

«Favoriser la marche pour des
centres-villes et centres-bourgs à vivre»



La marche : un mode de déplacement à privilégier dans l'aménagement de l'espace public

Carine Flahaut

Cerema

La Rochelle

le 15 novembre 2018

Différents piétons

- Les piétons qui se déplacent aisément
- Les piétons moins aisés,
 - ◆ Les enfants
 - ◆ Les personnes handicapées moteurs ou sensorielles
 - ◆ Les personnes âgées
 - ◆ Les personnes chargées de bagages, poussant un landau ou tirant un caddie
 - ◆ Les adolescents et adultes -> Smartphone

Article R 412-34 du code de la Route :
Sont assimilés aux piétons :
[...]
1° Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirmes, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;
2° Les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur ;
3° Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas.

- Mais aussi les modes de déplacements non motorisés comme les rollers, les trottinettes, les planches à roulettes

Le piéton se déplace pour diverses raisons

Pour :

- se rendre au travail, à l'école et autres établissements scolaires
- se rendre à un rendez-vous (médecin, services divers)
- faire ses courses (supermarché, supérette)
- se promener, flâner, déambuler
- visiter, découvrir, faire du tourisme
- faire du lèche vitrine
- faire du sport (marches sportives ou jogging)

**Diversité de piétons
Diversité des déplacements**



**Différentes façons de se
déplacer et différents
comportement à prendre
en compte dans les
aménagement**

Les intérêts à développer la marche

- La marche est un mode de déplacement
 - ◆ non onéreux
 - ◆ accessible au plus grand nombre
 - ◆ non polluant
 - ◆ sans contrainte

- Mais aussi :
 - ◆ favorise les liens sociaux
 - ◆ contribue au maintien de l'autonomie des personnes âgées
 - ◆ permet l'apprentissage de l'autonomie aux enfants
 - ◆ permet plus de concentration aux élèves
 - ◆ bénéfique pour la santé

Les besoins des piétons

- Liberté de déplacement : des déplacements courts et dans toutes les directions
- Parcours pratiques : pas de détours, pas d'attente inutile
- Des cheminements sécurisés, agréables et sans obstacle
- Les autres besoins :
 - ◆ Orientation - information
 - ◆ Zones de repos avec bancs et ombrage
 - ◆ Commodités

Le piéton et le code de la route

- Articles R 412-34 à R412-43
- Obligation des piétons :
 - utiliser les espaces dédiés ou le bord de la chaussée
 - utiliser les passages piétons s'ils se trouvent à moins de 50 m
 - traverser perpendiculairement à l'axe des chaussées
 - traverser dans le prolongement des trottoirs en intersection
 - respecter les feux

Les évolutions réglementaires

- Décret du 30 juillet 2008

Introduction d'un principe de **prudence** dans le code de la route à l'égard des usagers les plus vulnérables

Article R. 412-6 du code de la route :
« **le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation.** Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. »

- Décret du 12 novembre 2010

Article R. 415-9 du code de la route : Tout conducteur qui **débouche** sur une **route en franchissant un trottoir** ou à partir d'un accès non ouvert à la circulation publique, d'un chemin de terre ou d'une aire de stationnement **ne doit s'engager** sur la route qu'après s'être assuré qu'il peut le faire **sans danger** et qu'à **une vitesse suffisamment réduite** pour lui permettre un arrêt sur place.

Article R 415-11 du code de la route : Tout conducteur est tenu de **céder le passage**, au besoin en s'arrêtant, **au piéton s'engageant régulièrement** dans la traversée d'une chaussée ou **manifestant clairement l'intention de le faire** ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre

Les évolutions réglementaires (2)

- Décret du 02 juillet 2015 (PAMA)

Disposition permettant un **meilleur respect** des cheminements piétonniers en requalifiant comme **très gênant** les infractions :

l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé :

- ◆ sur les passages piétons
- ◆ sur les trottoirs – sur les voies vertes – bandes et piste cyclables
- ◆ au droit des bandes d'éveil et de vigilance
- ◆ sur une distance de 5 m en amont des PP (hors emplacements matérialisés)

- Décret du 18 septembre 2018

Passage de 4 à 6 points de retrait au permis pour les conducteurs qui n'accordent pas la priorité aux piétons traversant la chaussée ou qui manifeste leur intention de traverser (art 415-11)

Les futures évolutions réglementaires annoncées dans le plan vélo et mobilités actives

- Neutralisation des zones de stationnement 5 m en amont des passages piétons seuls les stationnements vélos y seront autorisés (prévu dans la LOM) + mise en conformité des aménagements existants
- Prescription pour les PL d'équipements spécifiques de détection et avertissement de la présence d'usagers vulnérables
- Déploiement des plans de mobilité scolaires : objectif sécurisation des abords des établissements scolaires
- Favorisation des pédibus et vélobus

Les futures évolutions réglementaires annoncées dans le plan vélo et mobilités actives

- Modalités pour réglementer l'usage des engins de déplacement personnel (EDP)
- Renforcement du contenu relatif aux mobilités actives dans les documents de planification (prévu LOM)

