

Charte de la Fédération pour les circulations douces en Essonne

La Fédération pour les Circulations Douces en Essonne (FCDE) a pour vocation de regrouper les associations d'usagers ou de défense de l'environnement qui luttent pour améliorer les conditions de circulation des piétons et des cyclistes en Essonne.

Notre charte énonce les principes qui nous animent, afin que les associations adhérentes puissent unir leurs forces et être plus efficaces.

Les associations rassemblées au sein de la FCDE ont défini les principales règles qu'elles souhaitent voir mises en œuvre pour faciliter et sécuriser les différents modes de circulations douces (piétons, cyclistes, rollers, et autres moyens de déplacements non motorisés) dans les aménagements publics en Essonne. Le texte qui suit constitue la charte de la Fédération à laquelle se réfèrent les associations adhérentes, dans le but de définir un ensemble cohérent d'objectifs. Il était en effet nécessaire de définir un discours commun à un ensemble d'associations très diverses, par leurs objectifs, leur sensibilité, et pour la plupart limitées au périmètre d'une commune, de façon à avoir des stratégies d'actions cohérentes vis-à-vis des responsables publics, en particulier au niveau intercommunal ou départemental.

Cette charte a été rédigée sous forme de 24 demandes ou recommandations, adressées aux responsables politiques et techniques des aménagements publics. Elle s'inspire de **la Charte régionale des circulations douces** adoptée par le Conseil général d'Ile de France le 21 juin 2000, de **la Charte « les droits du piéton »** adoptée par l'association nationale *Les droits du piéton* le 15 mars 1997, ainsi que des **recommandations techniques du CERTU** et du **Cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes** de mai 2001. Grâce à l'expérience acquise sur le terrain par les membres de la FCDE, elle a été adaptée aux particularités de l'Essonne, département de grande banlieue au nord et rural au sud, et traversé par de nombreuses routes à fort trafic automobile.

Ce texte est le fruit d'une réflexion et d'une recherche de consensus entre les différents types d'utilisateurs de liaisons douces : piétons (y compris personnes en fauteuil roulant ou poussant une voiture d'enfant), rollers et cyclistes, sportifs ou non... S'inscrivant dans le cadre du PDU, la réflexion s'adresse en priorité aux déplacements utilitaires comme alternative à l'usage excessif de l'automobile. Cependant les déplacements de loisirs et de sport ont bien été pris en compte, car leurs besoins sont en grande partie les mêmes que ceux des déplacements utilitaires non motorisés.

Charte de la Fédération pour les circulations douces en Essonne en 24 points (12 demandes aux responsables politiques et aménageurs et 12 demandes aux responsables techniques)

◆ 12 demandes aux responsables politiques et aux aménageurs

[A1 Repenser le vélo et la marche comme moyen de déplacement](#)

[A2 Trois critères à respecter : continuité, maillage et intercommunalité](#)

[A3 La mixité des aménagements, et la redistribution de la voirie sont les clés de la réussite](#)

A4 Non aux pistes cyclables alibi !

A5 Définir des axes structurants

A6 Organiser la coordination entre services techniques et la formation de leurs agents

A7 Prévoir et assurer au quotidien l'entretien des aménagements

A8 Adapter les règlements de circulation

A9 Des emplacements vélos et poussettes dans les immeubles d'habitation et lieux publics

A10 Favoriser l'intermodalité avec les transports en commun

A11 Pratiquer une vraie concertation avec les usagers, en amont des projets

A12 Informer et sensibiliser le public pour atteindre les objectifs

◆ 12 demandes aux responsables techniques

B1 Pas de projets d'urbanisme sans piétons et cyclistes

B2 Cyclistes : sur la chaussée, en sécurité

B3 Pistes cyclables en site propre : 5 critères à respecter

B4 Respecter l'esprit du nouveau code de la route de 1998 et les orientations du PDU

B5 Définir un plan de circulation des piétons au niveau communal

B6 Des trottoirs d'au minimum 1,4 m de large, sans dévers

B7 Bandes cyclables ou bandes multifonctionnelles () : 1,5 m de large minimum ; voies vertes : 3,5 m minimum

B8 Seuil zéro centimètre à toutes les intersections avec la chaussée

B9 La ligne droite pour aller droit au but

B10 Chasser les obstacles, stops et chicane inutiles et rétrécissements de chaussée ms

B11 La qualité des revêtements pour rouler et pour marcher sans difficulté

B12 Des parcs à vélos bien placés, abrités et sécurisés

◆ 12 demandes aux responsables politiques et aux aménageurs

A1 Repenser le vélo et la marche comme moyen de déplacement

En France, la marche à pied et le vélo sont souvent considérés comme des activités de loisir en premier lieu. Les aménagements réalisés dans ce sens sont utiles et méritent d'être poursuivis et améliorés. Cependant, la marche à pied et le vélo sont avant tout des moyens de déplacements quotidiens, pour aller au travail, à l'école, faire les courses...

