

# Restitution des travaux de l'atelier A

## Cohabitation des cyclistes et des piétons (dans leur diversité)



### Participants

Cécile BALESTRINI, Métropole d'Aix-Marseille-Provence

Delphine DAUTREME, Métropole d'Aix-Marseille-Provence

Séda DROUILLARD-BELKAHIA, Ville de Paris

Franck ETAVE, Mairie Anglet

David PIGNAUD, Toulouse Métropole

Emmanuelle SENAME, Communauté urbaine de Dunkerque

Claire SARTHOU, Communauté d'Agglomération Pays-Basque

# Qu'est-ce qui a guidé les travaux ?

---

- Un constat :
  - Dans les espaces publics urbains, les interactions entre piétons et cyclistes sont nombreuses, avec une évolution des usages (EDPM, vélos cargos, aménagements post covid...).
  - À défaut d'aménagements intuitifs et adaptés, des conflits d'usage peuvent survenir.
  - Il convient de concevoir les aménagements pour qu'ils permettent un haut niveau de sécurité et de service (continuité, efficacité, confort), à la fois pour les piétons et pour les cyclistes, le piéton étant l'utilisateur le plus vulnérable.
- Une problématique : Comment organiser une cohabitation harmonieuse des piétons et des cyclistes sur l'espace public ?

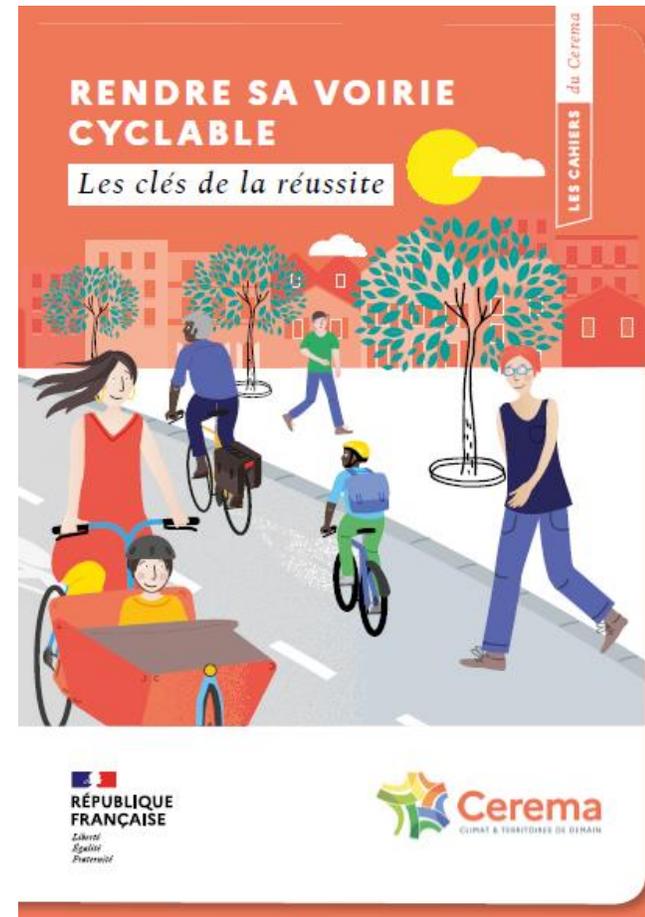
*Comment gérer les intersections piétons/cyclistes au niveau des arrêts de bus ? Quid de la séparation trottoir/pistes cyclables à hauteur du trottoir ? Comment aider les usagers vulnérables à se repérer et se déplacer sans conflit avec les cyclistes ?*

# Qu'est-ce qui a guidé les travaux ?



# Qu'est-ce qui a guidé les travaux ?

- Des livrables :  
Rappel réglementaires, des recommandations :  
voie verte, jurisprudence de Strasbourg