Prise en compte de la marche dans les documents de planification

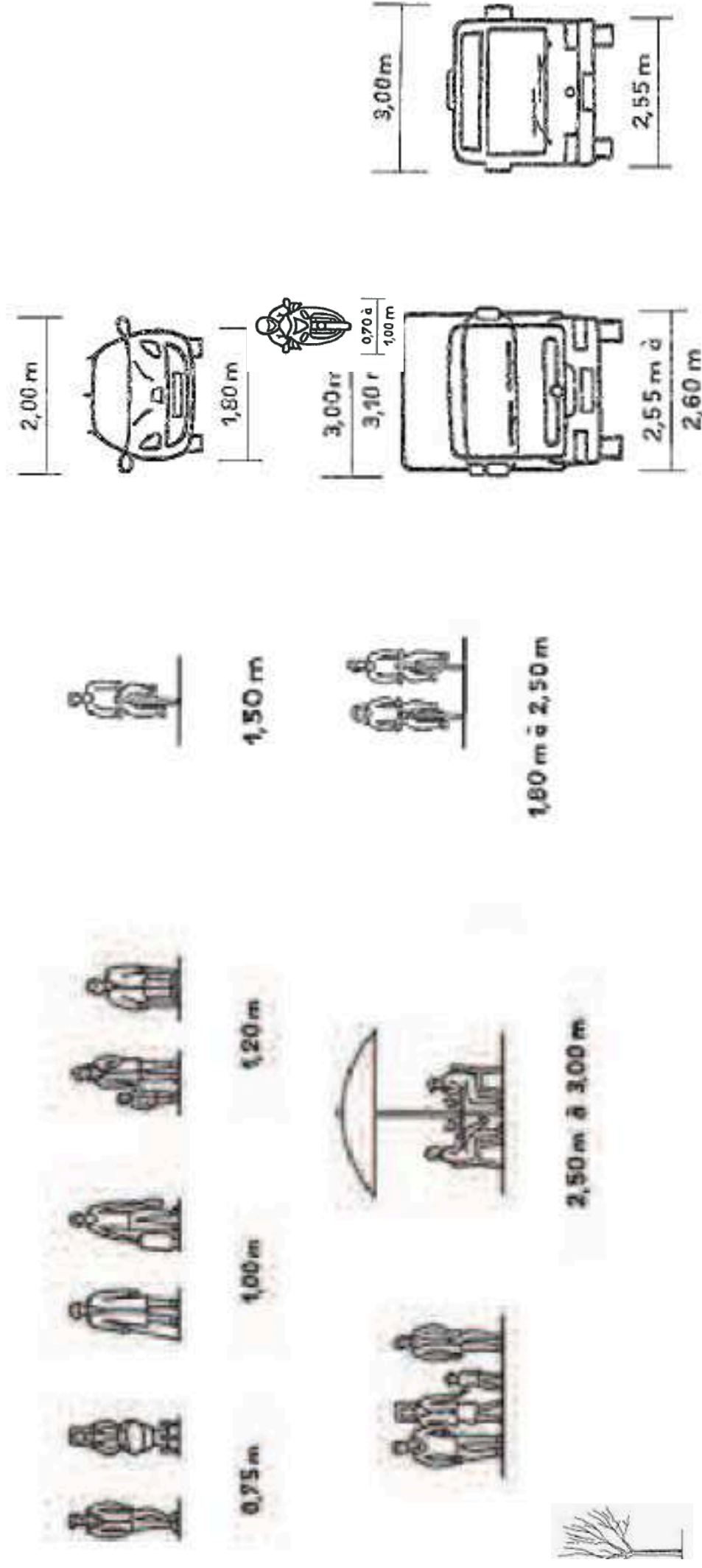
- Schémas de cohérence territoriale (Scot)
 - Prise en compte de la marche à l'échelle d'un bassin de vie ou aire urbaine
 - Opposable aux autres documents de planification
- PDU -> Plan de Mobilité
 - Permet de fixer des objectifs et de les évaluer
- PLU
 - Prise en compte des schémas modes actifs ou autres études
 - Plan de zonage → Emplacements réservés
 - Règlement : création ou maintien cheminements piétons - dispositions sur le stationnement - Favoriser les commerces de quartiers

Les documents favorables au développement de la marche

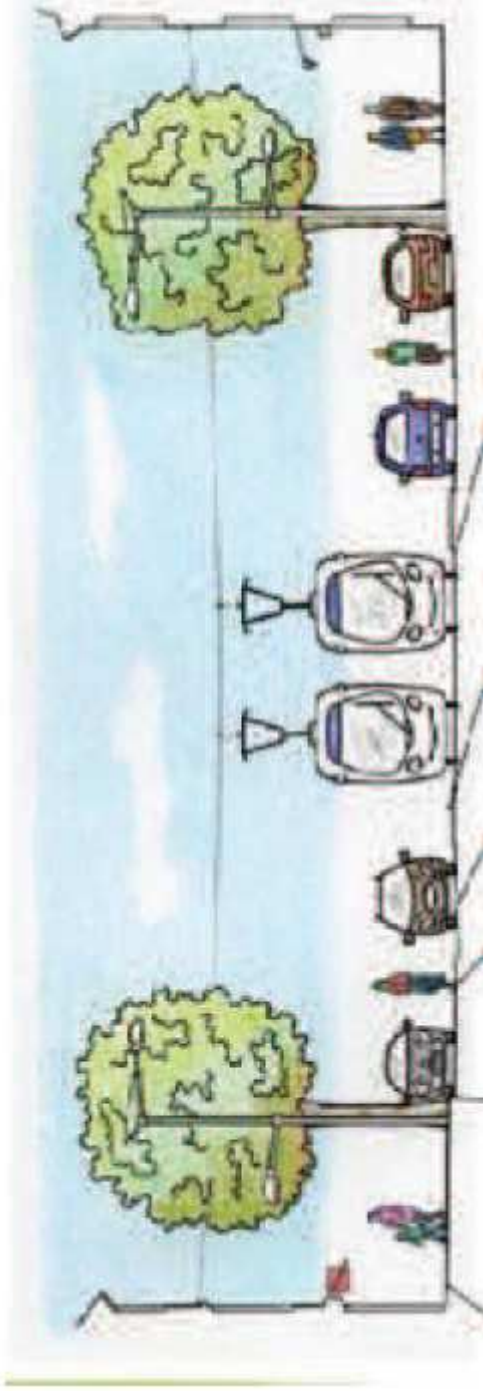
- PAVE :
Diagnostic complet de la totalité de la chaîne de déplacement qui se base sur les itinéraires empruntés et les pôles générateurs de déplacements piétons.
- Schémas des modes actifs : création d'un maillage cyclable et pédestre d'un territoire
Diagnostic des modes actifs
Schéma (fiches actions – planification de la mise en œuvre)
- Plan piéton : spécifique
Diagnostic (pôles générateurs – besoins – dysfonctionnements – enjeux)
Objectifs et propositions : fiches d'analyse – fiches d'actions – programmation
Mise en œuvre
Suivi – évaluation et communication

