

Les trottoirs partagés piétons-cyclistes à l'étranger *Suisse, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni...*



Mots clés

Mots clés selon les thésaurus

Transports, déplacements, cheminements partagés, trottoirs partagés, piétons, vélos, accidentologie, réglementation, expériences à l'étranger

Mots clés géographiques

Europe, France, Suisse, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni, Québec, Australie, Autriche, Finlande

Droits

Ce document ne peut être reproduit en totalité ou en partie sans autorisation expresse du Cerema.

Crédits photos – illustrations : Cerema sauf mention contraire.

Remerciements

Ce rapport a été réalisé dans le cadre d'une commande de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) du ministère de l'Intérieur.

Il a été rédigé par Pierre Ouallet du Cerema Sud-Ouest, sous la direction de Benoit Hiron et de Frédérique Villiers du Cerema Territoires et Ville.

Le comité de pilotage était composé de Pierre Toulouse (CIDUV), Eric Alexandre (Délégation ministérielle à l'accessibilité), Séverine Carpentier (DSCR), Jean-Luc Marchal et Caroline Spatola (Eurométropole de Strasbourg), Arnaud Durouchoux (Bordeaux Métropole), François Menaut puis Marie Gadrat (Cerema Sud-Ouest), Bertrand Deboudt (Cerema Nord-Picardie), André Isler et François Tortel (Cerema Est), et Nicolas Merle (Cerema Centre-Est). Il a apporté son expertise tout au long de l'étude.

Nous remercions tout particulièrement :

- Nicolas Merle qui a assuré les entretiens en Suisse auprès de l'OFROU et de la ville Berne, ainsi qu'une synthèse des travaux menés par Genève, et la rédaction du rapport correspondant ;
- André Isler qui a assuré les entretiens des villes de Bâle (Suisse), Offenbourg et Mengen (Allemagne) ainsi que l'entretien téléphonique avec l'Autriche, et la rédaction des rapports correspondants ;
- Bertrand Deboudt qui a assuré les entretiens auprès des 3 régions de Belgique et à Londres (Royaume-Uni) et la rédaction du rapport correspondant ;
- ainsi que Pierre Toulouse pour avoir relayé l'enquête auprès du réseau européen THE PEP (Transport, Health and Environment Pan-European Programme).

Les trottoirs partagés piétons-cyclistes à l'étranger

Suisse, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni...

Annexes volume 2

La Belgique et le Royaume-Uni

Annexes

Annexe 0 : Le questionnaire (ci-après, pages 56 à 59)

Annexes volume 1

1.1. SUISSE : Rapport « Le cas de la Suisse, OFROU – Berne - Genève » (Nicolas MERLE, Cerema Centre-Est), 31 pages

1.2. SUISSE : Entretien avec Pierrick LEU, ville de Bâle (André Isler, Cerema Est), 6 pages

Annexes volume 2

2.1. BELGIQUE : Rapport « Le cas de la Belgique, Bruxelles Capitale – Flandres – Wallonie, (Bertrand Deboudt, Cerema Nord-Picardie), 34 pages

2.2. ROYAUME-UNI : Rapport « Le cas du Royaume-Uni », (Bertrand Deboudt, Cerema Nord-Picardie), 12 pages

Annexes volume 3

3.1. ALLEMAGNE : Entretiens avec Stefan Bubeck, Bourgmestre de Mengen et Oliver Martini, Bourgmestre de Offenburg (André Isler, Cerema Est), 6 pages

3.2 a et b. ALLEMAGNE : Entretiens avec Gregor Specher, ministre de l'Environnement du Land de Sarre (André Isler, Cerema Est), 9 et 7 pages

3.3. ALLEMAGNE : Questionnaire rempli par Mme Ludgera Klinge-Habermann, Forschungsmanagement, TÜV Rheinland Consulting GmbH, 7 pages

3.4. AUTRICHE : Questionnaire rempli par M. Holger Heinfellner, agence nationale autrichienne de l'environnement (André Isler, Cerema Est), 10 pages

3.5. FINLANDE : Questionnaire rempli par M. Ari Liimatainen, M.SC (Civ. ENG.), Traffic Engineering, Finnish Transport Agency, Helsinki, 8 pages

ANNEXE 2.1

BELGIQUE

**Rapport « Le cas de la Belgique, Bruxelles Capitale –
Flandres – Wallonie (Bertrand Deboudt, Cerema
Nord Picardie)**

34 pages

Trottoir partagé piétons cyclistes

Le cas de la Belgique

Bruxelles Capitale – Flandres
– Wallonie

Introduction

En France, actuellement, seul le statut de voie verte autorise la libre circulation des piétons et des cyclistes simultanément sur une même chaussée, et ceci sans être obligé de circuler au pas pour les cyclistes (contrairement à l'aire piétonne). Or la voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés. Ceci indique donc que la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante : par exemple, un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte. Il n'existe donc pas en France de statut réglementant la mixité piétons cyclistes sur une partie de la voirie sans restriction d'âge ou de vitesse.

Lors du recueil des propositions d'évolution réglementaire pour le PAMA (Plan d'Actions pour les Mobilités Actives), la problématique du trottoir partagé piétons cyclistes a été soulevée.

Afin de prendre en compte cette proposition, une première phase a porté sur une synthèse bibliographique des différents écrits législatifs et réglementaires existants en France et à l'étranger, portant sur les trottoirs partagés piétons cyclistes. La monographie s'est également intéressée au contexte dans lequel de tels aménagements étaient mis en place, aux enjeux qu'ils soulevaient et aux éventuelles évaluations qui existaient.

Dans une deuxième phase, objet de ce rapport, le Cerema étudiera les conditions de mise en œuvre de la réglementation de ces trottoirs partagés piétons cyclistes et souhaite connaître ce qui se fait dans plusieurs pays d'Europe où le panneau D11b (Espace mixte sans délimitation) est déjà en vigueur. Ce recueil de pratiques permettra de faire émerger les cas particuliers où l'utilisation de cette règle se révèle utile pour améliorer la sécurité des déplacements des cyclistes, sans pour autant dégrader la sécurité des piétons. Selon les résultats, l'étude pourra déboucher sur une proposition d'évolution de la réglementation auprès du ministère des transports français et de la sécurité routière.

L'étude se déroule auprès de gestionnaires de voirie de plusieurs villes européennes en Allemagne, Suisse, Belgique et au Royaume-Uni, et de quelques organismes institutionnels, dans le cadre d'entretiens ouverts.

Sommaire

1. La réglementation fédérale belge	4
1.1 Organisation et compétences	4
1.2 Trottoirs partagés piétons-cyclistes dans la réglementation fédérale	5
2. Le trottoir partagé dans les 3 régions	12
2.1 La Région Wallonne	12
2.2 La Région de Bruxelles-Capitale	17
2.3 La Région Flamande	29
3. Conclusion	32
4. Bibliographie	33

1. La réglementation fédérale belge

1.1 Organisation et compétences

Le royaume de Belgique est un État fédéral composé de 6 entités soit 3 régions (la Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région wallonne), et 3 communautés. L'État fédéral détient des compétences dans le domaine de la défense, de la justice et de la sécurité sociale. Les communautés sont compétentes pour les matières culturelles, l'enseignement et la politique linguistique. Les régions administrent les questions relatives aux transports, aux travaux publics et en partie les matières économiques.

