

AMÉNAGEMENTS PROVISOIRES
POUR LES PIÉTONS : TESTER
POUR AMÉNAGER DURABLEMENT

GUIDE
EXPRESS



Les cahiers du Cerema

WEBINAIRE
QUELS AMENAGEMENTS POUR LES PIETONS
POUR LE DECONFINEMENT ?
ET POUR APRES ?

PRESENTATION DU GUIDE

Intervenants Cerema :
Marion Ailloud
Cédric Boussege

Pourquoi ce guide



**VERS DES VILLES
ET DES TERRITOIRES
100 % MARCHABLES,
100 % CYCLABLES**

Oser des aménagements provisoires

- ▶ pour permettre aux usagers d'explorer d'autres façons de se déplacer, à l'occasion de crises (Covid-19...) mais également lors de grands chantiers, de grands événements (ludiques, sportifs, culturels) ;
- ▶ pour accélérer collectivement l'évolution vers les modes de déplacements plus durables ;
- ▶ pour aller vers des espaces publics de qualité, plus généreux et plus accueillants.

Deux guides « express » facilitateurs

Le Cerema s'engage fortement pour accompagner les acteurs des territoires vers le développement de la marche et du vélo. À cet effet, il a formalisé des recommandations pour faire évoluer les projets et les pratiques et permettre à chacun de tester et d'ajuster des solutions.



Consulter ce guide

Consulter ce guide

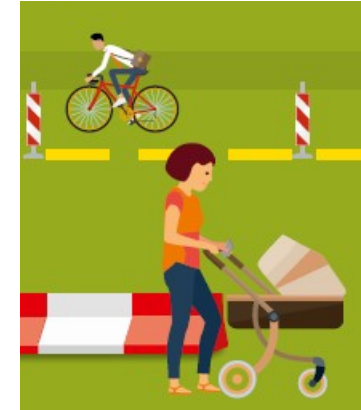
PROMOUVOIR
LA MARCHÉ
ET LE VÉLO :
POURQUOI ?

TESTER DES
AMÉNAGEMENTS :
COMMENT ?

5 principes issus
des deux guides

1 Faire sûr et accessible avant tout

Simple, peu onéreux et de mise en oeuvre rapide, les aménagements testés exigent d'abord la sécurité des pratiques à pied et à vélo dans les espaces redessinés. Ils ont aussi à répondre aux obligations d'accessibilité pour tous. Et puis, ils gagnent à être généreux, accueillants, lisibles dans leur manière de signifier les nouvelles règles de partage et d'usage de l'espace public, mais aussi à se montrer attrayants, ergonomiques et faciles d'entretien.



5 Tester, expérimenter, dans les règles

En situation de « test », autrement dit lorsque l'on reste dans la réglementation en vigueur mais que l'on quitte les habitudes locales, il n'y a pas besoin d'autorisation particulière. Il est intéressant d'évaluer pour capitaliser et ajuster les pratiques futures. Lorsque l'on déroge à la réglementation en vigueur (Instruction interministérielle sur la signalisation routière, Code de la route, Code de la voirie routière), il s'agit d'une « expérimentation ». Une demande est alors à faire auprès de la Délégation à la sécurité routière pour obtenir une autorisation qui dégage la responsabilité de la collectivité en cas d'accident. La contrepartie est d'évaluer suivant un cahier des charges approuvé. Ce processus demande du temps, mais permet progressivement de faire évoluer la réglementation.

