec une demande de latitude pour implanter les panneaux, pas toujours sur le trottoir
- avec la possibilité de superposer une aire piétonne avec une zone de rencontre ou une zone 30 temporaire, et de pouvoir alterner les deux

On retrouve ce même pragmatisme dans la définition des gammes de panneaux.
Et un constat partagé : trop d'information tue l'information.

2) La cohérence, que l'on peut considérer comme le fil rouge de l'après-midi

- est-ce que oui ou non je mets des passages piétons si j'ai le droit de traverser n'importe où ?
- est-ce que je maintiens la règle des 50 m en ZCA ?
- est-ce que je conserve les passages piétons aux carrefours à feux ?
- est-ce que je mets des trottoirs des 2 côtés de la rue en présence de pistes cyclables si la rue longe un espace naturel ?
- est-ce que les fauteuils roulants doivent circuler d'un seul côté de la route alors que les piétons peuvent choisir ?
- est-ce qu'il n'est pas envisageable d'harmoniser les panneaux des voies réservées bus + vélos ?

Et enfin un besoin très fort de définir le trottoir : il faut travailler les définitions de la route et du trottoir en cohérence, en tenant compte des règles sur l'accessibilité.