Depuis la 6e réforme de l'Etat qui concerne surtout le transfert de compétences de l'Etat fédéral vers les Communautés et Régions, le Code de la Route n'est plus entièrement une prérogative de l'Etat fédéral et du SPF Mobilité. À partir du 1er janvier 2015, la Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région wallonne vont pouvoir disposer chacune de leur propre réglementation en matière notamment de :

- limites de vitesse sur la voie publique à l'exception des autoroutes,
- placement de la signalisation routière.

1.2 Trottoirs partagés piétons-cyclistes dans la réglementation fédérale

La circulation routière est prescrite dans l'arrêté royal du 1er décembre 1975, appelé code de la route.

Les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière sont fixées par l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976, appelé Code du gestionnaire.

Code de la route :

- Compétence fédérale mais pouvoir d'initiative aux Régions
- Détermination des limites de vitesse (hors autoroutes) est une compétence régionale

Code du gestionnaire :

- Les Régions peuvent déterminer les règles en matière de placement de la signalisation

1.2.1 Définitions du code de la route

Il est nécessaire d'introduire quelques définitions du code de la route.

- Le terme « **piéton** » désigne une personne qui se déplace à pied. Sont assimilées aux piétons les personnes qui conduisent à la main une brouette, une voiture d'enfant, de malade ou tout autre véhicule sans moteur n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons et les personnes qui conduisent à la main une bicyclette ou un cyclomoteur à deux roues.
- Le terme « **cycle** » désigne tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur, tel une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle.

L'adjonction d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle.

Le cycle non monté n'est pas considéré comme un véhicule.

- Le terme « Engins de déplacement »

Une nouvelle catégorie de véhicules a été ajoutée au code de la route en 2007 : les engins de déplacement.

Il existe deux types d'engins de déplacement : 1° les engins de déplacement non motorisés. Ce sont des engins qui ne répondent pas à la définition de cycle. Ils sont propulsés par la force musculaire de leur(s) occupant(s) et ne sont pas pourvus d'un moteur ; 2° les engins de déplacement motorisés. Ce sont des véhicules à moteur à deux roues ou plus, qui ne peuvent, par construction et par la seule puissance de leur moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 18 km/h. Ces engins de déplacement motorisés ne sont pas assimilés à des véhicules à moteur. Les utilisateurs de ces engins de déplacement motorisés ne doivent donc pas non plus être titulaires d'un permis de conduire, et ne doivent donc pas en être munis. L'engin de

déplacement non monté n'est pas considéré comme un véhicule. L'utilisateur d'un engin de déplacement qui roule à une vitesse ne dépassant pas l'allure du pas n'est pas assimilé à un conducteur.

Si l'utilisateur d'un engin de déplacement ne dépasse pas l'allure du pas, il doit suivre les règles applicables aux piétons. Si l'utilisateur d'un engin de déplacement dépasse l'allure du pas, il doit suivre les règles applicables aux cyclistes. Les règles que les autres usagers doivent respecter à l'égard des piétons et des cyclistes sont également applicables à l'égard des utilisateurs d'engins de déplacement.

Le chargement d'un engin de déplacement ne peut dépasser 0,50 mètre à l'avant et à l'arrière et 0,30 mètre de chaque côté. La hauteur d'un engin de déplacement chargé ne peut dépasser 2,50 mètres. La largeur maximale d'un engin de déplacement est de 1 mètre.

- Le terme « **trottoir** » désigne la partie de la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers.

Le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie pas l'affectation de celui-ci.

- Le terme « **piste cyclable** » désigne la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A (C'est-à-dire tout véhicule à deux ou à trois roues équipé d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ ou d'un moteur électrique et qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 25 km à l'heure) par les signaux D7, D9 ou par les marques routières prévues à l'article 74.

La piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée.



- Le terme « **zone piétonne** » désigne une ou plusieurs voies publiques dont l'accès est indiqué par le signal F103 et dont la sortie est indiquée par le signal F105.



F103

L'accès aux zones piétonnes est réservé aux piétons, toutefois [...] peuvent accéder à ces zones lorsque la signalisation routière le prévoit (F103) et selon les restrictions qui y figurent : [...] les cyclistes.

Dans ces zones, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique.

Les conducteurs qui sont admis à y circuler doivent le faire à l'allure du pas : ils doivent céder le passage aux piétons et au besoin s'arrêter. Ils ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner.

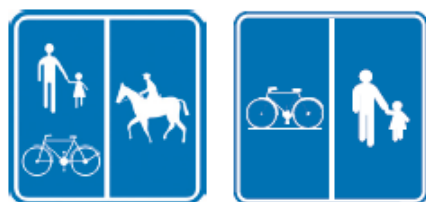
Dans ces zones, les cyclistes doivent descendre de leur bicyclette lorsque la densité de circulation des piétons rend difficile leur passage.

Les jeux sont autorisés. Le stationnement est interdit dans ces zones.

- Le terme «**chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers** » désigne la voie publique dont le commencement est indiqué par le signal F99a ou F99b et dont la fin est indiquée par le signal F101a ou F101b



F99a



F99b

Ces chemins (constituant ou non le RAVeL) sont réservés à la circulation douce. Pour rappel, les jeux sont autorisés et certains véhicules motorisés peuvent y circuler (riverains, service d'entretien, service d'urgence...). Le F99b est utilisé à la place du F99a lorsqu'une partie du chemin est affectée à une catégorie d'usagers (Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin).



Illustration 1: Exemple d'utilisation d'un F99a à Floreffe

Le F99b est un signal routier d'indication qui réserve la circulation à certains usagers, à l'inverse du D9 qui oblige chaque usager à rester sur sa partie.

- Le terme « **chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers** » désigne la voie publique dont le commencement est indiqué par le signal F99c et dont la fin est indiquée par le signal F101c.



F99c

Ces chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers permettent aux agriculteurs et visiteurs de se rendre en voiture ou en tracteur aux parcelles agricoles ou à une ferme et la libre circulation sur toute la largeur du chemin, des piétons, cyclistes et cavaliers.

Pour ces deux derniers signaux, le terme de chemin indique que cet aménagement n'est pas prévu pour être utilisé sur un trottoir, mais sur une voie indépendante de la circulation générale, entièrement dédiée aux piétons et aux cyclistes, voire aux cavaliers. Il se rapprocherait donc de la voie verte en France.

– Place de usagers piétons et cyclistes dans l'espace public

- Les cyclistes âgés de moins de 9 ans peuvent toutefois emprunter en toutes circonstances les trottoirs et les accotements en saillie, pour autant que leurs bicyclettes soient pourvues de roues d'un diamètre maximal de 500 mm, pneus non compris, et à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers.
- Les piétons doivent emprunter les trottoirs, les parties de la voie publique qui leur sont réservées par le signal D9 ou D10 ou les accotements en saillie praticables, et à défaut, les accotements de plain-pied praticables.
- Lorsque la voie publique comporte une piste cyclable praticable, indiquée par le signal D7 ou D9, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A sont tenus de suivre cette piste cyclable, pour autant qu'elle soit signalée dans la direction qu'ils suivent. Toutefois, lorsqu'une telle piste cyclable se trouve à gauche par rapport au sens de leur marche, ils ne sont pas tenus de la suivre, si des circonstances particulières le justifient et à condition de circuler à droite par rapport au sens de leur marche. Les tricycles et quadricycles sans moteur dont la largeur, chargement compris, est inférieure à 1 mètre peuvent également emprunter la piste cyclable.