UNE OPPORTUNITÉ POUR ENCOURAGER LA MARCHÉ ET AMÉLIORER LE CONFORT DES ESPACES PUBLICS

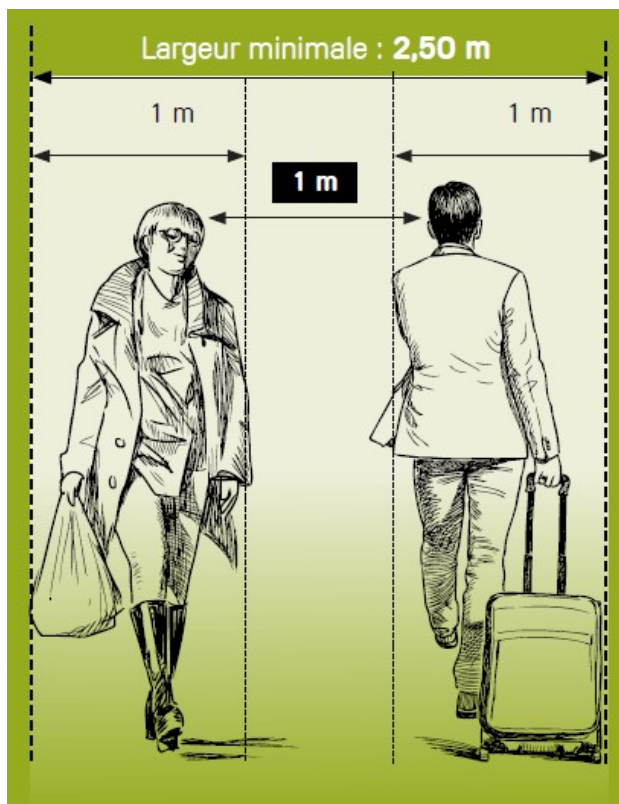
→ **la marche est un mode de déplacement du quotidien** permettant la mise en place d'une distanciation physique

→ **la marche est un mode de déplacement capacitaire**

→ **la marche permet également de répondre à d'autres enjeux** comme l'urgence climatique ou encore la sédentarité, la pollution locale, la congestion du réseau routier en milieu urbain.

QUELQUES PRINCIPES GÉNÉRAUX

Des trottoirs de plus de 2,50 m pour concilier cheminement et attente des piétons



Le Cerema recommande dans ses guides une largeur de trottoir de 2,50 m.

Ceci permet de respecter une largeur minimale de cheminement sans obstacle de 1,40 m imposée par la réglementation accessibilité.

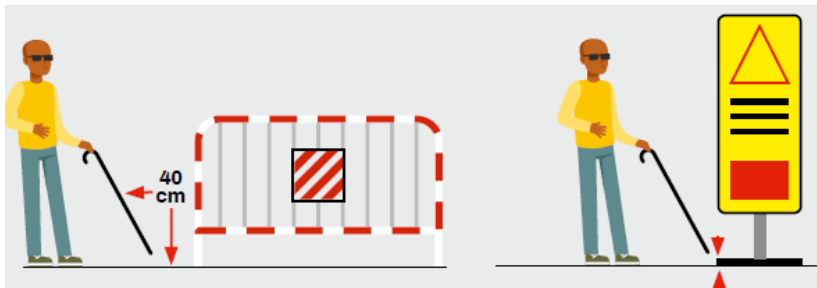
Dans des rues où les flux piétons sont très importants, il est préférable de dimensionner plus généreusement encore les espaces dédiés aux piétons.

QUELQUES PRINCIPES GÉNÉRAUX

Des besoins d'accessibilité à prendre en compte

Comment utiliser les aménagements provisoires pour permettre à tous de mieux se déplacer en sécurité ?

- un “changement” avec la situation antérieure
- la cohabitation des usages
- la crainte de « se retrouver en contact »,
- des ressauts et des “raccords”
entre le cheminement existant et son extension
- des modifications visuelles
- l'installation d'un mobilier temporaire



