

Piétons - Cyclistes

Aménager conjointement pour les piétons et les cyclistes – Mode d'emploi

Flavien Lopez – 14 mars 2024



Questionner la place de tous les modes...

...Pour fournir des aménagements qualitatifs à la fois aux piétons et aux cyclistes

Réinterroger la place attribuée à la voiture

- Réduire la largeur des voies
- Ajuster le nombre de files de circulation
- Supprimer ou réaffecter le stationnement



Giratoire Pompadour – Source : Google Maps

Réinterroger la place attribuée à la voiture

- Réduire la largeur des voies
- Ajuster le nombre de files de circulation
- Supprimer ou réaffecter le stationnement



Giratoire Pompadour – Source : Val de Marne



Avant

Après

Montreuil – Source : Medy Sejai

Modifier les plans de circulation pour agir sur les flux et apaiser les vitesses des véhicules motorisés



Séparer les usages

Objectifs : dimensionnement, lisibilité, continuité et séparation

Désamorcer les conflits d'usage en favorisant des itinéraires confortables, lisibles et continus



⇒ Dimensionner correctement les espaces de chaque usager

⇒ Assurer la continuité et la lisibilité des cheminements

Les usagers doivent *comprendre le comportement attendu de leur part* (positionnement, vitesse, régime de priorité) et le *juger suffisamment crédible* pour l'adopter!

⇒ Le « trottoir cyclable » : une solution technique non réglementaire et non souhaitable (conflits programmés, problèmes d'accès riverains, etc.)

Désamorcer les conflits d'usage en favorisant des itinéraires confortables, lisibles et continus



⇒ Dimensionner correctement les espaces de chaque usager

⇒ Assurer la continuité et la lisibilité des cheminements

Les usagers doivent comprendre le comportement attendu de leur part (positionnement, vitesse, régime de priorité) et le juger suffisamment crédible pour l'adopter!

⇒ Le « trottoir cyclable » : une solution technique non réglementaire et non souhaitable (conflits programmés, problèmes d'accès riverains, etc.)