1.2.2 Ce que dit le code du gestionnaire

Signal D7. Piste cyclable obligatoire

Ce signal doit être répété après chaque carrefour. Si la disposition des lieux le justifie il peut être placé parallèlement à la piste cyclable.

Signal D9. Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A.

La séparation entre l'espace réservé aux piétons, d'une part, et l'espace réservé aux cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, d'autre part, est réalisée, soit par une ligne continue de couleur blanche, soit par une différence de revêtement, soit par une séparation physique quelconque ou la combinaison de plusieurs de ces moyens.

Le cas échéant, les symboles des usagers sont inverses sur ce signal.

1.2.3 Le trottoir partagé piéton cycliste

La mixité des espaces de circulation piétons-cyclistes fait partie des modifications (Reprises sous l'intitulé de "code de la rue") apportées au code de la route par l'Arrêté Royal du 4 avril 2003, d'application au 1^{er} janvier 2004.

Il s'agit d'une réglementation fédérale, la définition du **panneau D10** se trouve dans l'art. 69.3 du code de la route (Règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique) : « **Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes.** »

La mise en oeuvre est définie dans le code du gestionnaire, qui vient d'être régionalisé, c'est-à-dire que chacune des 3 régions (Flandres, Wallonie et Bruxelles Capitale) pourra définir ses propres conditions d'application.



D10

Lorsqu'une partie de la voie publique est indiquée par le signal D10, les cyclistes et les piétons doivent faire usage de celle-ci : **c'est un cheminement obligatoire.**

Dans le code du gestionnaire est stipulé à l'article 10.6 :

Signal D10. Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes.

Ce signal est utilisé lorsqu'il ne peut être fait usage du signal D9 :

- lorsque l'espace est insuffisant pour séparer la circulation des cyclistes et des piétons et que la sécurité des cyclistes est mieux assurée de la sorte sur des courts tronçons ou des voies publiques lorsque la circulation sur la chaussée est importante et la vitesse maximale autorisée est d'au moins 50 km à l'heure,
- lorsqu'il convient d'obliger les piétons et cyclistes d'emprunter des voies ou parties de voies plus sûres sans qu'il soit possible ou nécessaire de distinguer la partie de la voirie qui leur est réservée.

L'acte qui autorise le trottoir partagé est un règlement complémentaire (en complément des règles du code de la route).



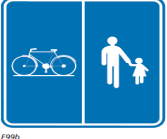


Il est possible d'aménager un trottoir partagé à partir d'un trottoir existant ou en travaux neufs.

Des seuils maximaux pour les flux de piétons et de cyclistes ne sont pas appliqués.

Les cyclomoteurs (A ou B) ne sont pas autorisés sur les D10.

Les cyclistes ne peuvent pas mettre en danger les piétons qui se trouvent sur cet espace.

Le tableau suivant présente de façon synthétique les différents espaces « mixtes » décrits précédemment :

Nom	Signalisation verticale	Nom du signal	Type de voie concernée	Régime de priorité	Cheminement cycliste obligatoire	Vitesse autorisée des cyclistes
Zone piétonne avec vélos autorisés		F103	Zone	Piéton	Non	Allure du pas
Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes (sans séparation)		F99a	Voie indépendante	Les cyclistes ne peuvent pas mettre en danger les piétons qui se trouvent sur cet espace	Non	Pas de vitesse limite
Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes (avec séparation)		F99b	Voie indépendante	Chaque catégorie d'usagers est prioritaire sur son espace	Non	Pas de vitesse limite
Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A		D9	Piste à hauteur du trottoir	Chaque catégorie d'usagers est prioritaire sur son espace	Oui	Pas de vitesse limite
Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes		D10	Trottoir	Les cyclistes ne peuvent pas mettre en danger les piétons qui se trouvent sur cet espace	Oui	Pas de vitesse limite

2. Le trottoir partagé dans les 3 régions

2.1 La Région Wallonne

Pour la région Wallonne, l'entretien s'est déroulé avec Isabelle Dullaert et Francis Meunier (Direction de la Sécurité des infrastructures routières) du Service Public de Wallonie (SPW) à la direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments, basée à Namur.

2.1.1 Critères et principes d'aménagement des trottoirs partagés

Les principes d'aménagement et les critères de choix sont globalement en ligne à la fois avec la réglementation et les recommandations fédérales.

Le SPW exprime le souhait d'avoir ce panneau mais « conseillé » et non plus obligatoire, notamment pour laisser la possibilité à certains cyclistes, les plus aguerris, de ne pas l'emprunter.

L'utilisation du panneau D10 reste exceptionnel en Wallonie. Il s'agit d'un aménagement qui apparaît dans les projets mais le SPW donne généralement un avis défavorable à cause d'une faible largeur qui peut engendrer des conflits piétons/vélos, parce que les flux de piétons ou de cyclistes sont trop importants ou parce que souvent le D10 est proposé sans envisager les autres possibilités de prise en compte des cyclistes ou d'espaces pouvant être gagnés pour les mobilités actives grâce à la réduction de la largeur de la chaussée, la suppression de places de stationnement, la réduction des vitesses. De nombreuses communes qui ne possèdent pas la largeur suffisante pour l'implantation d'une D9, implantent une D10 pour répondre à la prise en compte des vélos. A savoir, pour le D9, il faut 1,5 m pour le trottoir (obligation dans le code de la route) et 1,3 m pour la piste cyclable, donc un minimum de 2,8 m de largeur pour une D9 unidirectionnelle (C'est une recommandation de la région Wallonne).

Quelques caractéristiques pour l'implantation d'un trottoir partagé :

- Le trottoir partagé ne peut pas être aménagé le long de rues commerçantes, notamment dû aux flux piétons,
- Il est recommandé de mettre en oeuvre un bitume coloré pour le différencier de la chaussée et de ne pas marquer de figurines vélos,
- Les caractéristiques géométriques : largeur recommandée 2,50 m avec un minimum de 2 m,
- Le D10 est uniquement unidirectionnel pour les cyclistes à cause de la largeur minimale et aussi pour éviter d'avoir des cyclistes dans le dos des piétons. (Alors que le D7 et D9 peuvent être uni/bidirectionnels).

Les associations locales cyclistes préfèrent le D9 au D10 pour éviter les conflits, ils préfèrent avoir des aménagements dédiés et réclament aussi la possibilité de signalisation « conseillée ».

2.1.2 Analyse de deux sites

- Le premier site observé se situe entre Florette et Franière en interurbain, [rue des déportés](#).