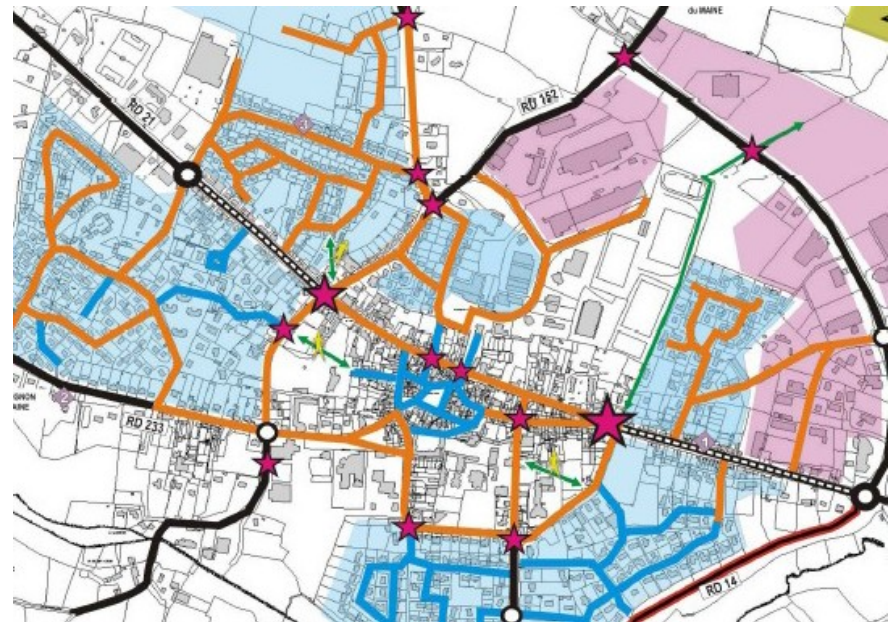
QUELQUES PRINCIPES GÉNÉRAUX

Circulation, stationnement, déplacements : une réflexion globale est préférable

La gestion transitoire du stationnement motorisé est un levier important à l'échelle d'un quartier.

La perméabilité piétonne est un enjeu à vérifier

C'est aussi une occasion de concrétiser des réflexions déjà étudiées précédemment



5 LEVIERS POUR FACILITER LA CIRCULATION ET L'ATTENTE DES PIÉTONS

Levier 1 Étendre les zones à priorité piétonne

Levier 2 Réserver temporairement des rues aux modes actifs

Levier 3 Élargir les cheminements pour les piétons

Levier 4 Organiser et ajouter des espaces d'attente

Levier 5 Faciliter les traversées des piétons

Étendre les zones à priorité piétonne



Tester ou étendre des zones de rencontre

Signaler et identifier la zone de rencontre

- du marquage en entrée possible
- du marquage d'animation possible

Conserver des repères

Communiquer sur les droits des piétons

Étendre les zones à priorité piétonne



Créer des aires piétonnes

Annexe

Réaliser des marquages
de distanciation



**Une opportunité pour la
reprise des activités : bars,
restaurants, ...**

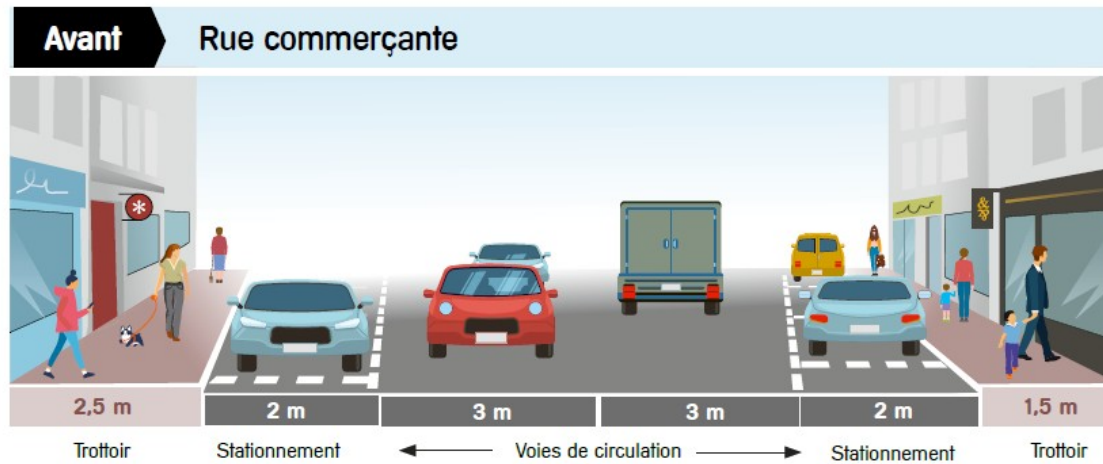
Réserver temporairement des rues aux modes actifs