Différencier les espaces piétons et cyclistes

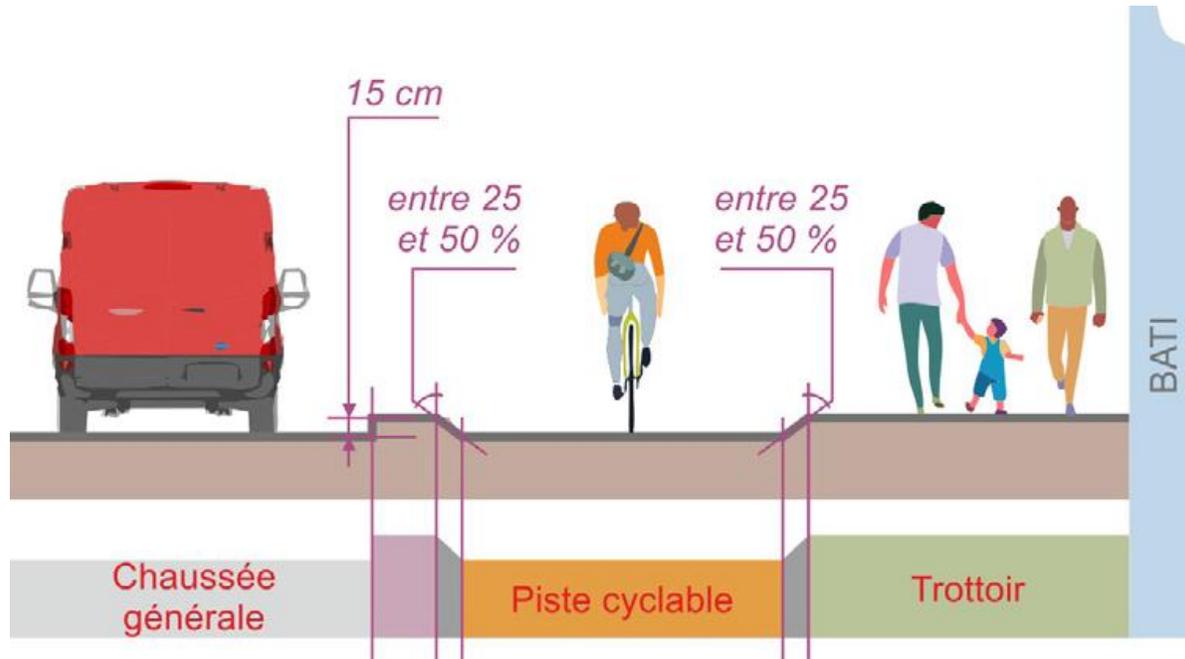
Différenciation par dénivellation



Piste cyclable à hauteur de chaussée

Différencier les espaces piétons et cyclistes

Différenciation par dénivellation

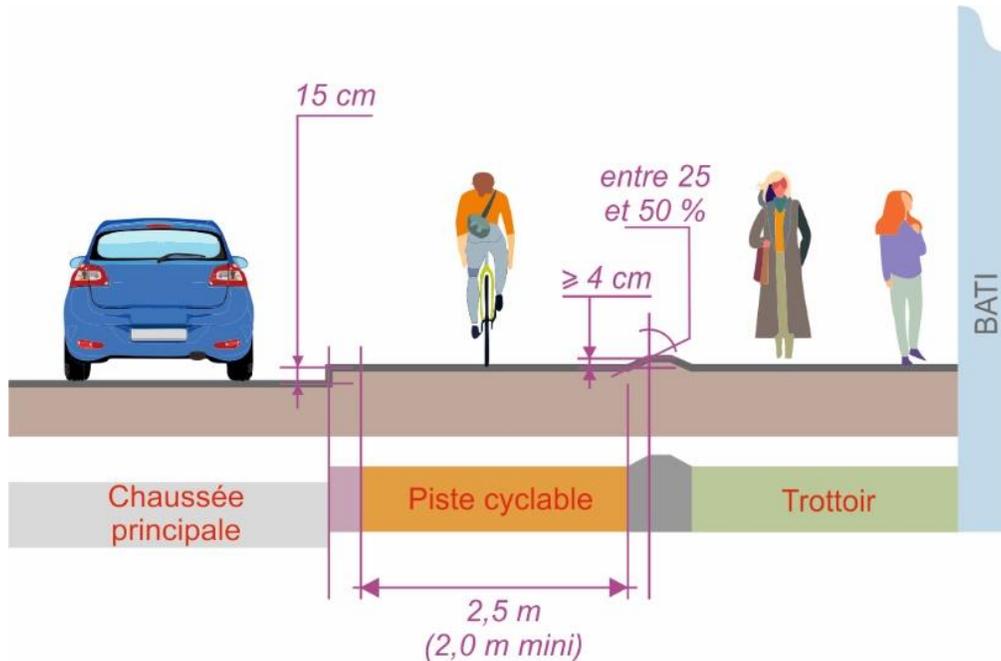


La bordure chanfreinée, une solution gagnant-gagnant?

Choisir un séparateur adapté

notamment quand les cheminements piétons et cyclistes sont au même niveau

[Plus d'informations sur les dispositifs de séparation :](#)



Choisir une séparation repérable et détectable, qui évite les chutes et maximise les largeurs utiles