Depuis 30 ou 40 ans les aménagements urbains ont réduit les possibilités de déplacements à pied ou à vélo. Les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France, qui prévoit une augmentation de 10 % des déplacements à pied et un doublement des déplacements à vélo d'ici à 2005, doivent être considérés comme un minimum et une première étape.

Nous demandons aux responsables politiques et aux aménageurs :

- *d'intégrer systématiquement la place des piétons (y compris avec poussette et personnes en fauteuil roulant) et des cyclistes dans tous les projets de création et de réfection de voirie, comme le prévoit la Loi sur l'air, mais aussi dans les projets d'urbanisme (constructions d'habitation et d'équipements publics, aménagements de zones d'activités industrielles ou commerciales...)*
- *de promouvoir l'utilisation du vélo, de la marche à pied et des transports en commun pour réduire les excès de la circulation automobile conformément aux objectifs du PDU d'Ile de France.*

A2 Trois critères à respecter : continuité, maillage et intercommunalité

Les aménagements spécifiques réalisés ces dernières années sont souvent peu fréquentés parce que mal conçus, en particulier les pistes cyclables. Les principales erreurs en cause sont les discontinuités, le manque de connexions avec le reste du réseau et l'absence de coordination intercommunale. L'exemple type est la portion de piste cyclable dont on ne voit pas bien comment y accéder depuis la chaussée et qui se termine brutalement à la sortie de la commune à l'endroit où les voitures accélèrent.

Dans tous les projets d'aménagements spécifiques de liaisons douces, nous demandons aux responsables publics de veiller au respect des trois critères de base qui assureront leur sécurité et leur fréquentation :

- *la continuité des aménagements, en particulier pour le franchissement des ouvrages d'art, qui requiert parfois des solutions imaginatives ;*
- *leur maillage constant avec le réseau de voirie existant ;*
- *la gestion intercommunale de ces projets.*

A3 La mixité des aménagements, et la redistribution de la voirie sont les clés de la réussite

Il serait illusoire et inutile de vouloir créer des réseaux spécifiques séparés pour les piétons, pour les cyclistes, pour les bus et pour les automobilistes. Le cas de la ville nouvelle d'Evry, véritable labyrinthe en 3 dimensions avec ses 4 réseaux (piétons, vélos, voitures et bus en site propre) peu ou pas interconnectés, est l'exemple type de ce qu'il ne faut pas faire pour développer l'usage du vélo ou de la marche à pied.

Le partage bien conçu de la voirie, dans le respect de la sécurité de chacun des usagers est la clé de la réussite. Les aménagements spécifiques de type véloroutes et voies vertes sont utiles, mais ne pourront pas atteindre une densité suffisante pour faire face aux besoins en termes de déplacements urbains et interurbains. L'Essonne possède déjà un réseau dense et de bonne qualité de voiries dont le seul défaut est d'avoir été aménagées en fonction des contraintes imposées par la circulation automobile.

Nous demandons aux responsables politiques et aux aménageurs de prévoir et d'organiser le partage de la voirie en retenant que la règle générale doit être la coexistence :

- *des vélos et des automobiles sur la chaussée des routes et des rues ;*
- *des vélos et des bus sur les voies de bus en site propre .*

- *des piétons, des poussettes et des fauteuils roulants sur les trottoirs ;*
- *de l'ensemble piétons, rollers(1) et vélos sur les voies mixtes(2)*

remarque 1 En dehors des **voies mixtes de type voies vertes goudronnées** la place des **rollers** est plus difficile à définir dans des règles générales que celle des vélos ou des piétons, d'autant plus qu'elle n'est pas encore clairement régie par le code de la route. Elle doit être réfléchie avec souplesse et en fonction de la vitesse de l'usager. Par exemple un roller rapide peut être gênant sur un trottoir mais acceptable au même titre qu'un vélo sur la chaussée de certaines rues en ville. D'une façon générale, les rollers nécessitent des voies larges et des revêtements de bonne qualité, ce qui convient bien aussi aux vélos, poussettes et fauteuils roulants. C'est pourquoi prévoir l'usage des rollers facilite l'ensemble des circulations douces.

remarque 2 On appelle ici "**voies mixtes**" les aménagements destinés à être fréquentés aussi bien par des piétons que par des vélos ou rollers. L'exemple type est la « voie verte » telle que définie par l'AF3V, c'est à dire un cheminement de 3 à 5 m, de large, en site propre, généralement destiné en priorité aux déplacements de loisirs, en zone naturelle ou d'espaces verts. Mais cela peut être également le « **trottoir cyclable** » en zone péri-urbaine, ou la « **bande dérasée multifonctionnelle revêtue** » (bas-côté goudronné) le long des routes en zone inter-urbaine.

A4 Non aux pistes cyclables alibi !