Fermer une rue à certains moments de la journée

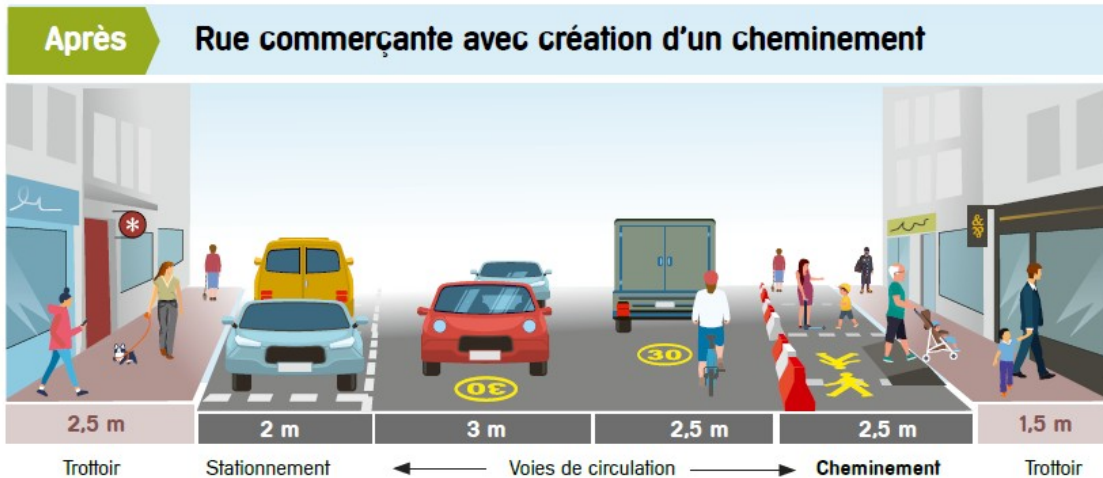


La piétonisation des rues aux abords des écoles aux heures d'entrée et de sortie est un premier pas vers l'écomobilité scolaire.

Élargir les cheminements pour les piétons



Réaffecter une partie de la chaussée pour le cheminement piéton



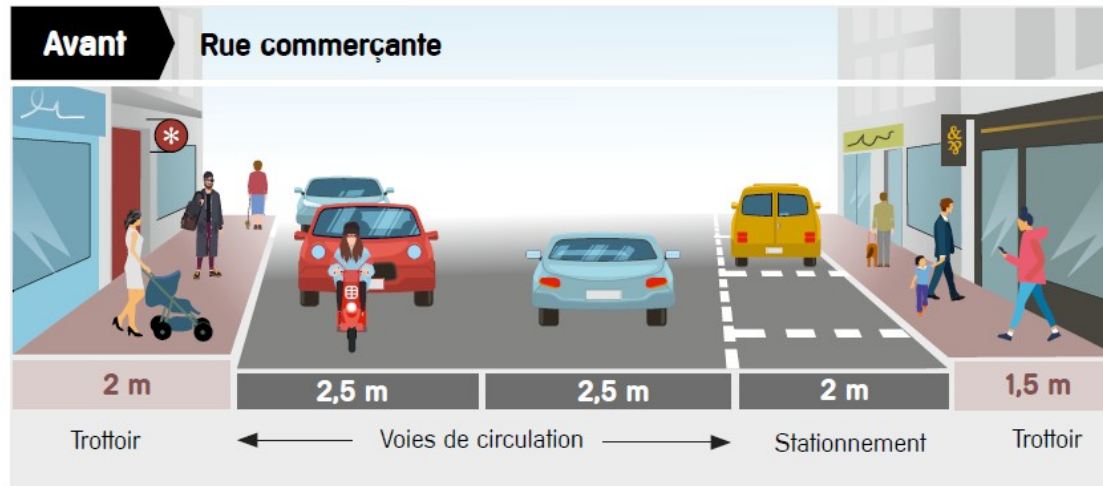
Convertir une bande de stationnement pour créer un cheminement

