



DÉCONFINEMENT- PLACE AUX PIÉTONS DES AMÉNAGEMENTS PIÉTONNIERS A METTRE EN ŒUVRE

Objectifs, pistes de solution, méthodes Les propositions de 60 Millions de Piétons

Objectifs :

- **Assurer de bonnes conditions sanitaires de déplacements des piétons :**
S'assurer de la possibilité de respecter la distanciation physique, pouvant être compromise par la largeur insuffisante des trottoirs et leur encombrement (par du mobilier, des poubelles, du stationnement, des pistes cyclables, les terrasses des café...), par la présence de files d'attente devant les magasins, par la promiscuité aux arrêts bus, au droit des passages piétons et autres espaces d'attente pour le piéton
- **Ne pas dégrader la sécurité routière des piétons:** S'assurer de la bonne visibilité et compréhension des aménagements en faveur des piétons par les autres usagers et des aménagements cyclables temporaires par les piétons, prendre en considération la présence des trottinettes qui n'ont pas les mêmes pratiques que les cyclistes, imposer une limitation de vitesse à 20 km/h sur les aménagements cyclables longeant un trottoir et rencontrant des passages piétons, s'assurer de la sécurité aux points de conflits (passage pour piétons, zone 30 et de rencontre,..)

Pistes de solution - trois axes :

- **Agrandir les espaces strictement réservés aux piétons**
- **Étendre les espaces partagés où le piéton est prioritaire**
- **Réduire les temps d'attente des piétons en traversée de chaussée**

1- Agrandir les espaces strictement réservés aux piétons

1-1 les trottoirs

- Objectif : **Garantir sur les trottoirs un cheminement piétonnier d'au moins 3 mètres** afin de permettre le croisement entre piétons, ce qui peut se traduire par :
 - l'interdiction de tout stationnement de véhicules sur le trottoir, notamment les deux-roues motorisés
 - la suppression du stationnement autorisé par un marquage à cheval sur le trottoir
 - la suppression des pistes cyclables implantées sur les trottoirs (situation fréquente bien que contraire à la réglementation) pour les reporter sur la chaussée, selon les schémas prévus pour les bandes cyclables temporaires
 - le démontage de certains mobiliers urbains (panneaux publicitaires, parcmètres, ...) sauf le mobilier utile aux piétons comme les bancs)

- le contrôle des travaux de voirie, des chantiers et des commerces, notamment des cafés et restaurants, pour faire respecter ce cheminement
- le contrôle du respect par les riverains de l'obligation de taille et d'élagage de la végétation pouvant gêner le passage des piétons
- **la création de bandes piétonnes temporaires sur la chaussée**
 - en l'absence de stationnement, en délimitant sur la chaussée une bande strictement réservée aux piétons d'un mètre à un mètre 50, ayant pour conséquence la diminution de la largeur roulable qui peut être réduite jusqu'à 5 mètres (2,50m par sens de circulation)
 - sur certaines longueurs, instaurer une circulation alternée des véhicules en ne conservant qu'une voie de circulation, ou bien une voie à sens unique en modifiant le plan de circulation
 - en présence de stationnement, le long du trottoir, suppression de ce stationnement ou son glissement sur la partie roulable de la chaussée d'un mètre à un mètre 50
 - en présence de cyclistes, même solution en passant la rue en zone 30
 - en présence d'une bande cyclable ou piste existante ou à créer, décaler cette dernière si la largeur roulable le permet (cas d'avenue et de boulevard) ou créer une bande mixte vélo/piéton sur la chaussée avec les mêmes règles d'usage qu'une aire piétonne.

1-2 Les passages pour piétons

- Objectif : Garantir aux piétons en attente de traverser un espace suffisant pour sa distanciation physique et réduire son temps d'attente par :
 - **L'extension de l'espace d'attente pour traverser en élargissant la bande blanche à un minimum de 4 mètres pouvant aller jusqu'à 8 m aux endroits de forte fréquentions piétonne** et en dégageant les abords par
 - la suppression d'une place de stationnement en amont du passage, mesure qui sera bientôt une obligation légale
 - la création d'une avancée de trottoir en aval (par la réduction du rayon de courbure en carrefour du mouvement de tourne-à-droite)
 - **la priorité de traverser aux piétons dans les carrefours à feu** à choisir selon les flux de piéton et de véhicule dans les solutions suivantes :
 - l'extinction des feux avec restauration de la priorité à droite
 - le rouge permanent de tous les feux avec passage au vert uniquement après détection d'un véhicule
 - la révision du cycle de feu pour réduire le temps d'attente du piéton au strict minimum, et augmenter le temps de vert piéton (par exemple en supprimant de façon temporaire les phases spéciales de tourne à gauche et condamnant la voie affectée à ce mouvement)
 - le passage au vert piéton immédiat pour les feux équipés d'un bouton poussoir : appel piéton (bouton le plus souvent désactivé)
 - la création d'un carrefour à priorité piétonne intégrale (suppression de la phase verte remplacée par une phase jaune clignotant pour les véhicules (signifiant autorisation de franchir les carrefours sous réserve de laisser la priorité aux piétons et oblitération de la figurine rouge piétonne signifiant qu'il peut traverser)