En Essonne, la plupart des pistes cyclables existantes sont peu utilisées car peu utilisables, sauf par les piétons car elles occupent souvent la place d'un trottoir : pistes mal entretenues, d'un seul côté de la route, mal connectées au reste de la voirie avec peu d'entrées et de sorties, ou encombrées de voitures en stationnement ou soulevées par les racines d'arbres... Les cyclistes évitent de s'y faire piéger et restent sur la chaussée automobile malgré les fréquents panneaux indiquant le caractère obligatoire de la piste. Ce type d'aménagement et de signalisation ne sert que d'alibi pour les responsables publics afin d'échapper à leurs responsabilités et n'assure pas la sécurité des cyclistes.

La réalisation de pistes cyclables utiles requiert des exigences techniques souvent difficiles à réunir dans le cas de l'Essonne (voir §15.). C'est pourquoi nous demandons aux responsables publics de n'envisager la solution de pistes cyclables en site propre (réservées aux seuls cyclistes depuis le décret du 14 septembre 1998) que lorsque les conditions nécessaires à leur bonne utilisation sont réunies : pistes unidirectionnelles de chaque côté de la route, présence d'un trottoir pour les piétons, entrées et sorties fréquentes, largeur suffisante pour permettre l'entretien...

Lorsque cela n'est pas possible, pour des questions d'emprise en largeur en particulier, ou lorsque cela ne répond pas à la nécessité impérieuse de sécurité, il vaut mieux opter pour la « voie mixte » en site propre pour les piétons, rollers et cyclistes lents d'une part, et pour les bandes cyclables sur la chaussée principale pour les autres cyclistes, d'autre part.

A5 Définir des axes structurants

La définition d'axes structurants, c'est à dire d'itinéraires majeurs pour les liaisons douces sur un ensemble de communes, au niveau du département de l'Essonne, en connexion avec les départements voisins, est nécessaire pour organiser et structurer un réseau d'aménagements spécifiques, maillé et continu à moyen terme.

Deux types d'axes doivent être privilégiés :

- *Les axes de déplacements quotidiens majeurs, qui sont déjà définis par les axes routiers principaux, en particulier les routes nationales N7, N20, N191 et la Francilienne (N104)... et qui nécessitent l'aménagement de bandes cyclables, de pistes cyclables ou de voies mixtes selon les cas ;*
- *Les axes indépendant des grands axes routiers, en général de type « voies vertes », adaptés en priorité aux loisirs. Ce sont en particulier : les berges de Seine, les berges de l'Orge, l'aqueduc de la Vanne, les voies ferrées désaffectées (comme le tronçon Milly – Sainte Escobille), la liaison*

entre les forêts de Senart, de Rougeau et de Fontainebleau, et enfin les liaisons avec les projets de véloroutes européennes longeant l'Essonne, en Seine-et-Marne d'une part, et dans les Yvelines d'autre part.

Entre ces axes structurants, le réseau de voirie départemental et communal existant permet d'irriguer l'ensemble du territoire et ne nécessite généralement que des aménagements légers, de type « bande dérasée multifonctionnelle » pour les routes les plus passantes, pour assurer la sécurité des cyclistes.

A6 Organiser la coordination entre services techniques et la formation de leurs agents

Certains aménagements intéressants dans leur principe sont peu utilisés à cause de défauts techniques considérés comme de détail au moment de leur réalisation (voir partie B). En effet, les agents des services techniques des collectivités territoriales ont rarement bénéficié de formation spécifique sur les liaisons douces, et ne sont souvent pas eux-mêmes utilisateurs de ces modes de déplacement au quotidien. De même, certaines incohérences d'aménagement s'expliquent par le manque de coordination des différents services territoriaux concernés.

Nous demandons aux responsables politiques et aux aménageurs de coordonner leurs efforts et de dépasser les clivages administratifs et territoriaux de compétence pour assurer la cohérence des équipements..

Nous leur demandons de veiller à ce que les agents des services techniques de la voirie, de l'environnement et des aménagements urbains bénéficient d'une formation théorique et pratique sur les spécificités des aménagements et de la sécurité des déplacements non motorisés.

A7 Prévoir et assurer au quotidien l'entretien des aménagements

Même les aménagements de liaisons douces les mieux conçus sont parfois inutilisés faute d'entretien. Une piste mal entretenue est une piste inexistante : des éclats de verre ou de cailloux sur une bande ou une piste cyclable font se rabattre aussitôt les cyclistes sur la chaussée automobile, souvent bien mieux entretenue. Pour leur part les piétons, à plus forte raison les personnes en fauteuil roulant ou avec poussette, évitent les cheminements défoncés, boueux ou encombrés d'obstacles, et se retrouvent sur la chaussée plus confortable.

Nous demandons aux responsables politiques et aux aménageurs de définir et de faire connaître, dès la conception d'un aménagement :

- *la structure qui sera chargée de l'entretien ;*
- *l'origine des moyens financiers correspondants ;*

et de s'assurer que cette responsabilité quotidienne d'entretien a bien été intégrée par les différentes personnes du service concerné.

A8 Adapter les règlements de circulation

En dehors des aménagements spécifiques, beaucoup de problèmes de circulation et de sécurité pour les piétons et les vélos dépendent du respect des règlements de circulation routière dont sont chargés en particulier la police et le maire.