L'aménagement de l'espace public

L'espace public : une place pour tous les usages



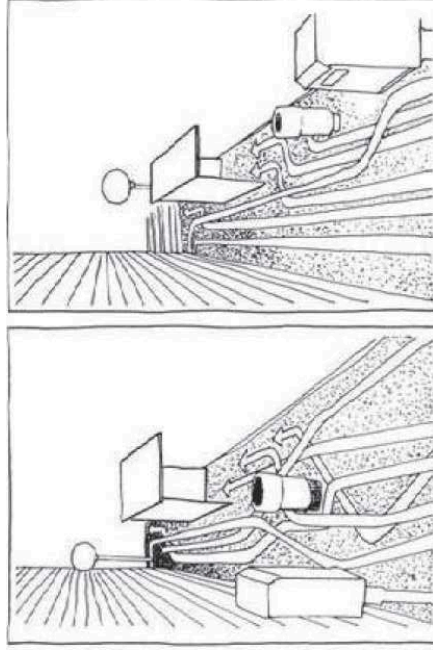
L'aménagement de l'espace public



Organiser l'espace en fonction des modes de déplacements

L'aménagement de l'espace public

Le trottoir

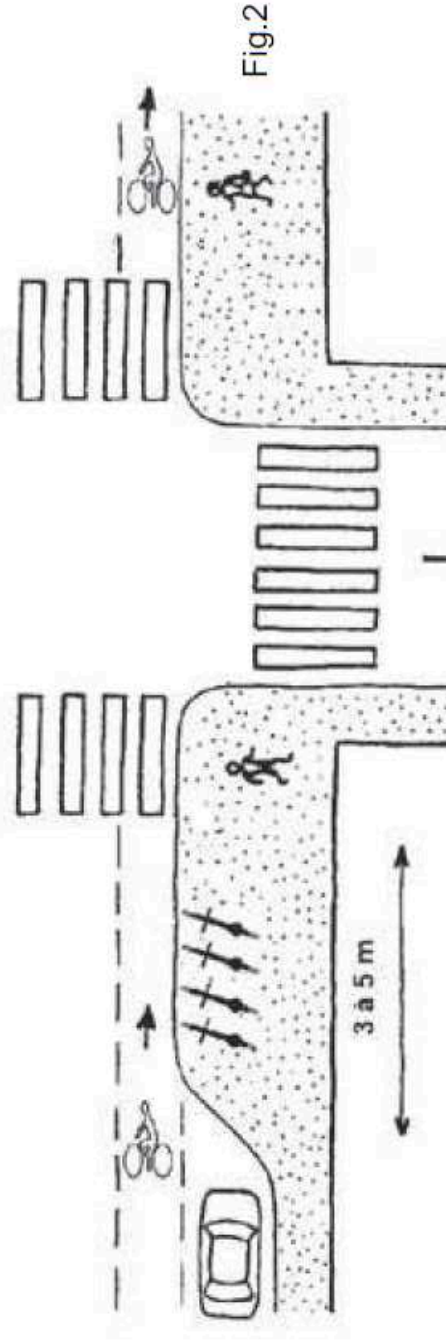
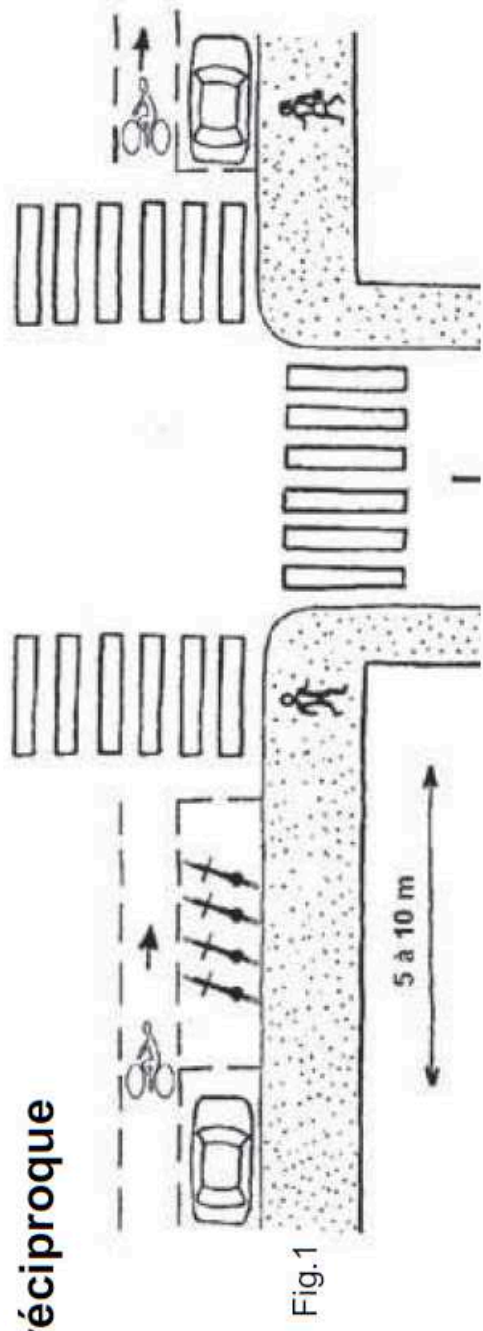