1-3 Extension ou création d'aires piétonnes temporaires

- Objectif : agrandir les aires piétonnes existantes ou créer des aires piétonnes temporaires en
 - o ciblant les rues commerçantes et/ou ayant de nombreux cafés et restaurants pour faciliter les files d'attente et l'installation des terrasses,
 - o en ciblant **les établissements fréquentés par des enfants : sorties d'école** dans des rues peu larges
 - o fermant la circulation aux véhicules par des barrières, par une signalisation et une information sur l'usage de cet espace

1-4 Création de vélorues piétonnes

- Objectif : concilier la circulation des vélos tout en élargissant l'espace piéton.
 - o en remplaçant une bande cyclable par une bande piétonne et en organisant la circulation de l'espace roulant restant en vélorue

La vélorue est une rue où la vitesse est modérée, et où il est donné une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé, le cycliste pouvant se positionner au milieu de la voie et la voiture restant derrière le cycliste. Pour cela, la position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique (dispositif en cours d'expérimentation en France)

2- Étendre les espaces partagés où le piéton est prioritaire

2-1 Extension ou création de zones de rencontre temporaires

- Objectif : Étendre les zones de rencontre existantes ou créer des zones de rencontre temporaires, plus souples d'usage que les aires piétonnes (une zone de rencontre est une zone affectée à la circulation de tous les usagers où *les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Dans ces zones, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km / h*) en
 - o marquant fortement l'entrée de la zone de rencontre (par une forme de sas véhicules)
 - o cassant si possible la perspective droite de la chaussée par des effets de chicane et de passages alternés
 - o rappelant les règles de circulation qui sont méconnues

2-3 Extension ou création de zones 30 temporaires avec priorité de traverser aux piétons

- Objectif : Étendre les zones 30 existantes ou créer des zones 30 temporaires avec instauration de la règle d'autorisation de traverser prioritaire pour les piétons en tout point et pas uniquement au droit des passages piétons :
 - o Par une signalisation renforcée en entrée de zone
 - o Par un marquage répété sur la chaussée

Méthodes :

- En traitant les aménagements cyclables (qui sont maintenant utilisés par les trottinettes), penser aussi piéton, en traitant les aménagements piétonniers, penser aux cyclistes, afin d'avoir une approche systémique des deux modes actifs et que leur cohabitation ne soit pas conflictuelle
- Etre vigilant sur la perception de ces aménagements (cyclables et piétonniers) par les personnes à mobilité réduite
- Traiter en priorité les trottoirs et passages pour piétons des endroits engendrant un flux piéton : rues commerçantes, établissements publics type mairie, poste, hôpital, cimetière, gare ferroviaire et routière, autres établissements type café, restaurant
- Inviter les habitants à signaler les trottoirs et passages piétons posant problème
- Utiliser des matériaux simples, modulables, réversibles (plots, palettes, bacs de plantations, rondins...)
- Ne pas hésiter à réorganiser ou à interdire le stationnement des véhicules
- Ne pas hésiter à repositionner certains lieux de regroupement : déplacer un arrêt bus, utiliser une autre porte d'entrée/sortie
- Ne pas hésiter à revisiter le plan de circulation (création de rues en double impasse pour éliminer le trafic de transit des véhicules motorisés)
- Ne pas hésiter à reprendre l'aménagement et à le réajuster
- Avoir à l'esprit l'accessibilité des aménagements piétonniers aux personnes à mobilité réduite
- Prendre le temps d'observer le fonctionnement de l'aménagement et être à l'écoute des retours des usagers de la rue.
- Informer les administrés des modalités de fonctionnement des aménagements piétonniers mis en place pendant le déconfinement