Annexe

Mobiliser du mobilier et de la signalisation temporaire

Levier 4

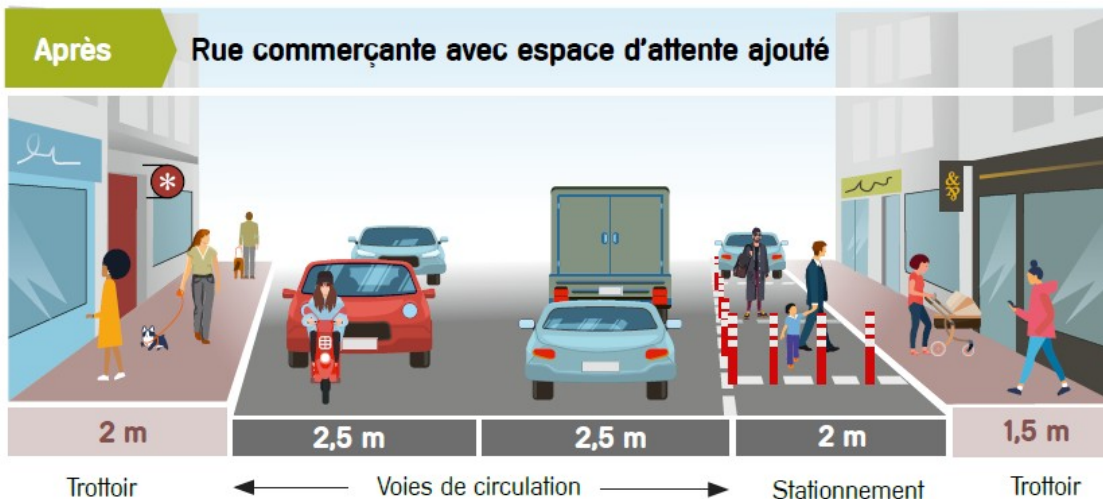
Organiser et ajouter des espaces d'attente