- Trottoir minimum 1,40 m → Loi accessibilité
- 1,40 à 2,20 m → peu d'usagers
- > 2,20 m → Trottoirs confortables même si fréquentés

L'aménagement de l'espace public

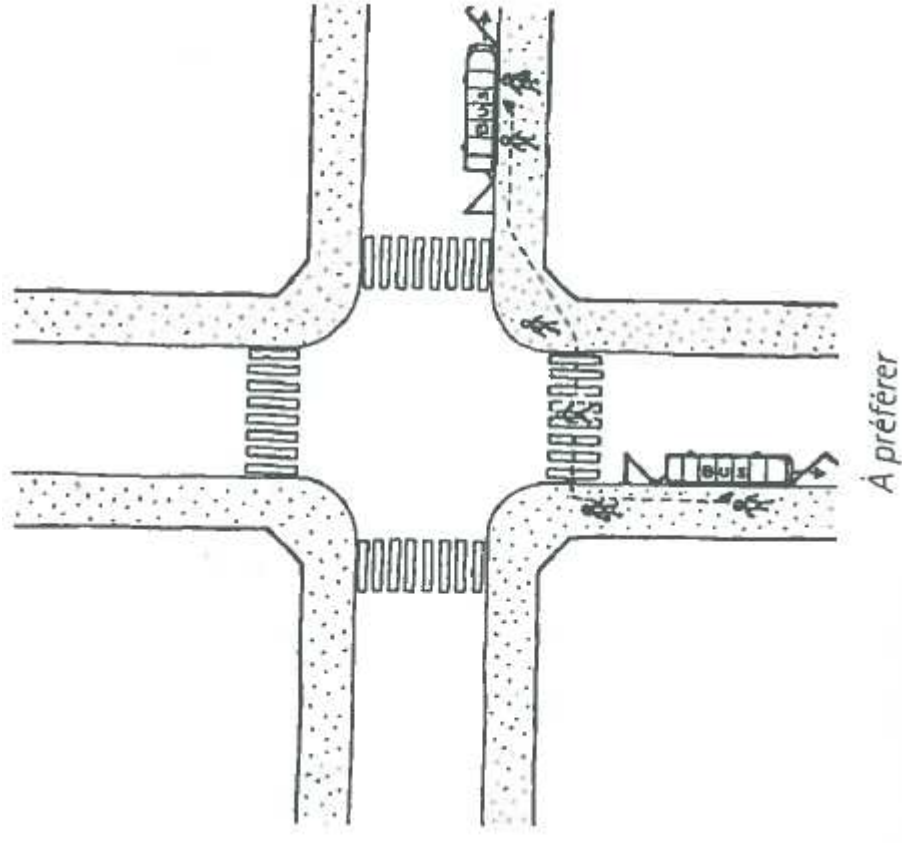
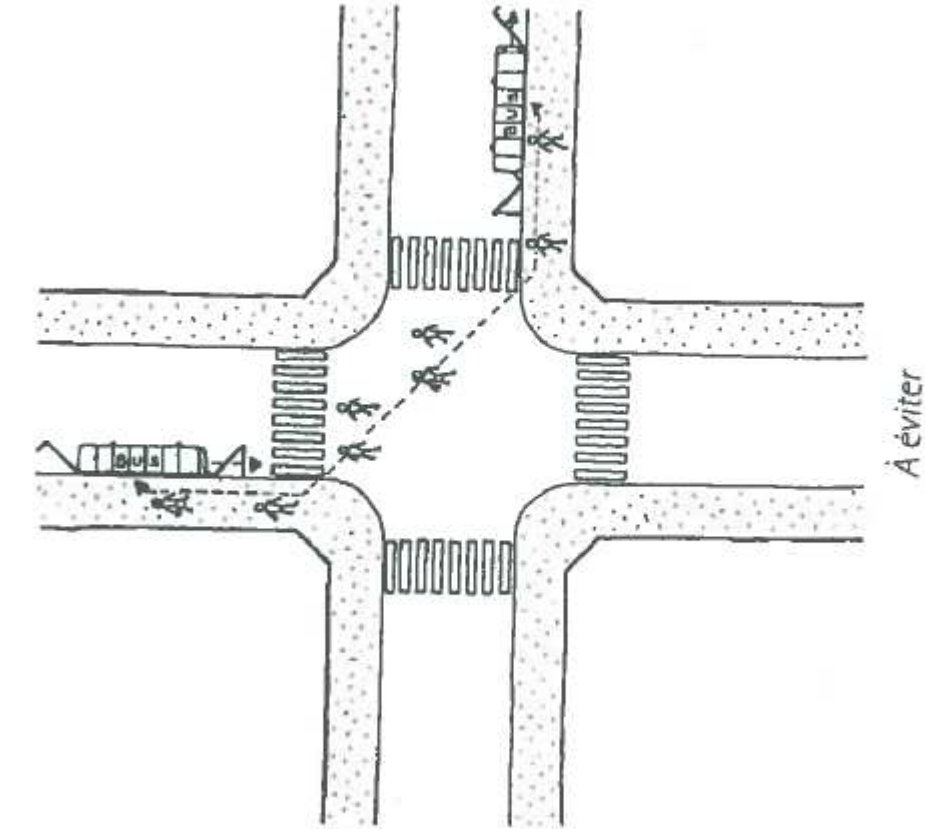
Les traversées