Nous demandons à la police et aux maires, d'une part, d'établir et de faire appliquer des règlements clairs :

- *pour limiter la vitesse des automobiles (et éventuellement des cyclistes sur les voies mixtes) ;*
- *pour interdire le stationnement des voitures et camions sur les trottoirs et pistes cyclables, ainsi*

que les déjections canines ;

- pour éviter l'encombrement des trottoirs par du mobilier urbain, des bacs de collecte de verre ou de papier, des panneaux publicitaires ou de signalisation ;
- pour délimiter des lieux et horaires de dépôt des poubelles, afin de préserver la continuité des trottoirs et voies mixtes à toute heure,

d'autre part, d'adapter les règlements de circulation pour faciliter les déplacements à pied ou à vélo, en particulier en définissant plus fréquemment :

- des zones 30 dans les rues étroites et fréquentées ;
- des « contresens cyclables » (mise à double sens pour les vélos des rues à sens unique)
- la circulation des vélos dans les voies réservées aux bus ;
- des « tourne-à-droite » autorisés pour les cyclistes à certains feux rouges ;
- des priorités en faveur des piétons et des cyclistes aux intersections chaque fois que possible.

A9 Des emplacements vélos et poussettes dans les immeubles d'habitation et lieux publics

La présence de locaux spécifiques, protégés et de taille suffisante pour les vélos et poussettes dans les immeubles d'habitation, d'une part, et de parcs à vélos à proximité des entrées de lieux publics, d'autre part, est importante pour favoriser les circulations douces.

En plus de parcs à vélos dans les lieux publics, nous demandons que des garages à vélos et à poussettes soient prévus dans les projets publics ou privés d'urbanisme, et favorisés par des incitations fiscales dans les travaux de rénovation de constructions anciennes.

A10 Favoriser l'intermodalité avec les transports en commun

La possibilité de passer facilement d'un mode de déplacement individuel à un transport en commun est déterminante pour accroître l'usage du vélo ou de la marche à pied pour les déplacements quotidiens. En Essonne, la combinaison vélo + train par exemple est souvent la solution optimale pour les allers-retours vers Paris, ou de banlieue à banlieue.

Des aménagements spécifiques, en concertation avec les responsables des sociétés de transport et la SNCF, doivent être généralisés pour faciliter l'accès aux transports en commun pour les cyclistes, poussettes et personnes en fauteuil ou à mobilité réduite, en particulier :

- les plans inclinés ou ascenseurs pour l'accès aux différents quais des gares,
- les plates-formes surbaissées dans les bus,
- les parcs à vélos bien situés, abrités et/ou gardés à l'entrée des gares,
- l'équipement des gares en consignes à vélos.

Sur certaines lignes de bus, l'instauration d'une possibilité d'arrêts à la demande faciliterait également le recours aux transports en commun

Le cas particulier de l'aéroport d'Orly, situé en zone très urbanisée, demande un réaménagement spécifique, tant les conditions d'accès autres qu'en voiture sont difficiles, alors que l'accès par le bus ou à vélo conviendrait bien à de nombreux déplacements professionnels.

A11 Pratiquer une vraie concertation avec les usagers, en amont des projets

La concertation avec les usagers et les associations est souvent perçue par les responsables publics comme une lourdeur et une perte de temps. En fait, c'est l'absence de concertation qui est souvent une source de perte de temps et de récriminations lorsque le projet est trop avancé pour être amélioré. La concertation avec les usagers en amont de tous les projets d'urbanisme, comme le prévoit la loi SRU sur la démocratie de proximité, peut au contraire être un gage d'efficacité, pour peu que les divers groupes d'associations fassent l'effort de définir au préalable un consensus et une expression commune, comme vise à le faire la FCDE.

Nous demandons expressément aux responsables politiques, avec leurs adjoints des services techniques, de consulter les associations d'usagers dès le début des projets d'urbanisme, et de leur fournir les plans des projets à leurs différentes phases d'avancement, bien avant l'enquête publique, souvent formelle et trop tardive.

A12 Informer et sensibiliser le public pour atteindre les objectifs

La valorisation de nouveaux équipements destinés aux circulations douces requiert une phase de promotion et d'information ainsi qu'une signalisation claire et visible.

Plus largement, les responsables politiques ont aussi un rôle à jouer, de concert avec nos associations, pour faire évoluer les habitudes locales trop polarisées sur l'usage de la voiture individuelle, et pour inciter à l'usage des modes de « déplacements doux » afin d'atteindre les objectifs du Plan de Déplacements Urbains.

Nous demandons que la promotion des équipements auprès des usagers potentiels et la signalisation sur le terrain soit bien prises en compte dans la conception et le financement des projets.