Délimiter des espaces d'attente lorsque le trottoir est large

Annexe

Réaliser des marquages de distanciation

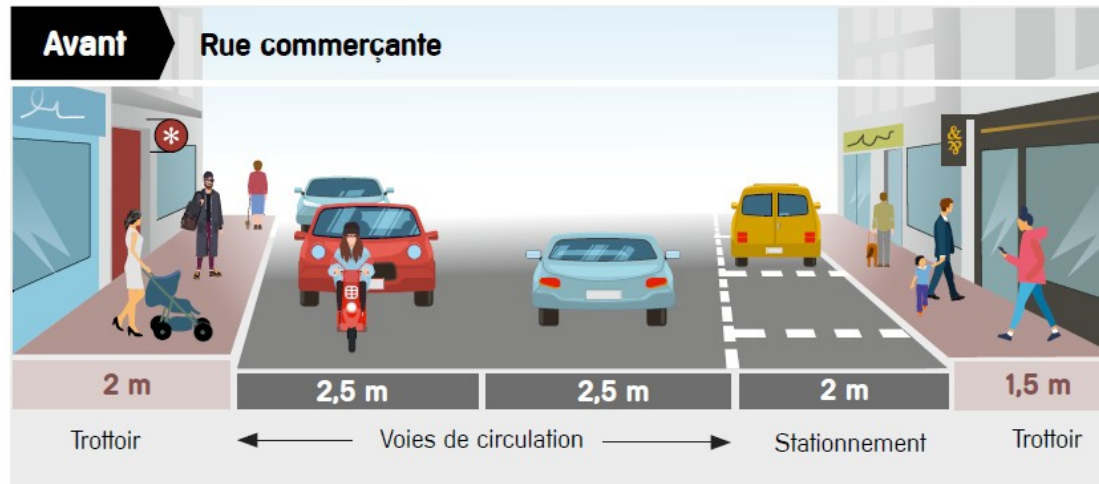


Ajouter des espaces d'attente

Utiliser des terrasses amovibles pour élargir les trottoirs

Levier 4

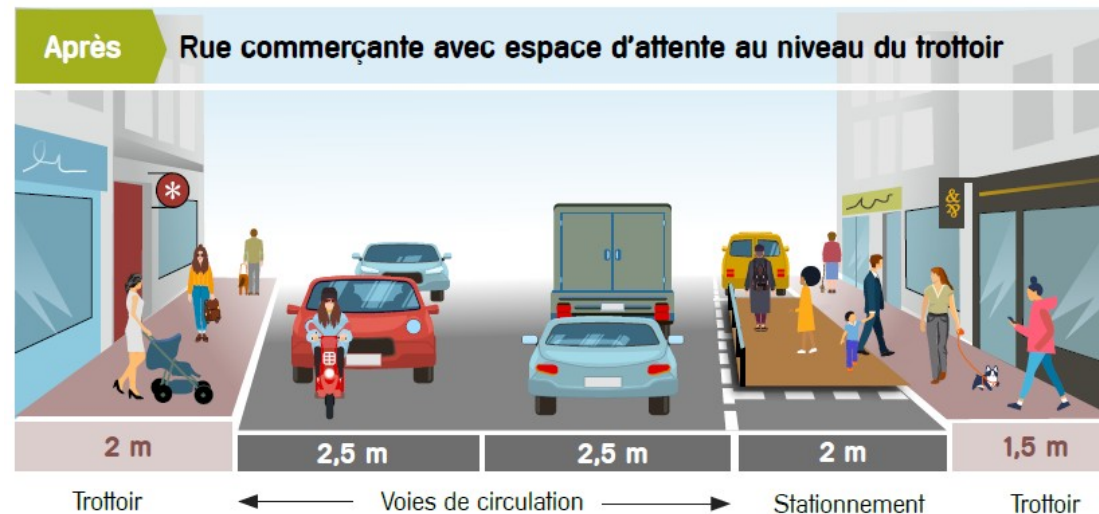
Organiser et ajouter des espaces d'attente