Assurer la visibilité réciproque



L'aménagement de l'espace public

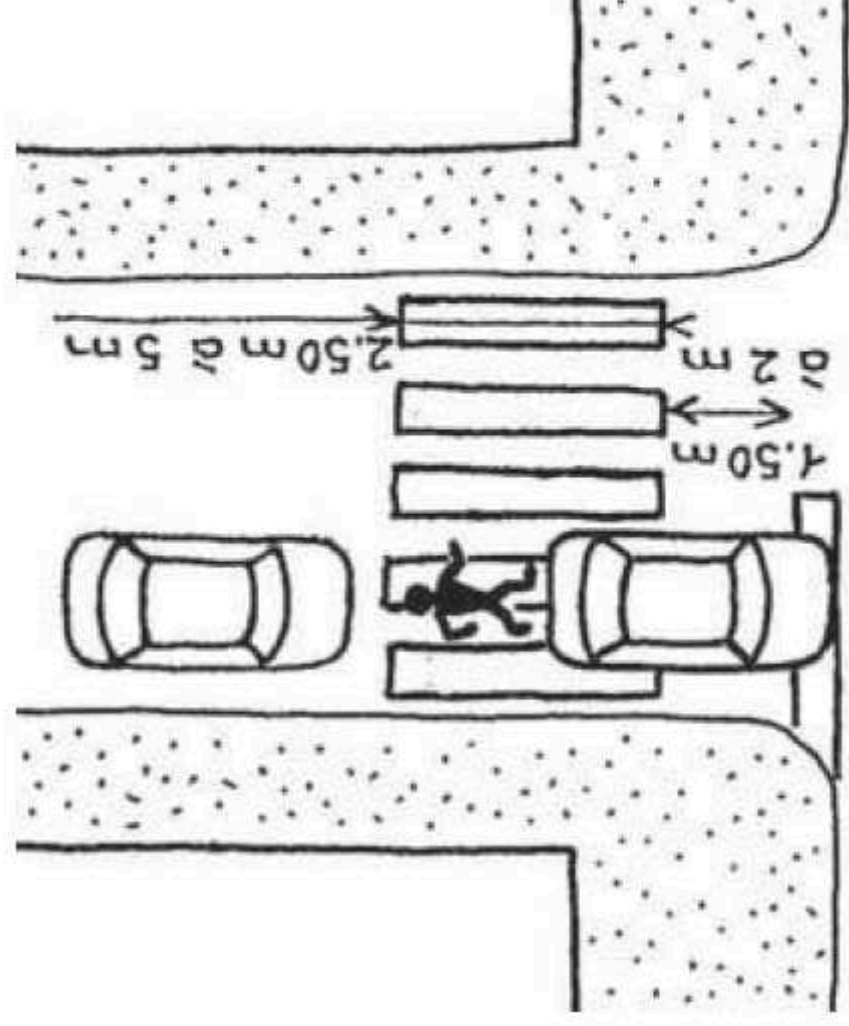
Les traversées



L'aménagement de l'espace public

Les traversées

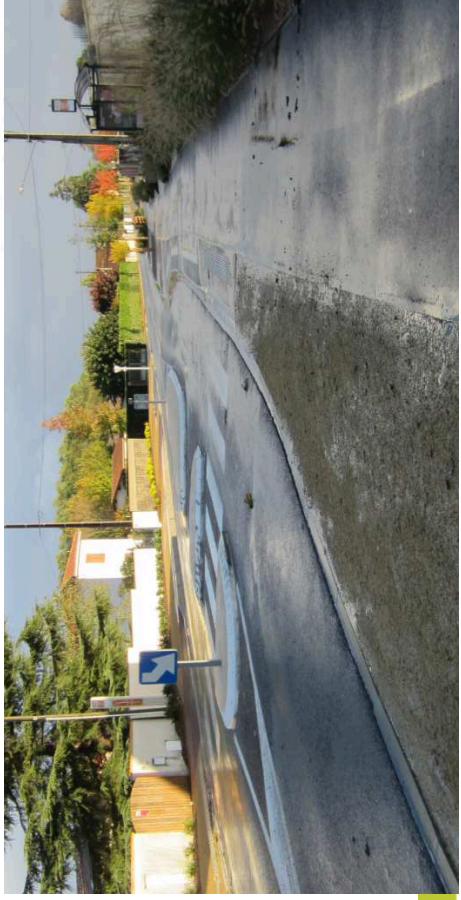
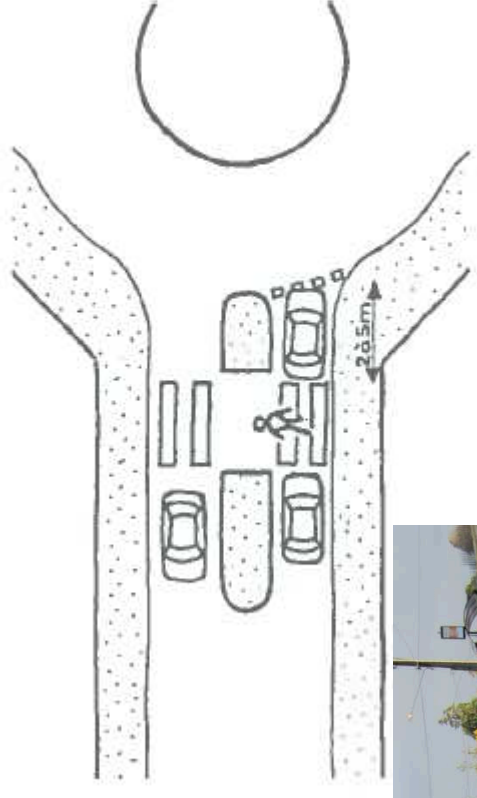
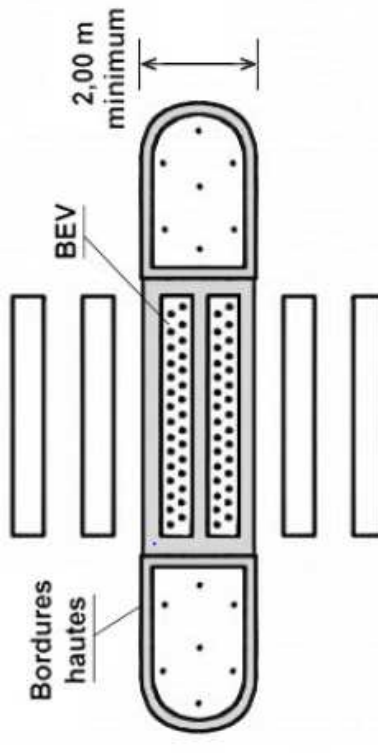
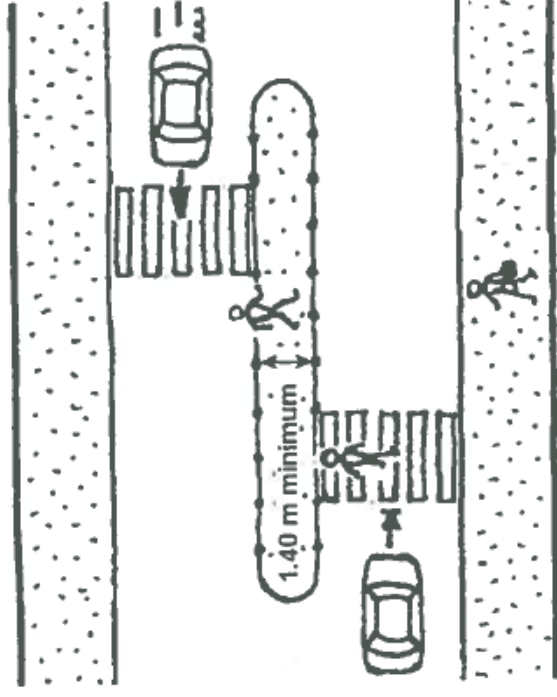
Ecarter le passage piéton d'environ 1,50 m à 2 m de la ligne de stop ou cédez le passage (1 m min imposé par l'ISR)



L'aménagement de l'espace public

Les traversées

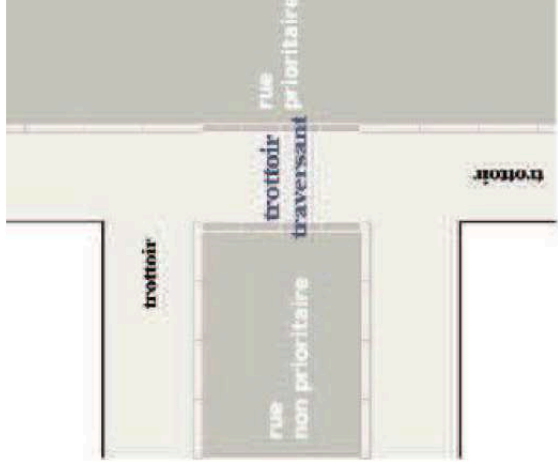
- Les îlots refuges



L'aménagement de l'espace public

Les traversées

- Le trottoir traversant



Prolongement du trottoir

Chaussée interrompue

Les véhicules franchissent le trottoir
Article R. 415-9 du code de la route



L'aménagement de l'espace public

La signalisation









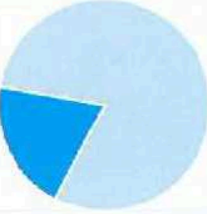

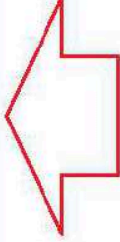


- Signalisation
- Jalonnement
- Information



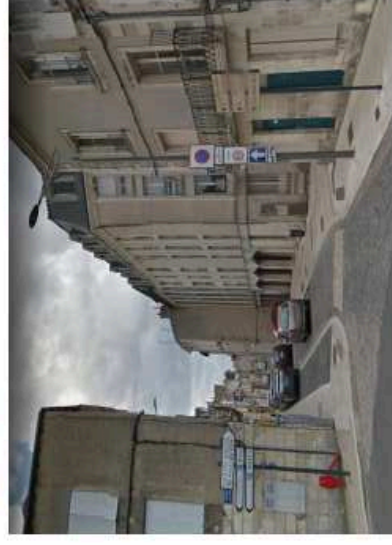
Les aménagements en faveur de la marche

Les zones de circulation apaisées

Statut de la zone ou de la voie					
	Autre piétonne	Zone de rencontre	Zone 30	Agglomération:	Section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation					
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Circulation ■ Vie locale 				

Les aménagements en faveur de la marche

Usagers	 ZONE 30
<p>Piétons et PMR</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter les passages piétons, - Contraint au respect du Code de la route, notamment en terme de traversée et d'usage des trottoirs, - Traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité grâce aux vitesses réduites (lorsque absence de passages piétons à moins de 50 mètres).
<p>Cyclistes</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Partage de la chaussée avec les autres véhicules sans aucun aménagement spécifique (pas de piste ni de bande cyclables, juste des pictogrammes au sol...), - Double sens cyclable généralisé (sauf exception), - Circulation interdite sur les trottoirs, - Priorités classiques du Code de la route.
<p>Véhicules motorisés & Transports en commun</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse - Vitesse réduite à 30 km/h, - Règles classiques du Code de la route.