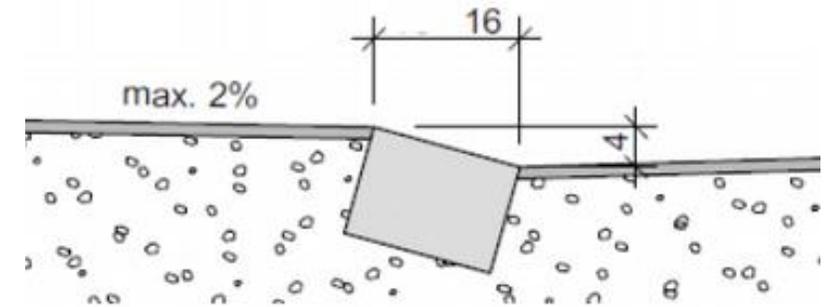
# Qu'est-ce qui a guidé les travaux ?

- Des livrables :

## Repérabilité – détectabilité des séparateurs d'espaces piétons / cycles sur piste à hauteur du trottoir

### Pratiques des collectivités

Type de séparateur	Dispositif mis en œuvre	Caractéristiques (largeur, hauteur)	Matériau	Collectivité	Contexte (environnement)	Avantages	Inconvénients	Observations (coût, précautions d'usage, autres recommandations, outils disponibles...)
Séparateur haut		Hauteur : 15 cm Largeur : 30 cm	Granit	GRAND LYON	Trottoir large	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonne perception et détection par les piétons et cyclistes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Risque de basculement en cas de non perception du dispositif</li> <li>Extrémités « agressives »</li> <li>Interruption du dispositif en arrivée sur traversées, en entrées charretières</li> <li>Dispositif cloisonnant les usagers dans des couloirs</li> <li>Aménagement peu qualitatif, à l'aspect « routier »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Éclairage public de qualité</li> <li>Interruptions à prévoir pour l'écoulement des eaux</li> <li>En place depuis 4 ans</li> <li>Retour d'expérience à venir</li> </ul>
		Hauteur : 15 cm Largeur : 10 cm	Granit		Trottoir large	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonne perception et détection par les piétons et cyclistes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mêmes inconvénients que précédemment</li> </ul>	
		Hauteur : 12 à 15 cm Largeur : 20 cm	Granit		Trottoir étroit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonne perception et détection par les piétons et cyclistes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mêmes inconvénients que précédemment</li> </ul>	



# Qu'est-ce qui a guidé les travaux ?

- Des livrables : Analyse de cas pratiques (arrêts de bus, espaces partagés...) : objectif de l'aménagement, avantages, inconvénients, besoin d'objectiver les ressentis...

Objectif : assurer la continuité de l'aménagement cyclable et maintenir l'accessibilité de la zone d'embarquement

Problématique rencontrée : accéder au quai d'embarquement déporté, notamment pour les PAM

Points résolus :

- continuité de la piste cyclable
- séparation des usages
- création de la traversée piétonne

Questionnement : respect de la priorité piétonne ? Vitesse pratiquée par les cyclistes ?

Besoin d'évaluation, d'observation à court, moyen, long terme des usagers



Cet aménagement, rue de Sévres, est en face de l'entrée de l'hôpital Necker Enfants-Malades et à proximité immédiate de l'Institut National des Jeunes Aveugles

# Les principaux apports de l'atelier :

- La mixité rend service à l'aménageur...pas aux usagers. Une solution possible, pas la règle !



# Les principaux apports de l'atelier :

- Etudier les solutions d'un point de vue global (place de la voiture, place du vélo, place du piéton)



VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRACTIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
<b>30</b> KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
<b>50</b> KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
<b>70/80</b> KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

# Les principaux apports de l'atelier :

- Prendre du recul pour sortir du court terme et anticiper le fonctionnement futur de l'aménagement



# Et s'il fallait retenir une idée principale

Redonner de la place aux piétons, aux cyclistes en questionnant la place de la voiture