Délimiter des espaces d'attente lorsque le trottoir est large

Annexe

Réaliser des marquages de distanciation



Ajouter des espaces d'attente

Utiliser des terrasses amovibles pour élargir les trottoirs

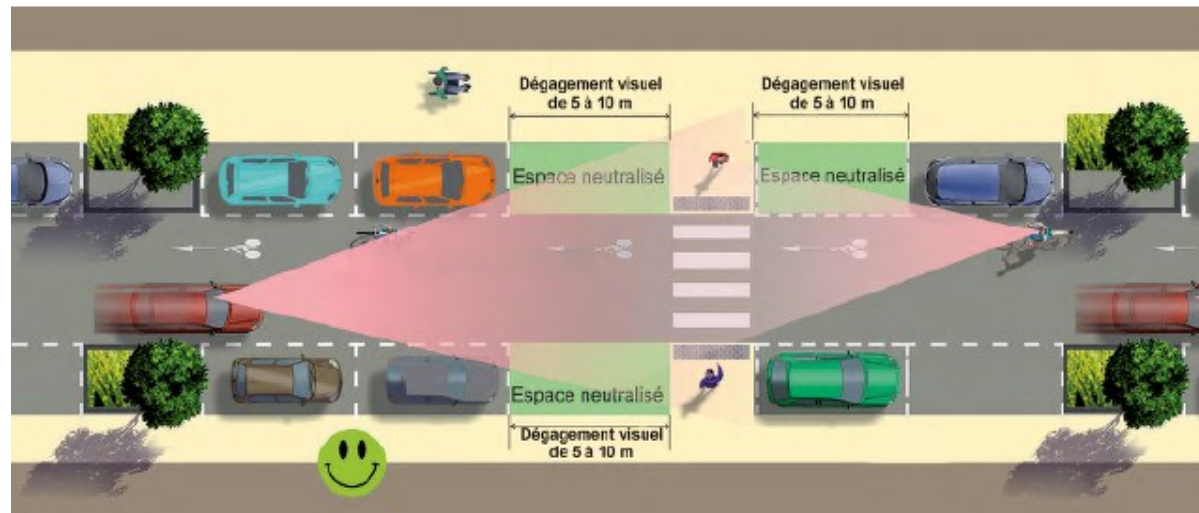
Faciliter les traversées des piétons

Abaisser les vitesses : étendre largement les zones 30

Agir sur l'aménagement physique des traversées

- Accélérer la suppression des emplacements de stationnement motorisé 5 m en amont du passage piéton
- Augmenter la longueur des bandes blanches de la traversée piétonne
- Créer ou améliorer des îlots refuges pour les piétons
- Réduire les surlargeurs aux carrefours quand elles ne sont pas nécessaires

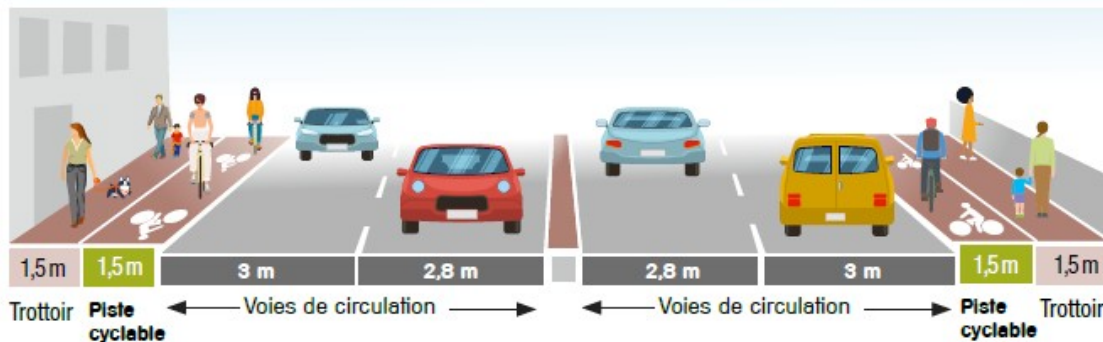
Agir sur les cycles de feux



AMÉNAGER A LA FOIS POUR LES PIÉTONS ET POUR LES CYCLISTES

Avant

2x2 voies avec terre-plein central + pistes cyclables unidirectionnelles à hauteur de trottoir



Agrandir les trottoirs en transférant des « pistes à hauteur de trottoir » sur la chaussée

Après

2x1 voie avec terre-plein central + bandes cyclables larges équipées de balises d'alignement + trottoirs élargis



AMÉNAGER A LA FOIS POUR LES PIÉTONS ET POUR LES CYCLISTES

**Déplacer les arrêts de bus en lien avec la réalisation d'aménagements cyclables :
quelle signalisation et quelle matérialisation ?**