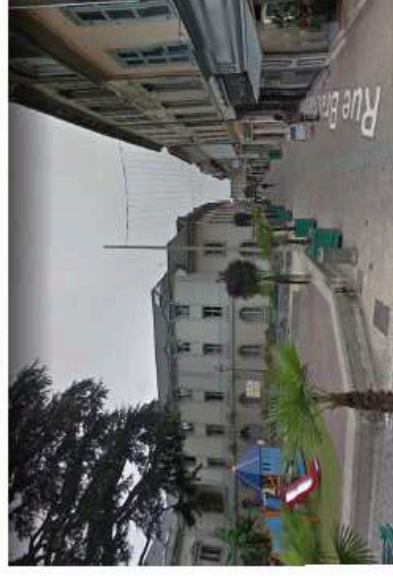
Les aménagements en faveur de la marche

Usagers	ZONE DE RENCONTRE
Piétons et PMR	<div data-bbox="132 779 295 936" data-label="Image"> </div> <ul style="list-style-type: none"> - Pas de trottoir surélevé, pas de passage piéton, - Matériau au sol différent, - Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules (sauf tramways...), - Ils peuvent circuler sur toute la largeur de l'espace public.
Cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> - Partage de la chaussée sans aucun aménagement spécifique (pas de piste ni de bande cyclables, pas de pictogrammes...), - Double sens cyclable généralisé (sauf exception), - Priorité au piéton, - Vitesse réduite à 20 km/h.
Véhicules motorisés & Transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> - L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse - Priorité au plus vulnérables (piétons, et cyclistes), - Vitesse réduite à 20 km/h, - Tout arrêt ou stationnement en dehors des emplacements prévus, est interdit.