Configuration	Type trottoir partagé	Unilatéral - Unidirectionnel
	Longueur	1 km
	Largeur	2 m
	Insertion	Trottoir abaissé D10 + 1 chevron et figurine vélo en entrée et cédez le passage et chevrons en sortie
Critères de choix de la mixité		Entre Florette et Franière, comme la largeur est de 2 m, impossibilité d'implanter un D9, le choix s'est porté sur la mise en place d'un D10. Une bande cyclable est aménagée dans l'autre sens. Faible densité à la fois de piétons et de cyclistes.
Problèmes rencontrés		Cet aménagement est utilisé principalement par des piétons et ne semble donc pas pose de problèmes.



Illustration 3: Avant aménagement



Illustration 2: Mise en place d'un D10



Illustration 4: Une bande cyclable est aménagée dans l'autre sens



Illustration 5: Fin de l'aménagement



Illustration 7: Avant aménagement



Illustration 6: Bande cyclable et D10

Cet aménagement semble fonctionner grâce à une densité piétonne et cycliste faible.

Trottoir partagé piétons cyclistes : le cas de la Belgique

- Le deuxième site observé se situe sur le territoire communal de [Floriffoux](#), en interurbain.

Configuration	Type trottoir partagé	Unilatéral - Bidirectionnel
	Longueur	200 m
	Largeur	2 m
	Intersection	Carrefour à feux : feux piétons et feux vélos
	Insertion	Trottoir abaissé D10
Critères de choix de la mixité	Il s'agit d'une transformation de trottoir en trottoir partagé, notamment afin de permettre la traversée du carrefour pour rejoindre la gare de Floreffe. Faible densité de vélos.	
Problèmes rencontrés	Cet aménagement est utilisé majoritairement par des piétons. La largeur proposée dégrade les conditions de circulation des piétons en partageant cet espace. Les quelques vélos observés n'ont pas emprunté cet aménagement. Il aurait été préférable de prendre en compte les cyclistes dans le carrefour.	

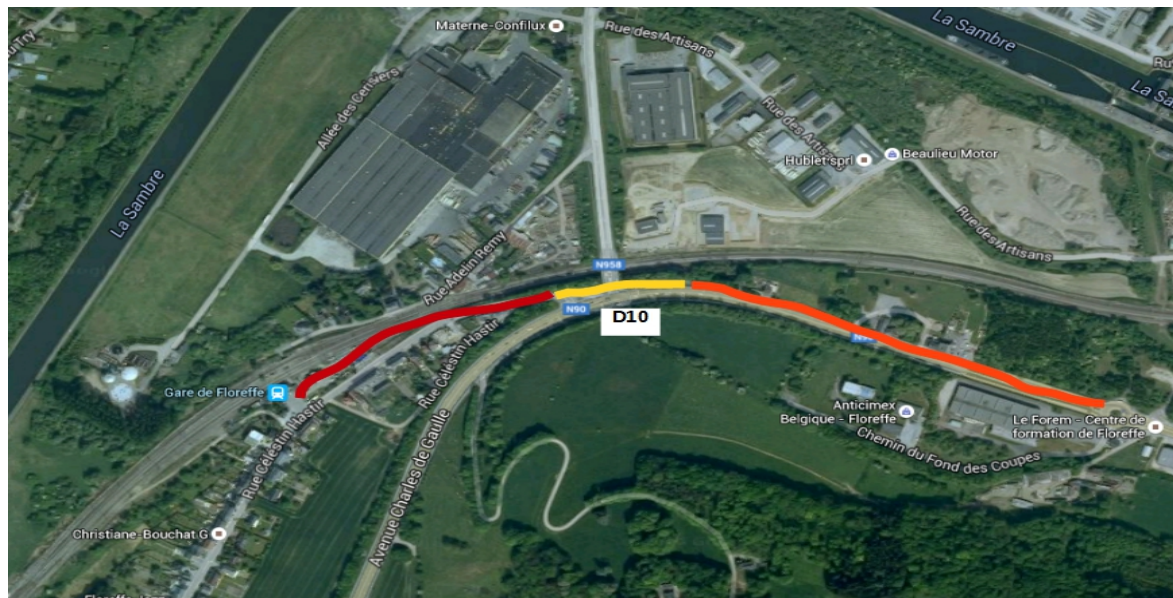




Illustration 9: Avant aménagement



Illustration 8: Implantation d'un D10



Illustration 10: Franchissement carrefour à feux



Illustration 11: Trottoir partagé amenant à la gare de Floreffe

2.2 La Région de Bruxelles-Capitale

Pour la région de Bruxelles-Capitale, l'entretien s'est déroulé à Bruxelles Mobilité avec Benoît Dupriez (Direction Stratégie – Cellule Espaces Publics), Isabelle Janssens (Direction Stratégie) et Françoise Godart (Direction Sécurité routière).

2.2.1 Critères et principes d'aménagement des trottoirs partagés

Le trottoir partagé signalé par le panneau D10 est **un cheminement obligatoire pour les piétons et les cyclistes**.

Par contre, il existe une forte aspiration à obtenir le même aménagement « conseillé », qui serait signalé par un panneau carré, afin que les cyclistes « débutants » puissent emprunter le trottoir partagé mais laisser l'opportunité pour les cyclistes aguerris de circuler sur la chaussée, sur laquelle la vitesse maximale autorisée est d'au moins 50 km à l'heure. La logique d'admettre sur le trottoir des cyclistes « timorés » n'est pas la même que d'imposer le trottoir à tous les cyclistes.

• **Recommandations techniques fédérales**

Actuellement, les conditions de réalisation sont traitées dans l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

Chapitre II. Signaux routiers Article 10. Signaux d'obligation

10.6. Signal D10. Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes.

Ce signal est utilisé lorsqu'il ne peut être fait usage du signal D9 :

- lorsque l'espace est insuffisant pour séparer la circulation des cyclistes et des piétons et que la sécurité des cyclistes est mieux assurée de la sorte sur des courts tronçons ou des voies publiques lorsque la circulation sur la chaussée est importante et la vitesse maximale autorisée est d'au moins 50 km à l'heure,
- lorsqu'il convient d'obliger les piétons et cyclistes d'emprunter des voies ou parties de voies plus sûres sans qu'il soit possible ou nécessaire de distinguer la partie de la voirie qui leur est réservée.

• **Les recommandations internes à Bruxelles Capitale :**

Largeur

La mise en œuvre du D10 s'effectue lorsque le gestionnaire ne dispose pas d'un espace suffisamment large pour permettre de réaliser un aménagement de type D9. La largeur pour le cheminement piéton côté façade nécessite de disposer d'un minimum de 2 m (Réglementation = 1,50 m), à augmenter selon l'importance du flux piéton. Il faut en plus disposer de 1,80 m minimum pour les cyclistes en unidirectionnel ou minimum 2,50 m en bidirectionnel. En présence de stationnement, une zone tampon de minimum 0,80 m doit également être prévue pour l'ouverture des portières.

Lisibilité de l'espace

- Uniquement applicable lorsque la vitesse maximale autorisée sur chaussée est supérieure ou égale à 50 km/h,
- ne pas opter pour ce type d'aménagement sur de longues distances ou sur des ICR (Itinéraires Cyclables Régionaux) où davantage d'espace doit être affecté aux cyclistes,
- ne pas mettre de figurine vélo sur l'aménagement D10 uni ou bidirectionnel sauf aux entrées sorties riveraines par exemple.