Différencier des espaces piétons et cyclistes pour plus de lisibilité

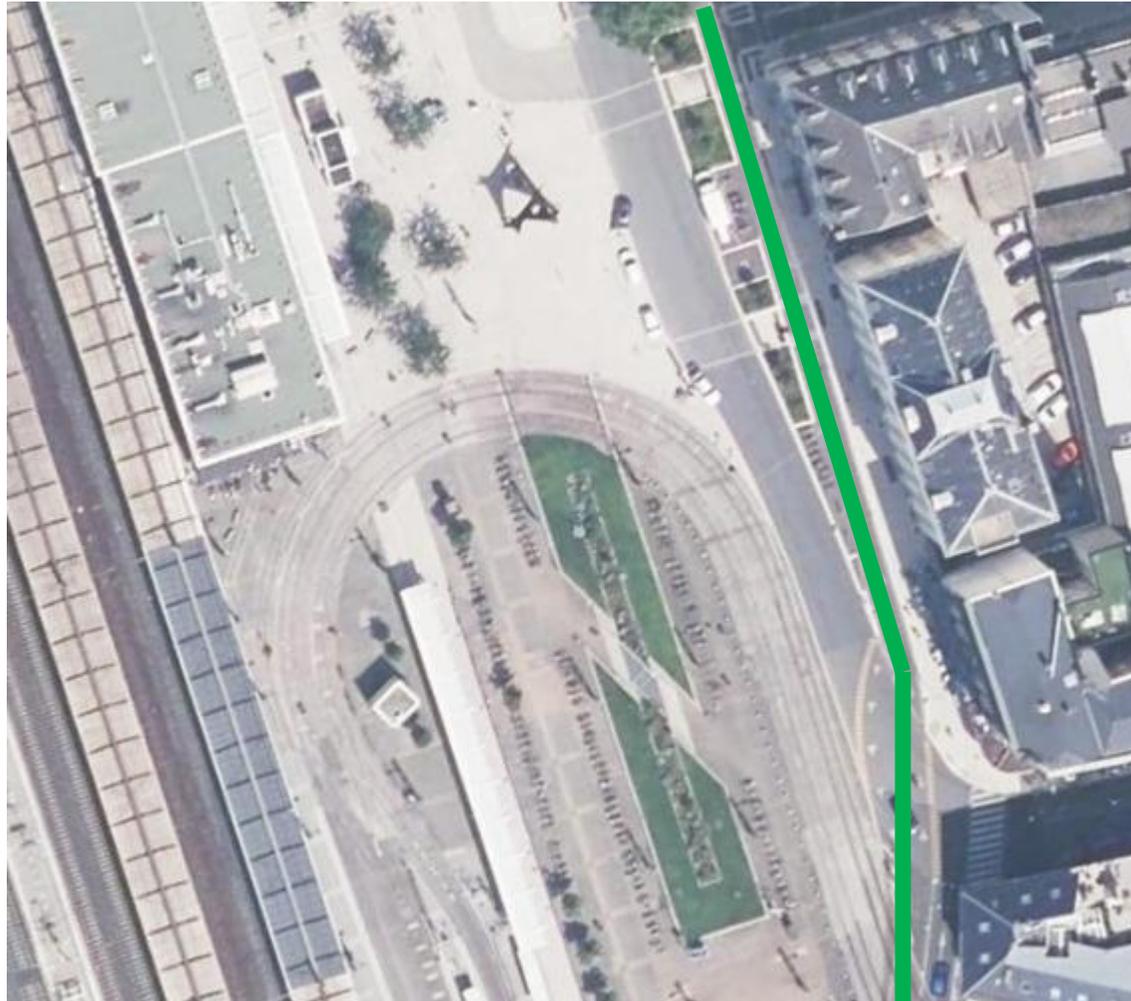
Différenciation par contrastes, de couleur, de texture, etc.



Traiter les points singuliers et traversées en assurant accessibilité piétonne ET continuité cyclable



Traiter les points singuliers et traversées en assurant accessibilité piétonne ET continuité cyclable



Organiser la cohabitation piétons-cyclistes: Possible suivant les flux et le niveau de service recherché

L'aire piétonne



« zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente »

⇒ _Priorisation du niveau de service piéton

⇒ Les cyclistes y sont autorisés par défaut mais circulent à l'allure du pas : peu compatible a priori avec un transit efficace vélo => pertinence d'aménager des itinéraires soignés de contournement





La zone de rencontre



« Zone affectée à la circulation de tous les usagers »

⇒ Présence motorisé, limitée à 2000 uvp/jour pour maintenir une zone marchable et cyclable





La voie verte



« **Route** exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés [...] Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article »

=> La voie verte est une route, indépendante d'une voirie générale : elle ne peut être implantée sur un trottoir

=> Niveau de service altéré si les rencontres/interactions sont trop fréquentes : un aménagement d' « équilibre », possible quand les flux sont modérés



TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION ISSU DES RECOMMANDATIONS ALLEMANDES

(source ERA)

TRAFIC CUMULÉ PIÉTONS + CYCLISTES (NOMBRES DE PASSAGES PAR JOUR)	LARGEUR MINIMUM DE VOIE VERTE (EN M)
--	--------------------------------------