ACCOMPAGNER LA MISE EN PLACE DES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DES PIÉTONS



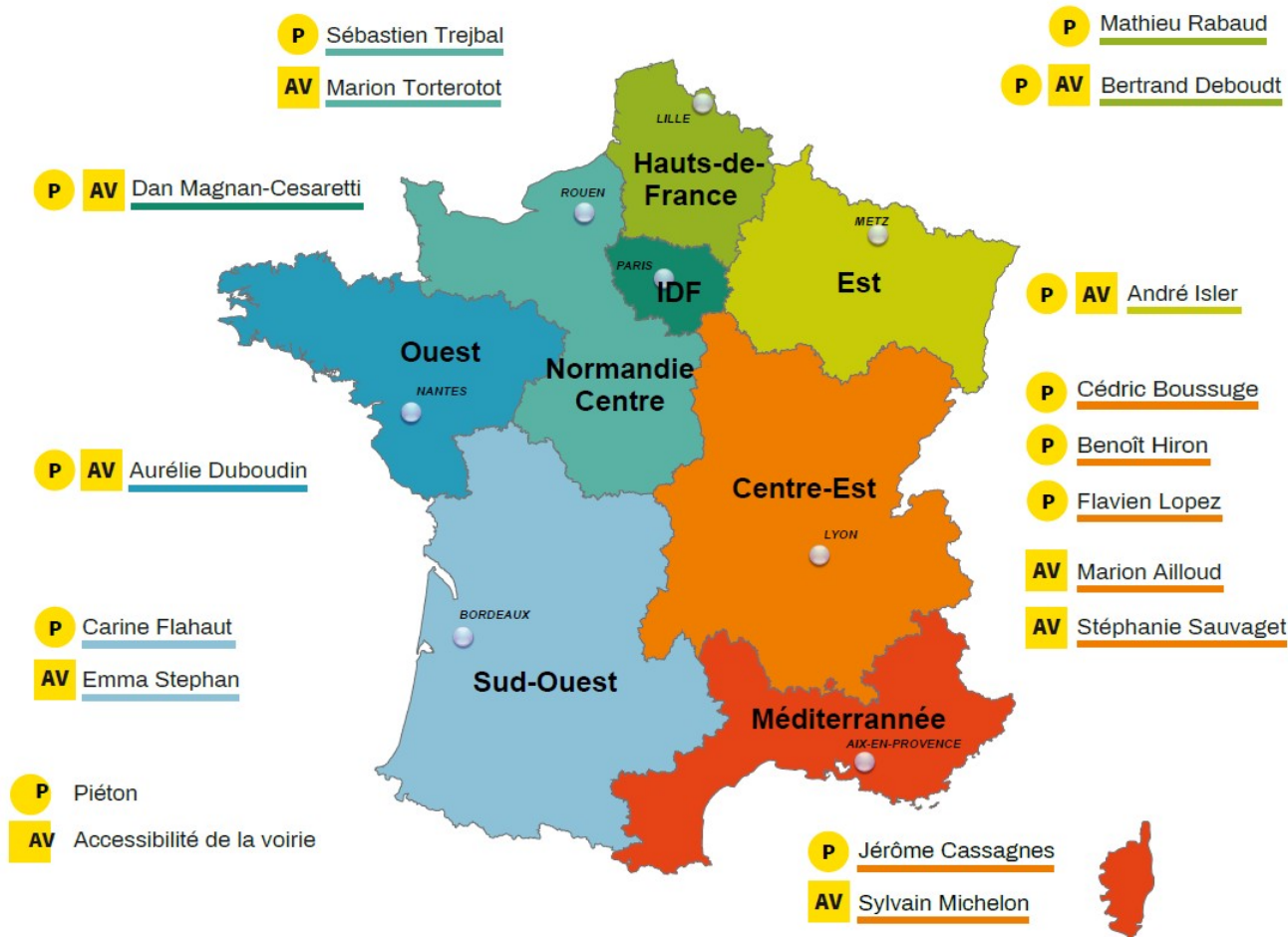
Prendre en compte les enjeux de surchauffe urbaine

Informier et mobiliser les usagers

Tester, évaluer, adapter

Pérenniser et préfigurer les espaces publics de demain ?

Le Cerema accompagne les collectivités et les territoires



Correspondants nationaux :

P Cédric Boussuge : 04 72 74 58 56 / cedric.boussuge@cerema.fr

AV Marion Ailloud : 04 72 74 58 67 / marion.ailloud@cerema.fr

Webinaires flash

18 juin (14h) – 24 juin (9h30)

Formations

Accompagnement de projets

Documents de références

Partage de bonnes pratiques



UNE VOIRIE POUR TOUS

Rues et espaces publics à vivre



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Intervenants Cerema :
Marion Ailloud
Cédric Bousuge