Accessibilité des PMR

- Assurer un minimum de 3 m pour le cheminement partagé vélo-piéton pour les cyclistes en unidirectionnel et un minimum de 4 m pour les cyclistes en bidirectionnel. Ces dimensions sont à augmenter selon l'importance du flux piéton et en présence de stationnement, une zone tampon de minimum 0,80 m doit également être prévue,
- supprimer, aligner, tout élément de mobilier urbain qui pourrait faire obstacle aux deux types d'usagers.

Au vu de ces dispositions, le D10 s'applique pour une largeur de trottoir :

- comprise entre 3 m et 3,80 m si les cyclistes sont en unidirectionnel,
- comprise entre 4 m et 4,50 m si les cyclistes sont en bidirectionnel.

Des dérogations sont possibles.

La tendance en termes de politique d'aménagement cyclable est à la réalisation de pistes séparées de la chaussée. Or, aux extrémités des aménagements de type D9, en cas de rétrécissements de la largeur ne permettant plus la continuité du D9, la solution adoptée pour prendre en compte les piétons et les cyclistes est l'utilisation du D10.

Un trottoir partagé peut être réalisé en présence de stationnement de voitures le long du trottoir mais une zone tampon de minimum 0,80 m doit être prévue, même si le cycliste, circulant en espace partagé, peut circuler côté façade.

Il est possible d'aménager un trottoir partagé à partir d'un trottoir existant ou en travaux neufs, mais il n'est pas conseillé de réaliser de grands linéaires d'aménagements de D10 en travaux neufs, ce n'est pas l'orientation choisie pour cet aménagement.

Les trottoirs partagés sont bidirectionnels, notamment par le fait que pour les piétons, il est impossible de faire autrement.

Aux extrémités, les cyclistes peuvent être prioritaires, en parallèle d'un passage piéton.

Aucun seuil n'est appliqué lors de la mise en place de cet aménagement, ni aucune limitation de vitesse pour les cyclistes.

Les cyclomoteurs ne sont pas autorisés sur le D10, contrairement aux D7 et D9, où les cyclos de classe A sont autorisés, d'où le problème d'un aménagement D7/D9 qui se transforme en D10 : comment traiter cette particularité.

Des conflits piétons / vélos ont été constatés lorsque cet aménagement est implanté « par défaut » notamment lors de la transformation d'un trottoir en trottoir partagé.

« La vocation de ce panneau est qu'il n'y en ait pas énormément, au vu de la définition dans le code belge, le caractère obligatoire notamment», mais cet aménagement peut répondre à un besoin de souplesse.

2.2.2 Analyse d'aménagements

- Le premier site observé se situe [quai des Charbonnages](#).

Configuration	Type trottoir partagé	Unilatéral - Bidirectionnel
	Longueur	1,2 km
	Largeur	3 m
	Insertion	Abaisé de trottoir - D10
	Intersection	Carrefour à feux avec feu modal cycliste
Critères de choix de la mixité		Espace insuffisant pour séparer les circulations en implantant un D9. Forte densité de vélos et piétons à certaines heures de la journée.
Problèmes rencontrés		L'aménagement proposé, deux revêtements différents, renvoie l'image d'un aménagement séparé et donne un sentiment de priorité aux cyclistes au niveau de la partie enrobé. Les piétons ont tendance à utiliser la partie pavée, réduite à 1 m. La largeur est faible vis-à-vis du trafic piétons et cyclistes. Ces quais ont à certaines heures de la journée des flux piétons et vélos importants, ce qui engendre des conflits sur l'espace proposé et au niveau des points de changement de direction. Les piétons sont « coincés » entre les barrières et les véhicules en stationnement. Nous observons des cyclistes préférant utiliser la chaussée.





- Le deuxième site observé se situe [Avenue de Tervueren](#).

	Type trottoir partagé	Transformation d'un trottoir en trottoir partagé
Configuration	Longueur	180 m
	Largeur	4/5 m
	Insertion sur le trottoir	Traversée sur plateau surélevé
	Intersection	Traversée sur plateau surélevé avec priorité aux cyclistes et piétons
Critères de choix de la mixité		Il s'agit de permettre la continuité d'un Itinéraire cyclable régional. Forte densité piétonne et de cyclistes. Circulation générale dense au niveau de l'avenue.
Problèmes rencontrés		Mécontentement des piétons et des cyclistes, nombreuses situations de gênes notamment pour les piétons. Il aurait été préférable de trouver une solution pour les cyclistes au niveau de la chaussée. Cet exemple permet de montrer que même en offrant une largeur confortable, les densités importantes de piétons et de cyclistes ne permettent pas une cohabitation aisée.





- Le troisième site observé se situe [Boulevard du Triomphe](#).

Cet axe contourne l'Université libre de Bruxelles avec une partie aménagée en D9 et lorsque que l'espace n'est pas suffisant en D10.



Configuration	Type trottoir partagé	Bidirectionnel
	Longueur	1 km
	Largeur	2 - 2,5 m
	Insertion sur le trottoir	D10 + Abaissé de trottoir
	Intersection	Priorité au D10
Critères de choix de la mixité	Circulation générale dense et rapide. Espace insuffisant pour séparer les circulations à l'aide d'un D9. Densité piétonne et cycliste importante à certaines heures de la journée.	
Problèmes rencontrés	L'espace contraint engendre une gêne pour les piétons et ne facilite pas la circulation des cyclistes.	



Illustration 13: Entrée du D10



Illustration 12: Passage réduit au niveau d'un arrêt de bus



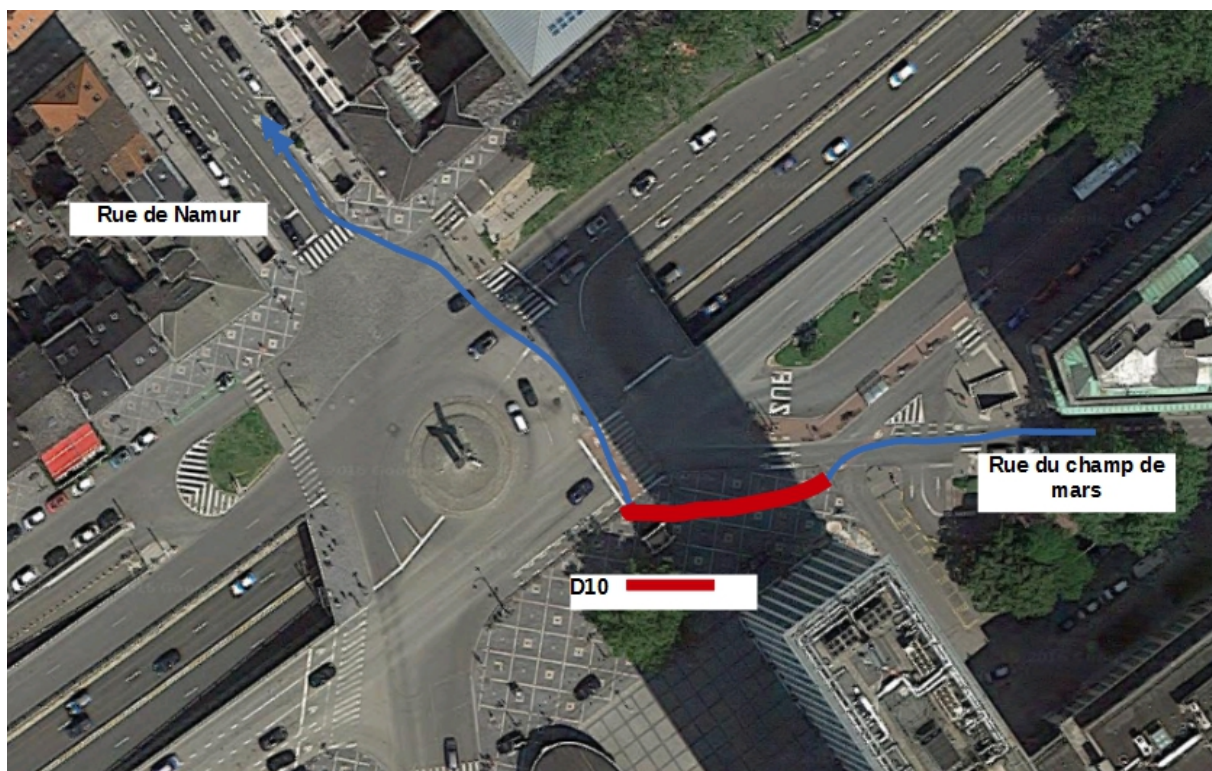


Illustration 14: D9 avec espace piéton réduit

Certains sites n'ont pas pu être observés lors du déplacement faute d'avoir reçue l'information avant le déplacement.

- Porte de Namur

Configuration	Type trottoir partagé	Unidirectionnel pour les cyclistes
	Longueur	Il s'agit d'une placette
	Largeur	
	Insertion sur le trottoir	Bordure de trottoir D10 + figurine vélos répétée sur la placette
	Intersection	Trottoir abaissé Cheminement en parallèle d'un passage piéton
Critères de choix de la mixité	Ce D10 permet, sur un itinéraire cyclable régional, une continuité d'un double-sens cyclable rue du champ de mars pour aller vers la rue de Namur aménagée de bandes cyclables.	
Problèmes rencontrés	Aménagement ne prenant pas réellement en compte les cyclistes et détérioration des conditions de circulation pour les piétons.	



• Boulevard Sylvain Dupuis

Configuration	Type trottoir partagé	Bidirectionnel – Trottoir transformé en trottoir partagé
	Longueur	900 m
	Largeur	2,5 m
	Insertion sur le trottoir	Abaissé de trottoir D10
	Intersection	Passage piéton
Critères de choix de la mixité		Circulation générale dense. Espace insuffisant pour séparer les circulations à l'aide d'un D9. Densité piétonne et cycliste importante à certaines heures de la journée.
Problèmes rencontrés		L'espace contraint engendre une gêne pour les piétons : dégradation des conditions de circulation des piétons. Le marquage coloration rouge + figurines vélos au droit de chaque entrée riveraine, débouché de parking donne le sentiment aux usagers d'un espace réservé aux cyclistes, et donc potentiellement d'une priorité des cyclistes cet espace.



Illustration 15: Transformation d'un trottoir en trottoir partagé



Illustration 16: coloration rouge + figurines vélos au droit de chaque entrée riveraine, débouché de parking



2.3 La Région Flamande

Pour la région Flamande, l'entretien s'est déroulé avec Jan Pelckmans « Cycling policy manager » du département mobilité (Région Flamande).

2.3.1 Critères et principes d'aménagement des trottoirs partagés

Ce signal est utilisé lorsqu'il ne peut être fait usage du signal D9 :

- lorsque l'espace est insuffisant pour séparer la circulation des cyclistes et des piétons et que la sécurité des cyclistes est mieux assurée de la sorte sur des courts tronçons ou des voies publiques lorsque la circulation sur la chaussée est importante et la vitesse maximale autorisée est d'au moins 50 km à l'heure, (*Ajout local : et quand d'autres solutions, qui peuvent permettre de gagner de l'espace pour la circulation des piétons et des cyclistes (comme le rétrécissement de la chaussée, la suppression des places de stationnement, ...) ne sont pas envisageables.*)
- lorsqu'il convient d'obliger les piétons et cyclistes d'emprunter des voies ou parties de voies plus sûres sans qu'il soit possible ou nécessaire de distinguer la partie de la voirie qui leur est réservée.

Le trottoir partagé signalé par le panneau D10 est **un cheminement obligatoire pour les piétons et les cyclistes**.

• Principes d'aménagements

La mise en place d'un D10 est une mesure exceptionnelle, sur une courte distance, quand il n'y a pas d'espace pour séparer les piétons et les cyclistes.

Le D10 trouve sa place sur des tronçons de courte distance dans les zones bâties où toutes les autres solutions d'aménagements dédiés aux cyclistes ne peuvent être réalisés pour cause de manque d'espace.

Le D10 est implanté avec des densités faibles de cyclistes et de piétons. Le D10 n'est pas conseillé lors de la présence d'activités urbaines (terrasses...) et en cas de présence importantes de personnes âgées.

Sur les grands itinéraires de randonnée et cycliste, l'utilisation du D10 peut augmenter le risque de conflits.

L'utilisation du D10 est souhaitable sur de courtes distances. Un exemple typique est l'utilisation au niveau d'un ouvrage d'art : avant et après le pont, une infrastructure séparée pour les piétons et les cyclistes (D9) est implantée, en cas de contraintes géométriques, sur le pont, les flux peuvent être mixés par l'implantation d'un D10.

La circulation des cyclistes dans les deux sens le long d'un D10 n'est pas interdite mais doit être limitée aux cas où une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir en parallèle doivent être fusionnés sur une courte distance.

Il n'existe pas de limitation de vitesse pour les cyclistes, mais les cyclistes ne peuvent pas mettre en danger les piétons qui se trouvent sur cet espace, ce qui interdit les vitesses élevées.

En termes de flux, la région flamande peut utiliser les données néerlandaises : moins de 100 piétons par heure et par mètre de large trottoir.

Les caractéristiques géométriques :

La largeur de 3 m est recommandée, en tenant compte d'une zone de 0,50 m pour les obstacles, du profil d'espace libre pour les piétons (1.25m) et du profil d'espace libre pour les cyclistes (1 m) et la distance de vélo nécessaire par rapport au bord relevé de la chaussée. Une largeur plus importante est souhaitable.

Points de vue des associations.

- Les associations de piétons locales ne sont pas en faveur de la présence des cyclistes sur le trottoir
- Les associations de cyclistes locales préfèrent les aménagements dédiés
- Les associations locales de personnes à mobilité réduite ne sont pas en faveur des espaces partagés piétons et cyclistes

2.3.2 Analyse d'aménagement

- Le site indiqué se situe à [Hasselt rue Kon. Astridlaan](#).