◆ 12 demandes aux responsables techniques***B1 Pas de projets d'urbanisme sans piétons et cyclistes***

Les piétons et les cyclistes ont droit d'accès à toutes les infrastructures, sauf aux autoroutes et voies express. Le plus irréductible des automobilistes devient à un moment ou à un autre de son parcours un piéton. Et en tant que piéton il cherche toujours le chemin le plus court pour aller d'un point à un autre. Bien des aménagements récents ont oublié ces données de base et nous donnent le spectacle de piétons passant sur un talus boueux pour aller d'un parking jusqu'à l'entrée d'un bâtiment ultra-moderne, comme à la gare TGV de Massy par exemple...

Nous demandons aux responsables techniques, suivant les dispositions de la récente loi sur l'air, de prévoir dans le détail et de sécuriser les cheminements des piétons (y compris fauteuils roulants et poussettes) et des cyclistes dans tous les projets d'aménagements d'urbanisme et d'améliorer progressivement les installations existantes qui n'ont pas pris en compte ces objectifs.

Cette règle ne concerne pas seulement les voiries au sens strict mais aussi les aménagements urbains :

- *organisation de la circulation à pied, en fauteuil roulant, avec une poussette ou à vélo dans un lotissement, une ZAC ou une zone commerciale ;*
- *accès aux bâtiments, avec par exemple le doublement d'escaliers par des plans inclinés sécurisés par paliers ;*
- *franchissement d'ouvrages d'art avec si besoin des solutions imaginatives telles que des passerelles en encorbellement.*

B2 Cyclistes : sur la chaussée, en sécurité

La place normale du cycliste, à l'exception des enfants de moins de huit ans autorisés à rouler sur les trottoirs, c'est la chaussée, avec les voitures. L'Essonne offre un réseau dense de routes et de rues de bonne qualité adaptées au vélo. Mais les automobilistes franciliens finissent par oublier qu'ils doivent partager la chaussée avec les cyclistes.

Le non-respect des limites de vitesse en France est la principale source d'insécurité pour tous, et pour les piétons et vélos en particulier. Des aménagements de voirie sont réalisés à grands frais pour essayer d'obliger les automobilistes à respecter les limites de vitesse. Dans l'Essonne, le rétrécissement de la largeur des chaussées (avec parfois des bandes centrales surélevées pour créer des « effets mur ») est la technique la plus utilisée depuis quelques années, et la plus efficace pour limiter la vitesse des voitures et des camions. Si elle permet effectivement de réduire les accidents de voitures, cette technique génère en contrepartie une forte insécurité pour les cyclistes.

Ainsi, alors que le PDU prévoit de redistribuer l'espace pris à l'automobile en faveur des circulations douces, ces rétrécissements créés par neutralisation et bétonnage d'une bande centrale ou par installation de chicanes latérales mettent partout les cyclistes en danger.

Nous demandons de profonds changements de méthode pour faire respecter la place et la sécurité des cyclistes sur la chaussée, et conjointement, pour améliorer les possibilités de déplacements des piétons. En particulier :

1. *Lors des opérations de rétrécissement de voirie, nous demandons selon les cas*

- *soit le passage en « zone 30*
- *soit la récupération en faveur des circulations douces de l'espace pris à la circulation automobile pour y créer des bandes ou des trottoirs cyclables.*

2. *Le long des routes à fort trafic automobile, nous demandons la création :*

- *soit de pistes cyclables, lorsque cela est techniquement possible (voir ci-dessous)*
- *soit de bandes cyclables en zone urbaine*
- *soit de bandes multifonctionnelles qui devraient être progressivement généralisées en zone rurale*
- *soit de voies mixtes en site propre pour les piétons et vélos lents, en particulier pour la desserte des établissements scolaires, sportifs ou culturels, complétées par la délimitation de bandes cyclables sur les chaussées à fort trafic.*

3. *Lorsque aucune de ces solutions n'est possible techniquement sur un tronçon, nous souhaitons le traçage sur la chaussée de pictogrammes rappelant aux automobilistes que les cyclistes aussi ont droit à la chaussée, et que pour effectuer un dépassement ils devront changer de voie afin de maintenir la marge de sécurité obligatoire de 1m ou 1,50 m entre leur voiture et les vélos.*

4. *En cas d'installation de bandes rugueuses, de dos d'âne ou de chicanes pour ralentir la vitesse des voitures, nous souhaitons qu'un espace libre soit laissé sur la droite de la chaussée de façon à permettre le passage direct des vélos.*

5. *Enfin, lors de la création de ronds-points sur des routes à fort trafic, nous demandons l'installation de petits terre-pleins à chaque entrée et sortie de façon à séparer le flux des voitures de celui des vélos à l'endroit où les voitures et camions tendent à frôler la bordure.*

B3 Pistes cyclables en site propre : 5 critères à respecter

La réalisation de pistes cyclables en site propre le long des routes à fort trafic paraît souvent une option souhaitable. Cependant pour être réellement utilisables, elles doivent respecter une série de critères :

- 1- pistes de chaque côté de la route en général (pas de pistes bi-directionnelles sauf cas particulier),
- 2- largeur suffisante pour permettre un entretien régulier,
- 3- existence d'un passage pour piétons parallèle (toute piste cyclable empruntée par des piétons faute de trottoir devient *ipso-facto* une voie mixte ou un trottoir cyclable, et perd son statut de voie réservée aux cycles),
- 4- des connexions très fréquentes avec la chaussée pour permettre les entrées et les sorties,
- 5- l'absence de discontinuités, de dangers tels que la traversée de sorties de voies rapides ou d'autoroutes, et d'obstacles tels que des chicanes ou des revêtements soulevés par les racines d'arbres.