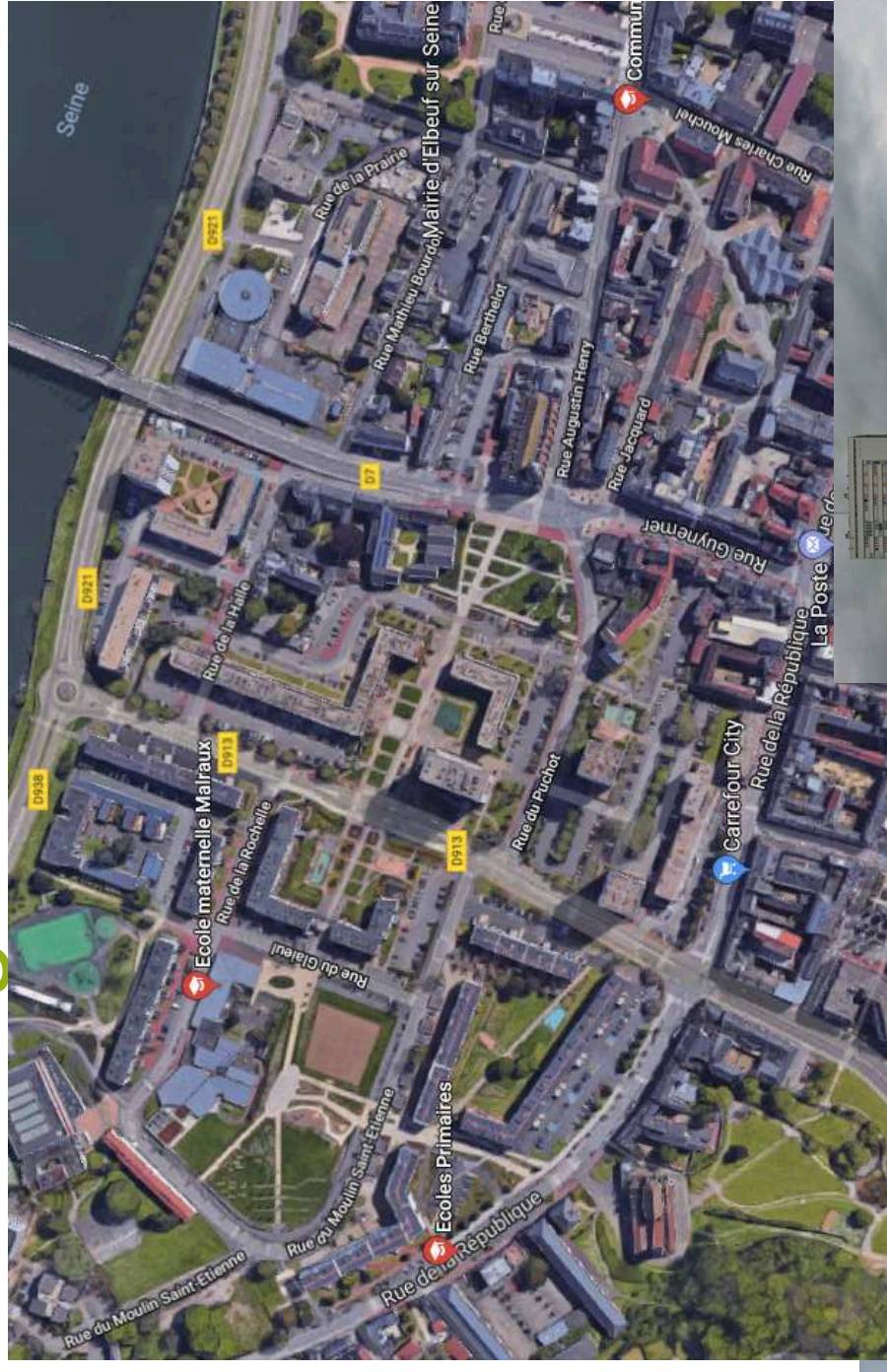


Les aménagements en faveur de la marche

Usagers	AIRE PIÉTONNE
Piétons et PMR	<ul style="list-style-type: none"> - Matériau au sol différent, - Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules (sauf tramways...), - Ils peuvent circuler sur toute la largeur de l'espace public.
Cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> - Aucun aménagement cyclable spécifique, - Priorité au piéton, - Admis à circuler au pas.
Véhicules motorisés	<ul style="list-style-type: none"> - Ils ne sont pas admis à circuler (sauf résidents, et dessertes internes nécessaires), - Priorité au piéton, - Doivent circuler au pas, - Tout arrêt ou stationnement est interdit (sauf dessertes).
Transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité au piéton (sauf tram...), - Ils sont admis à circuler.

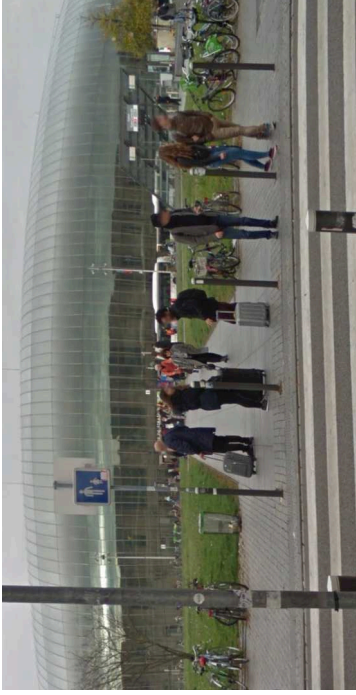


Exemples d'aménagements en faveur de la marche



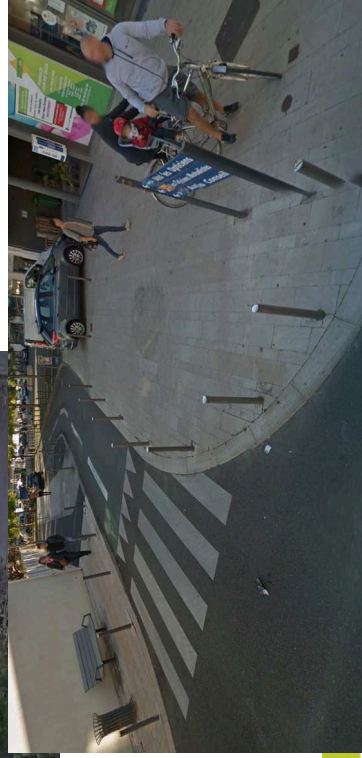
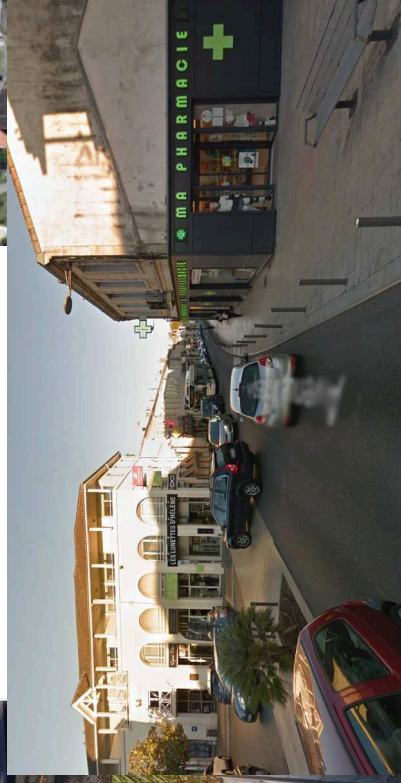
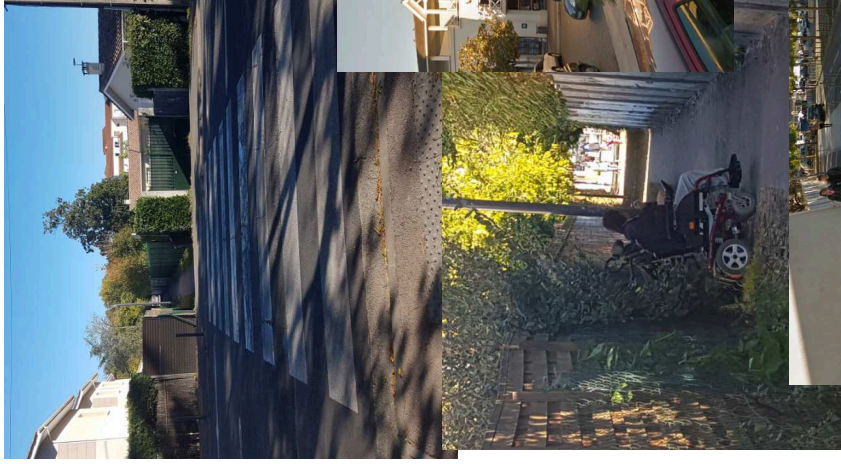
Le 15 novembre 2018 – **Une Voirie Pour Tous**
Favoriser la marche pour des centres-villes et centres-bourgs à vivre

Exemples d'aménagements en faveur de la marche



Le 15 novembre 2018 – **Une Voirie Pour Tous**
Favoriser la marche pour des centres-villes et centres-bourgs à vivre

Exemples d'aménagements en faveur de la marche



Le 15 novembre 2018 – **Une Voirie Pour Tous**
Favoriser la marche pour des centres-villes et centres-bourgs à vivre

Merci

FLAHAUT Carine
Cerema

05 56 70 64 61

Carine.flahaut@cerema.fr