Configuration	Type trottoir partagé	Bilatéral – Unidirectionnel – transformation d'un D9 en D10 en fin de trottoir
	Longueur	60 m
	Largeur	2,4 m
	Insertion	D10 + figurines D10 au sol
Critères de choix de la mixité		Espace insuffisant pour continuer le D9 jusqu'à l'intersection.
Problèmes rencontrés		La largeur est faible vis-à-vis du trafic piétons et cyclistes. Ce D10 est utilisé dans la pratique par les cyclistes dans les deux sens. La largeur de 2,40 m rend la cohabitation piétons/cyclistes délicate et génère des conflits sur l'espace proposé et au niveau de l'intersection.





Illustration 17: Largeur insuffisante pour une cohabitation sans gêne

3. Conclusion

En Belgique, la mixité des espaces de circulation piétons-cyclistes fait partie des modifications (Reprises sous l'intitulé de "code de la rue") apportées au code de la route par l'Arrêté Royal du 4 avril 2003, d'application au 1er janvier 2004 : le signal D10.



Un problème soulevé par les 3 régions est le caractère obligatoire de cette signalisation. Les 3 régions souhaiteraient une signalisation « conseillée » afin par exemple à certaines heures de la journée en cas de fort flux piétons de laisser la possibilité aux cyclistes de ne pas emprunter l'espace partagé. La logique d'admettre sur le trottoir des cyclistes « timorés » n'est pas la même que d'imposer le trottoir à tous les cyclistes.

Lors des entretiens, il est apparu primordial, avant d'envisager la mise en place du trottoir partagé, de commencer par examiner toutes les autres solutions de prise en compte des cyclistes : aménagements dédiés, réduction de la vitesse de la circulation générale (zone 30...), réappropriation d'espace pour les mobilités actives grâce à la réduction de la largeur de la chaussée, suppression de places de stationnement ou d'espaces verts.

Le trottoir partagé ne doit pas devenir la solution rapide, de secours s'il manque de la place pour créer un aménagement séparatif au niveau du trottoir, qui reste l'aménagement dédié aux piétons.

Si toutes les autres solutions de prise en compte des cyclistes ont été examinées sans succès et dans le cas d'une compatibilité des usages piétons et cyclistes (notion à définir précisément), le trottoir partagé pourrait **exceptionnellement être envisagé**. Le passage par une phase d'expérimentation en France permettrait de cadrer les situations/contextes possibles et leur mise en œuvre.

Son introduction en droit français, si elle est retenue, devra mettre en avant le **caractère exceptionnel** de son utilisation, qu'il soit un aménagement conseillé pour les cyclistes et devra s'accompagner de précautions fortes pour en limiter le développement. Des mesures d'information et de sensibilisation auprès des deux catégories d'usagers seront primordiales, notamment les déficients visuels.

4. Bibliographie

Code du gestionnaire - Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

Code de la route - Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique « Règlement de la circulation »

Bordereau Documentaire

Informations du document

Titre Trottoir partagé piétons cyclistes

Sous-titre Le cas de la Belgique : Bruxelles Capitale – Flandres – Wallonie

Date du document février 2016

Diffusion Confidentielle (diffusion réservée au Cerema)

Auteur(s)

Prénom Bertrand

Nom DEBOUDT

Organisme(s) Auteur(s)

Nom de l'organisme Direction territoriale Nord-Picardie

Nom de la division Département Transport Mobilités / Systèmes de Transport et Sécurité

ANNEXE 2.2

ROYAUME-UNI

**Rapport « Le cas du Royaume-Uni », (Bertrand
Deboudt, Cerema Nord Picardie)**

12 pages

Trottoir partagé piétons cyclistes

Le cas du Royaume-Uni

Avril 2016

Sommaire

1. La réglementation anglaise.....	4
Le trottoir partagé.....	4
2. Le trottoir partagé à Londres.....	5
Avis des associations.....	5
Analyse de sites.....	6
3. Conclusion.....	10
4. Bibliographie.....	11

Introduction

En France, actuellement, seul le statut de voie verte autorise la libre circulation des piétons et des cyclistes simultanément sur une même chaussée, et ceci sans être obligé de circuler au pas pour les cyclistes (contrairement à l'aire piétonne). Or la voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés. Ceci indique donc que la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante : par exemple, un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte. Il n'existe donc pas en France de statut réglementant la mixité piétons cyclistes sur une partie de la voirie sans restriction d'âge ou de vitesse.

Lors du recueil des propositions d'évolution réglementaire pour le PAMA (Plan d'Actions pour les Mobilités Actives), la problématique du trottoir partagé piétons cyclistes a été soulevée.

Afin de prendre en compte cette proposition, une première phase a porté sur une synthèse bibliographique des différents écrits législatifs et réglementaires existants en France et à l'étranger, portant sur les trottoirs partagés piétons cyclistes. La monographie s'est également intéressée au contexte dans lequel de tels aménagements étaient mis en place, aux enjeux qu'ils soulevaient et aux éventuelles évaluations qui existaient.

Dans une deuxième phase, objet de ce rapport, le Cerema étudiera les conditions de mise en œuvre de la réglementation de ces trottoirs partagés piétons cyclistes et souhaite connaître ce qui se fait dans plusieurs pays d'Europe où le panneau D11b (Espace mixte sans délimitation) est déjà en vigueur. Ce recueil de pratiques permettra de faire émerger les cas particuliers où l'utilisation de cette règle se révèle utile pour améliorer la sécurité des déplacements des cyclistes, sans pour autant dégrader la sécurité des piétons. Selon les résultats, l'étude pourra déboucher sur une proposition d'évolution de la réglementation auprès du ministère des transports français et de la sécurité routière.

L'étude se déroule auprès de gestionnaires de voirie de plusieurs villes européennes en Allemagne, Suisse, Belgique et au Royaume-Uni, et de quelques organismes institutionnels, dans le cadre d'entretiens ouverts.

1. La réglementation anglaise

En Angleterre, les règles, réglementations et la signalisation sont définies par l'État et elles s'imposent à toute collectivité locale qui doit les respecter.

Le document de référence qui s'impose à tous est : « Traffic Signs Regulations and General Directions (TSRGD – 2002) » qui définit l'ensemble des panneaux et marquages, qu'ils soient de police ou de jalonnement.

Quelques dispositions réglementaires liées aux cyclistes :

- le vélo est un véhicule ; il n'entre pas dans la même catégorie que les deux-roues motorisés ;
- les cyclistes peuvent circuler dans les aires piétonnes lorsque la signalisation les y autorise ;
- la circulation sur trottoir leur est interdite, sauf signalisation contraire.

Le trottoir partagé

Le trottoir partagé est signalé par le diagramme 956 « Route uniquement pour les vélos et les piétons sans séparation » qui permet de signaler deux types d'aménagements :



Illustration 1:
Diagramme 956

- ceux situés à proximité d'une route empruntée par le trafic, souvent désigné sous le nom d'usage « trottoir partagé »,
- ceux considérés comme une emprise indépendante en site propre, par exemple les voies à travers les parcs, le long des voies de chemin de fer désaffectées, les chemins de halage, souvent désigné comme les voies vertes.

Dans le cadre de cette étude, nous ne traiterons que ceux dépendants d'une voirie.

Les recommandations techniques nationales pour le trottoir partagé sont prévues dans le guide "Shared use routes for pedestrians and cyclists (LTN 1/12)".