Nous demandons aux responsables techniques de n'envisager de pistes en site propre réservées aux cyclistes que lorsque ces 5 critères sont réunis et répondent à un réel besoin de sécurisation des cyclistes. Lorsque cela n'est pas possible le long des routes à fort trafic, nous demandons d'aménager :

- *d'une part une voie mixte pour piétons, rollers, et vélos lents, souvent mieux adaptée, en particulier pour l'accès aux établissements scolaires, sportifs ou culturels ;*
- *d'autre part une bande cyclable simple pour les vélos rapides de chaque côté de la chaussée.*

Remarque 3 La bande cyclable est une voie réservée exclusivement aux cycles sur la chaussée. Elle doit faire l'objet d'un arrêté et être signalisée en tant que telle. La « bande dérasée « multifonctionnelle », mieux adaptée aux zones interurbaines se présente comme une piste cyclable le long de la chaussée mais n'est pas réservée aux cyclistes : elle peut servir aussi bien aux piétons qu'aux véhicules en difficulté, et elle ne fait pas l'objet d'une signalisation spécifique.

B4 Respecter l'esprit du nouveau code de la route de 1998 et les orientations du PDU

Les modifications apportées au code de la route par le décret du 14 septembre 1998 précisent bien la place des cyclistes sur la chaussée, en prévoyant en particulier les largeurs minimum de dépassement par les automobiles (de 1m à 1m50), la possibilité pour les cyclistes de rouler à 2 de front, et le caractère non obligatoire des pistes cyclables, sauf cas particulier avec accord des autorités préfectorales.

- *Nous demandons aux responsables techniques de respecter l'esprit du nouveau code de la route qui rappelle le droit des cyclistes à circuler sur la chaussée, sauf sur autoroutes ou voies express, et par conséquent :*
- *- de n'utiliser qu'exceptionnellement le panneau rond B22a rendant les pistes cyclables obligatoires, et seulement lorsque ces pistes répondent bien aux critères de praticabilité définis ci-dessus au N°15, et qu'il existe une nécessité particulière de sécurisation des cyclistes.*
- *- de retirer les panneaux d'obligation installés systématiquement par le passé, et de les remplacer par le panneau C113 de simple indication de piste cyclable. Il appartiendra aux services intéressés d'inciter les usagers à utiliser les pistes non obligatoires en les rendant attractives par la qualité de leur réalisation et de leur entretien.*
- *Nous demandons aux responsables techniques de respecter les objectifs du PDU qui prévoit une redistribution de la voirie en faveur des circulations douces.*

B5 Définir un plan de circulation des piétons au niveau communal

Contrairement aux voitures et même aux vélos, il n'existe généralement pas, même à l'échelle communale, de

plans complets de circulation pour les piétons qui fassent l'inventaire non seulement des trottoirs et des voies mixtes, mais aussi des sentiers aménagés ou non. Or un état des lieux précis est un préalable à tout plan d'amélioration global. Et bien souvent des chemins spontanés très fréquentés sont supprimés lors d'opérations d'urbanisme parce qu'ils n'ont pas d'existence légale qui les protège.

Nous demandons que les services techniques des communes et des communautés de communes établissent l'inventaire des cheminements existants et de leur fréquentation (comme cela est fait pour les réseaux d'assainissement, de téléphone, d'électricité ou d'écoulement des eaux pluviales) comprenant :

- *les trottoirs et leurs caractéristiques (largeurs, revêtement, décrochements, seuils...),*
- *les voies mixtes (vélos + piétons + rollers),*
- *les espaces réservés aux piétons (places, esplanades...),*
- *les sentiers piétonniers aménagés et leurs discontinuités,*
- *et surtout les passages piétonniers spontanés, révélateurs de passages fréquentés sur des chemins non classés.*

et qu'en conséquence :

- *ils définissent les aménagements souhaitables pour sécuriser et améliorer la circulation des piétons,*
- *ils procèdent au classement de certains chemins afin de les préserver en cas d'aménagements immobiliers,*
- *et il repositionnent certains arrêts de bus.*

B6 Des trottoirs d'au minimum 1,4 m de large, sans dévers

Depuis trop longtemps, le trottoir est devenu la variable d'ajustement pour assurer des chaussées suffisamment larges aux automobiles ou permettre l'accès facile aux garages. C'est ainsi qu'on trouve dans nos villes des portions de trottoirs de 30 ou 40 cm de large qui ne servent qu'à protéger les murs ! Or, sur le trottoir, les piétons doivent pouvoir se croiser, marcher à deux de front, passer avec une poussette ou en fauteuil roulant. Le développement des rollers dans certains secteurs exigerait des largeurs encore bien supérieures. Trop souvent aussi pour faciliter les sorties de garages les aménageurs acceptent des dévers qui rendent la marche inconfortable et mettent les usagers de fauteuils roulants en danger de basculer.