1 000 ET MOINS

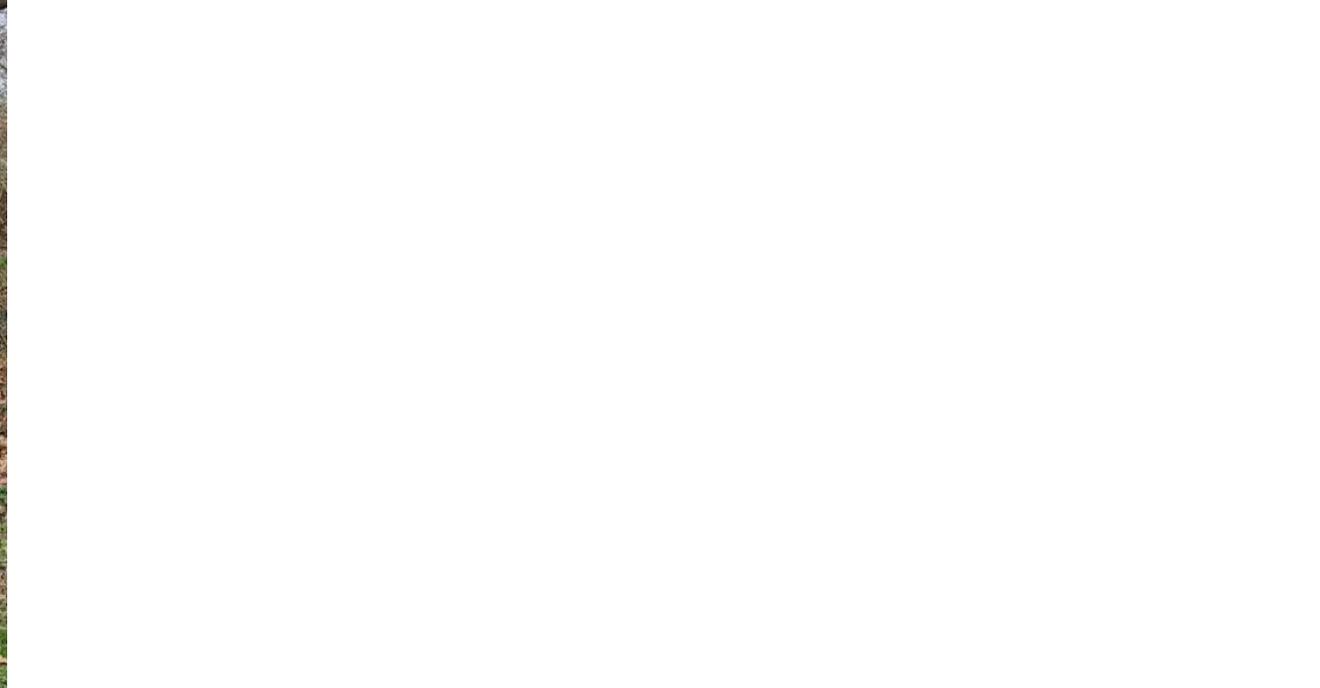
3 M

1 300

3,5 M

1 600

4,0 M



Merci de votre attention

DOSSIER DE PRESSE
BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES 2021

FRANCE 2030
100 MILLIONS de Piétons
PARIS CRÉATIF
TOUS LES RÉSULTATS

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE **2022**

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

La sécurité routière en France
Bilan de l'accidentalité de l'année 2022

INRSR
Septembre 2023

Les trottoirs partagés piétons-cyclistes à l'étranger
Suisse, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni...

Rapport d'étude
novembre 2016

RENDRE SA VOIRIE CYCLABLE
Les clés de la réussite

REPUBLIQUE FRANÇAISE
LEADER
CEREMA
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Baromètre des villes cyclables

Circulez-vous facilement à vélo dans votre commune ?

Participez à la plus grande enquête citoyenne sur le vélo dans le monde !

FUB
le vélo au quotidien

2019 ET 2022

Garantir une cohabitation apaisée entre cyclistes et piétons dans les territoires

La marche au cœur des déplacements du quotidien

LA MARCHÉ EST INTÉRESSANTEMENT PRÉSENTÉ DANS NOS QUARTIERS. Elle est le "ciment de la ville" selon l'expression de Sarah Lacordré et répond à plusieurs enjeux : en premier lieu la mobilité (mode alternatif) ; l'autonomie (accès à une qualité publique de la ville centre) ; la sécurité (moins de piétons et de cyclistes) ; la santé (mode de déplacement le moins coûteux et le plus accessible et l'amélioration de la pollution et des nuisances sonores).

100 DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES