



Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Les trottoirs partagés pour vélos et piétons : panorama des besoins en France & analyse de l'existant à l'étranger

Volet 1 - Bibliographie

Auteur : Pierre OUALLET - DTerSO



Des besoins identifiés dans la démarche « Code de la rue »

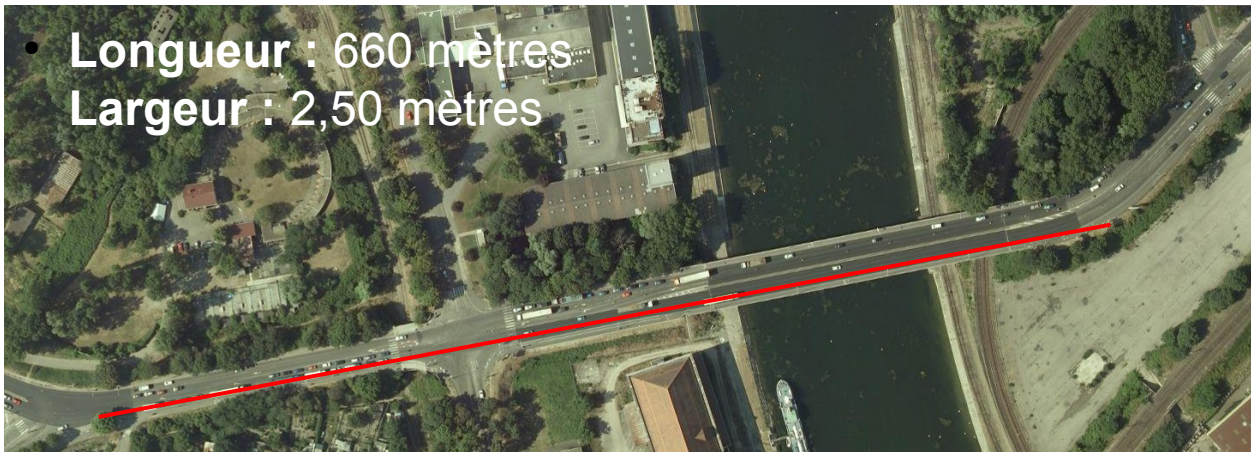
Des besoins en trottoirs partagés au niveau des :

- ponts,
- tunnels,
- voies étroites,
- voies à trafic élevé,
- voies avec de nombreux poids lourds,
- intersections compliquées,
- voies avec des vitesses trop élevées...

Cela restant possible lorsque la largeur des trottoirs et les trafics piétons-cyclistes attendus sont compatibles.

Strasbourg

Sur la commune de Kehl limitrophe de Strasbourg, appartenant à l'eurodistrict, la réglementation permet dans certains cas le trottoir mixte conformément à la convention de Vienne. La ville de Strasbourg s'est inspirée de cette réglementation vers 2006, mais a arrêté son application pour lancer, le 15/10/2010, une expérimentation au sens de l'IISR assortie d'une évaluation sur 6 sites avec accord de la DSCR.

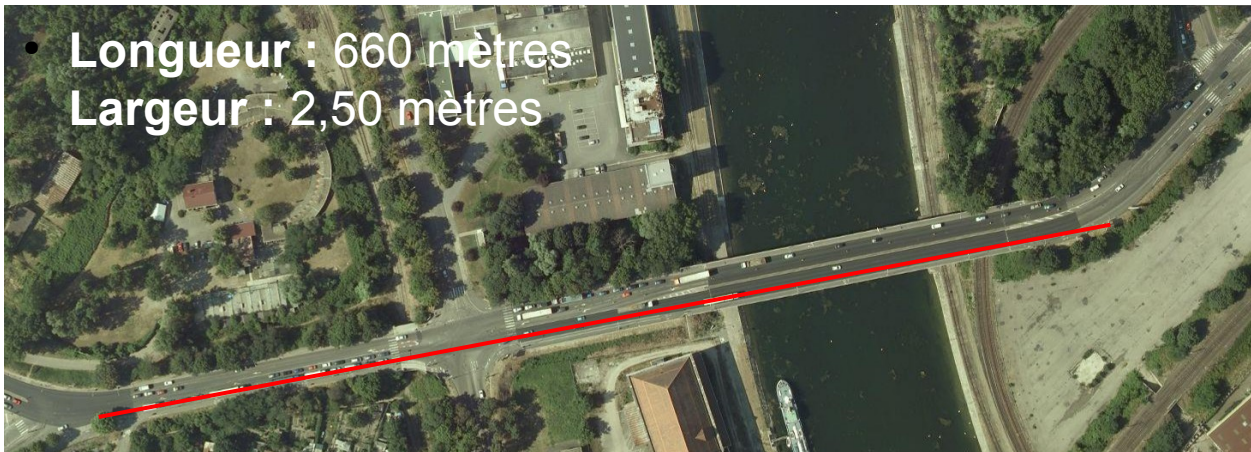


- trafic très important (env. 40 000 véhicules/jour en 2011) avec une grande part de poids lourds (10% du trafic en 2011).



Le 09/06/2011, une association de piétons conteste la mise en place d'un trottoir mixte pour les piétons et les cyclistes antérieur à l'expérimentation.

Le 23/01/2013, un jugement demande la suppression des espaces mixtes en se fondant sur une non-conformité des aménagements avec le code de la route. Il demande aussi la délimitation des espaces réservés aux piétons et ceux réservés aux cycles. L'expérimentation est arrêtée ainsi que l'évaluation.



- trafic très important (env. 40 000 véhicules/jour en 2011) avec une grande part de poids lourds (10% du trafic en 2011).











Et à l'étranger ?



Zurich

Trottoirs partagés sans séparation (D11b)

			
Danemark	Espagne Italie	Royaume- Uni	Suisse
			
Belgique	Allemagne	Pologne	Italie

Source : THE PEP



Luxembourg



Suisse

Largeur :

- 2,5 mètres minimum en circulation unidirectionnelle
- 3 m. min. en bidirectionnelle
- +0,5 m. de surlargeur si nécessaire



Panneau D5 Panneau D11b



Allemagne

Largeur :

- 2 mètres min. hors agglomération
- 2,5 m. min. en agglomération
- circulation unidirectionnelle et bidirectionnelle



Panneau D5



Panneau D11b



Largeur :

- 2 mètres minimum en circulation unidirectionnelle
- circulation en bidirectionnelle interdite
- +0,5 m. de surlargeur si nécessaire



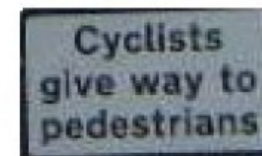
Panneau D5

Panneau D11b



Largeur :

- 2 mètres minimum
- 3 m. en largeur standard
- +0,25 m. de surlargeur si nécessaire



Panneau D11b

Les critères communs à l'étranger

- contraintes en termes d'emprise
- volume, vitesse et nature du trafic motorisé
- flux piétons et vélos
- emprise disponible pour les piétons et les vélos
- pente





Australie



Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Merci

Pierre OUALLET

Chargé d'études en déplacements actifs

Cerema - Direction Territoriale Sud Ouest