C'est pourquoi nous demandons le respect des normes suivantes pour les trottoirs :

- *une largeur minimum standard de 1,4 m ;*
- *des largeurs supérieures dans les secteurs à plus forte affluence : 1,8 m là où circulent de 10 à 30 piétons à la minute aux heures d'affluence; 2,5 m minimum là où circulent plus de 30 piétons à la minute ou des rollers ;*
- *pas de dévers de plus de 2%.*

Lorsque la voirie est trop étroite, il faut choisir entre :

- *le passage à sens unique pour les automobiles, avec contre-sens éventuel pour les cyclistes,*
- *le passage en « zone 30 » avec priorité pour les piétons et cyclistes sur toute la largeur de la chaussée et mise à niveau du trottoir et de la chaussée,*

- ou éventuellement un cheminement piétonnier d'au moins 1,4 m de large sur l'un des 2 côtés.

B7 Bandes cyclables ou bandes multifonctionnelles : 1,5 m de large minimum ; voies vertes : 3,5 m minimum

Des bandes cyclables trop étroites sont plus dangereuses qu'utiles pour les cyclistes, surtout si elles sont bordées d'un trottoir qui crée un « effet de mur ». En effet, les automobiles circulant sur la chaussée adjacente ont plus souvent tendance, dans ce cas, à frôler les cyclistes, sans respecter les largeurs minimum de dépassement (1m en ville, 1,5m hors agglomération).

De même, des voies mixtes trop étroites génèrent des conflits d'usage entre piétons, rollers et cyclistes.

Nous demandons le strict respect des largeurs minimales recommandées par le CERTU et l'AF3V pour les aménagements cyclistes ou mixtes :

- *bandes cyclables unidirectionnelles : minimum hors marquage : 1,5 m en présence de trottoir ou de mur à droite, 1,25 m sinon ; (et maximum 2 m, de façon à ne pas générer de stationnement illicite).*
- *Piste cyclable unidirectionnelle : minimum 2 m à 2,5 m de façon à permettre le passage des engins d'entretien*
- *pistes cyclables bi-directionnelles : 2,5 à 3 m minimum si elles sont effectivement fréquentées uniquement par des vélos*
- *voies mixtes (ou « voies vertes ») : 3,5 à 5 m minimum en fonction de la fréquentation pour permettre la coexistence de cycles, rollers et piétons dans les deux sens. Sur ces voies mixtes, le dévers latéral doit être en permanence limité à moins de 2% pour faciliter la circulation des poussettes et des fauteuils roulants.*

B8 Seuil zéro centimètre à toutes les intersections avec la chaussée

Les « bateaux » aménagés aux intersections des trottoirs et des voies cyclables avec la chaussée présentent encore souvent un seuil de plusieurs centimètres. Dans certaines communes de l'Essonne, selon les habitudes des services techniques ou des entreprises sous-traitantes, c'est même la règle de considérer 2,5 cm comme la hauteur normale et d'accepter jusqu'à 5 ou 6 cm comme une tolérance! Or, ces décrochements ne sont pas seulement pénibles pour les cyclistes, mais ils sont aussi dangereux quand on doit les prendre de biais. Des accidents dus à ces décrochements se sont déjà produits sur nos communes mais ne sont pas répertoriés car ils ne mettent pas en cause un tiers.

Considérant que les exigences d'écoulement de l'eau peuvent très bien être respectées sans marquer de seuils comme le montre l'expérience de certaines grandes villes, nous demandons aux services techniques et aux entreprises de travaux publics :

- *de se donner pour règle l'absence de seuil (seuil zéro centimètre strict) à toutes les intersections de voies mixtes ou de pistes cyclables avec la chaussée,*
- *d'abaisser progressivement à zéro cm ou au maximum à 2 cm les seuils aux intersections des chemins piétonniers,*
- *et d'une manière générale, nous demandons pour les futures réalisations, que soit sensiblement abaissée la hauteur des trottoirs, voire que les chaussées et trottoirs se situent au même niveau, comme cela se pratique dans les zones 30 ou piétonnes.*

B9 La ligne droite pour aller droit au but

Cyclistes et piétons recherchent toujours le chemin le plus court pour aller d'un point à un autre. Pour se rendre au travail le matin, ou prendre le train, les piétons ont vite fait de créer des raccourcis pour gagner ne serait-ce que 10 à 20 m là où le chemin fait un détour. Inutile donc d'aménager des sentiers piétonniers tortueux sous prétexte d'esthétisme. De même forcer les piétons à faire un détour sous prétexte de sécurité en éloignant les passages piétonniers des intersections a l'effet inverse. L'infraction est alors fréquente, quel que soit le danger !