Des conseils spécifiques pour Londres ont été rédigés par Transport for London dans le guide « London Cycling Design Standards consultation draft - Juin 2014, chapitre 4 ».

L'association Sustrans a également publié ses propres directives de conception dans « Streets and roads (draft), Sustrans Design Manual Chapter 4, 2015 ».

Tous ces documents développent des recommandations.

2. Le trottoir partagé à Londres

A Londres, l'entretien s'est déroulé avec Brian Deegan « Principal Technical Planner » à Transport for London.

Quelques caractéristiques pour l'implantation d'un trottoir partagé :

- Les caractéristiques géométriques : largeur recommandée 3 m. Cette largeur minimale est seulement appropriée lorsque le nombre d'usagers cyclistes et piétons est faible, une largeur supérieure est nécessaire au cas de forts trafics
- Le 956 est bidirectionnel
- Le document qui autorise le trottoir partagé est une résolution fournie par la commission compétente de l'autorité de la route locale
- Le trottoir partagé peut se faire soit par conversion d'un trottoir existant ou en aménagement neuf.

Au niveau des recommandations, les cyclistes sont des véhicules et il faut privilégier des aménagements dédiés, et non des espaces partagés avec les piétons. Le trottoir partagé doit être une solution rare. En général, l'objectif recherché lors de l'aménagement d'un trottoir partagé est la nécessité d'améliorer l'offre pour les cyclistes le long d'une voie. En raison des inconvénients des trottoirs partagés pour les piétons et les cyclistes, la décision est normalement prise quand toutes les autres solutions possibles pour les cyclistes ont été étudiées.

Cette solution peut être appropriée :

- lorsqu'un itinéraire passe aux abords d'une école primaire (jusqu'à l'âge de 11 ans). Le trottoir partagé peut être une option en raison de l'âge et de l'inexpérience des enfants,
- dans les zones rurales ou lorsque le trafic piétons est très faible et qu'il y a peu de routes secondaires ou des accès privés.

Il est nécessaire de prendre des mesures pour communiquer aux piétons le droit légitime des cyclistes d'être sur cet espace partagé afin de réduire le risque de conflit.

Les entrées riveraines augmentent les risques de conflits le long des trottoirs partagés.

C'était un aménagement fréquent mais qui est très actuellement peu réalisé en parallèle d'une chaussée.

Dans les zones urbaines, cette solution devrait être considérée comme un dernier recours, après examen des options qui séparent les cyclistes des piétons, soit par des dispositions appropriées sur la chaussée ou sur une piste cyclable séparée.

Cette solution n'est pas souhaitée par les personnes âgées, les personnes déficientes visuelles .

Avis des associations

Nous avons contacté Sustrans, la principale association britannique agissant pour les cyclistes, Tony Russell « Principal Engineer » basé à Bristol nous a répondu par

mail.

Le trottoir partagé résulte souvent d'une réticence à prendre de l'espace à la voiture. Souvent, le trottoir partagé est perçu comme une solution peu onéreuse pour fournir un itinéraire «sûr» pour les cyclistes, avec peu ou pas d'aménagements sur la route. Toutefois, le partage du trottoir compromet souvent le confort des piétons, notamment les personnes à mobilité réduite, les déficients visuels. Certains cyclistes préfèrent circuler sur la chaussée par souci d'efficacité de circulation.

Analyse de sites

Brian Deegan nous a signalé que la majorité du linéaire d'espace partagé piétons/cyclistes étaient de type « voie verte », indépendant de la chaussée circulée. Il existe très peu de trottoir partagé jouxtant la chaussée, en voici quelques exemples.

- Hampton Court Road

Configuration	Type trottoir partagé	Bidirectionnel – Trottoir transformé en trottoir partagé
	Largeur	3 m
Critères de choix de la mixité		Circulation générale dense. Espace insuffisant pour séparer les circulations. Densité piétonne faible.
Problèmes rencontrés		Cet espace pourrait recevoir le statut de voie verte en France, car très peu d'entrée riveraine.



Illustration 2: Hampton Court Road

- De nombreux exemples d'utilisation du diagramme 956 sont des axes coupés à la voiture mais permettant le passage des piétons et des cyclistes.



Illustration 3: Scoresby St, Londres



- Cumberland gate (en bordure de Hyde Park)

Configuration	Type trottoir partagé	Bidirectionnel – Trottoir transformé en trottoir partagé
	Largeur	4 m
Critères de choix de la mixité		Hyde Park est ouvert à la circulation des cyclistes le long de certaines voies. Ce trottoir partagé permet aux cyclistes de sortir d’Hyde Park afin de réintégrer la chaussée.
Problèmes rencontrés		



Illustration 4: Circulation des cyclistes dans Hyde Park





Illustration 5: L'espace large en sortie d'Hyde Park semble permettre une cohabitation aisée entre cyclistes et piétons.

5. Conclusion

Au Royaume-Uni, le trottoir partagé est signalé par le diagramme 956.



Illustration 6:
Diagramme 956

Lors de l'entretien avec Brian Deegan et le contact avec Sustrans, il est apparu primordial, avant d'envisager la mise en place du trottoir partagé, de commencer par examiner toutes les autres solutions de prise en compte des cyclistes : aménagements dédiés, réduction de la vitesse de la circulation générale (zone 30...), réappropriation d'espace pour les mobilités actives grâce à la réduction de la largeur de la chaussée, suppression de places de stationnement ou d'espaces verts.

Le trottoir partagé est une solution rare et ne doit pas devenir la solution de secours s'il manque de la place pour créer un aménagement séparatif au niveau du trottoir, qui reste l'aménagement dédié aux piétons.

Ce n'est à priori pas un aménagement pour l'urbain mais plutôt approprié dans les zones rurales avec un trafic piéton faible.

Son introduction en droit français, si elle est retenue, devra mettre en avant le **caractère exceptionnel** de son utilisation, qu'il soit un aménagement conseillé pour les cyclistes et devra s'accompagner de précautions fortes pour en limiter le développement. Des mesures d'information et de sensibilisation auprès des deux catégories d'usagers seront primordiales, notamment les déficients visuels.

6. Bibliographie

Sustrans Design Manual Chapter 4- Streets and roads (draft) - February 2015

London Cycling Design Standards - Draft for consultation, June 2014

Local Transport Note 1/12- September 2012 - Shared Use Routes for Pedestrians and Cyclists

Bordereau Documentaire

Informations du document

Titre Trottoir partagé piétons cyclistes

Sous-titre Le cas du Royaume Uni

Date du document avril 2016

Diffusion Confidentielle (diffusion réservée au Cerema)

Auteur(s)

Prénom Bertrand

Nom DEBOUDT

Organisme(s) Auteur(s)

Nom de l'organisme Direction territoriale Nord-Picardie

Nom de la division Département Transport Mobilités / Systèmes de Transport et Sécurité

ISRN CEREMA-DTERSO-15-84-FR du 3 nov. 2016

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilités et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

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

Direction territoriale Sud-Ouest

rue Pierre Ramond - CS 60013 - 33166 Saint-Médard-en-Jalles

Téléphone 05 56 70 66 33 - Télécopie 05 56 70 67 33 www.DTerSO@cerema.fr

ISO 9001:2008
BUREAU VERITAS
Certification