Nous demandons aux services chargés des plans d'aménagements de circulations douces de rechercher les tracés les plus directs et les plus courts possibles pour réellement favoriser les déplacements à pied ou à vélo en ville.

B10 Chasser les obstacles, stops et chicanes inutiles et rétrécissements de chaussée mettant en danger cyclistes et piétons

De nombreux passages piétonniers ou cyclistes sont interrompus par des barrières ou des chicanes, en particulier pour empêcher les vélocycles de passer. Or ces passages doivent pouvoir être empruntés aussi par des poussettes ou des fauteuils roulants, et ne pas obliger le cycliste à poser le pied à terre. Et il n'est pas possible d'empêcher physiquement un vélocycle ou une moto de passer là où un fauteuil roulant ou un vélo le peuvent. La technique des chicanes serrées est un aménagement sécuritaire qui gêne beaucoup plus les usagers autorisés que les contrevenants occasionnels. A la plupart des intersections et parfois même avec des voies privées ou des sorties de stations d'essence, la pratique courante est de mettre un signal stop côté cyclistes, sans que l'on se pose la question de savoir pourquoi les cyclistes répugnent à mettre pied à terre. Quelques heures de pratique urbaine du vélo auraient fait comprendre que c'est au moment où il redémarre qu'un cycliste est le plus vulnérable, car en recherche d'équilibre et pas encore assez rapide pour éviter un danger.

De même, si la piste cyclable ou mixte longe une route principale, et alors que le code précise bien qu'elle fait partie de la voie principale, la pratique courante est de ne pas lui donner la priorité en intersection avec une voie secondaire même s'il y a un stop au débouché de cette voie secondaire.

Nous demandons aux organismes chargés des ouvrages de circulation douces de renoncer à l'aménagement de chicanes afin de faciliter la circulation de l'ensemble des usagers. Des barrières ou des bornes amovibles (pour permettre le passages de véhicules d'entretien ou de secours) sont suffisantes pour empêcher les voitures de pénétrer sur les espaces piétons ou mixtes. Un passage d'au moins 1m de large doit être laissé de chaque côté pour permettre le passage aisé de poussettes, vélos ou fauteuils roulants. L'interdiction de passage des véhicules motorisés, ou éventuellement la tolérance de passage pour les vélocycles de petite cylindrée, doit être clairement indiquée par des panneaux de signalisation, à charge aux forces de police et aux usagers de faire respecter ces règles.

Nous leur demandons de bannir les rétrécissements de chaussée de plus de 15 mètres de long, particulièrement en côte s'ils ne peuvent aménager des passages latéraux pour les cyclistes et à plus forte raison les piétons.

Aux intersections avec les rues et routes peu passantes, avec bonne visibilité réciproque, nous souhaitons que le stop soit positionné sur la route qui traverse la voie de circulation douce et non pas le contraire.

De même, lorsqu'une piste longe une voie principale sur laquelle débouche une rue avec signal stop, nous souhaitons que le signal et les marquages au sol montrent clairement aux automobilistes arrivant de la rue secondaire que les cyclistes ont priorité sur eux et qu'ils doivent alors, si nécessaire, marquer leur stop en deux fois.

B11 La qualité des revêtements pour rouler et pour marcher sans difficulté

La qualité des revêtements est déterminante pour la fréquentation des aménagements de circulation douces : des pavés à l'ancienne ou des gravillons peuvent être esthétiques, mais sont gênants, voire dangereux pour les

vélos, poussettes, fauteuils roulants et même pour les piétons mal assurés.

Des revêtements lisses et fermes, mais non glissants (cas des pavés en grès plats ou de certaines peintures sur les chaussées), résistants et faciles à entretenir sont indispensables pour les circulations douces. Le bitume reste souvent le meilleur compromis pour les déplacements urbains, la distinction entre voies pour automobiles et voies de circulations douces pouvant être marquée par des bitumes de couleurs différentes. Dans le cas de voies vertes dans un cadre naturel, la technique du sable compacté peut être préférée pour des questions d'esthétique et d'insertion dans le paysage, mais elle demande un entretien plus fréquent, et n'est pas favorable aux déplacements cyclistes par temps de pluie, ni aux rollers en général.

B12 Des parcs à vélos bien placés, abrités et sécurisés

La présence de parcs à vélos est reconnue comme un facteur important pour favoriser ce mode de déplacement. Mais la qualité de ceux-ci et surtout leurs emplacements sont déterminants pour limiter le risque de vol ou de vandalisme et assurer leur fréquentation.

Nous demandons l'aménagement de parcs à vélos bien situés, à proximité immédiate des entrées ou à l'intérieur des lieux qu'ils sont censés desservir, et, à défaut de pouvoir être gardés, placés bien en vue des passants et des personnes des bâtiments adjacents de façon à limiter le risque de vol ou de vandalisme. Dans les parcs très fréquentés, nous demandons également la mise en place de consignes à vélos sécurisées.