



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AMÉNAGEMENTS PROVISOIRES POUR LES PIÉTONS : TESTER POUR AMÉNAGER DURABLEMENT

GUIDE
EXPRESS



SOMMAIRE

Une opportunité pour encourager la marche et améliorer le confort des espaces publics	4
Quelques principes généraux	6
▶ Des trottoirs de plus de 2,5 m pour concilier cheminement et attente des piétons	6
▶ Des besoins d'accessibilité à prendre en compte	7
▶ Circulation, stationnement, déplacements : une réflexion globale est préférable	9
Cinq leviers pour faciliter la circulation et l'attente des piétons	11
▶ Étendre les zones à priorité piétonne	11
▶ Réserver temporairement des rues aux modes actifs	17
▶ Élargir les cheminements pour les piétons	18
▶ Organiser et ajouter des espaces d'attente	21
▶ Faciliter les traversées des piétons	24
Aménager à la fois pour les piétons et pour les cyclistes	28
▶ Profiter des pistes cyclables temporaires pour développer les cheminements piétons	28
▶ Agrandir les trottoirs en transférant des « pistes à hauteur de trottoir » sur la chaussée	29
▶ Déplacer les arrêts de bus en lien avec la réalisation d'aménagements cyclables : quelle signalisation et quelle matérialisation ?	30
Accompagner la mise en place des aménagements en faveur des piétons	32
▶ Prendre en compte les questions de surchauffe urbaine	32
▶ Informer et mobiliser les usagers	34
▶ Tester, évaluer, adapter	36
▶ Pérenniser et préfigurer les espaces publics de demain ?	39
Annexes	41
▶ Mobiliser du mobilier et de la signalisation temporaire	41
▶ Réaliser des marquages de distanciation	45
Contacts et références techniques	46



AVANT-PROPOS

En France, les mesures de confinement ont entraîné une baisse inédite de tous les déplacements, et un recul sans précédent de la présence des véhicules motorisés sur la voirie. Des opportunités de rééquilibrage de l'espace public viennent d'émerger dans le débat politique. La période de déconfinement s'accompagne de la réouverture des commerces, du maintien des contraintes de distanciation physique et de l'augmentation progressive des flux (piétons, vélos, et motorisés). Cela génère de nouveaux questionnements :

- ▶ Comment permettre aux piétons, y compris les personnes en situation de handicap ou plus généralement à mobilité réduite, de se déplacer dans des conditions sanitaires satisfaisantes et en toute sécurité ?
- ▶ Comment concilier cheminement, attente et distanciation physique ?
- ▶ Comment mettre en place des aménagements qui influencent le changement de comportement des usagers ?

Durant toute cette période transitoire, le risque majeur étant qu'une partie des usagers habituels des transports collectifs ne se rabattent sur leur véhicule individuel. Or, ce mode de déplacement est hautement consommateur d'espace (pour la circulation et le stationnement), source de pollution locale et fortement générateur de gaz à effet de serre. Il est donc souhaitable d'encourager les mobilités actives et notamment la marche à pied pour que tous les trajets de courtes distances qui le permettent (jusqu'à 3 km) soient encouragés au regard des bénéfices pour la santé et l'environnement.

De plus, il convient d'adapter les espaces publics pour permettre une meilleure organisation des files d'attente, une fluidification de la circulation des piétons, et un accès aux services et commerces, dans des conditions sanitaires satisfaisantes. Il s'agit pour les gestionnaires de voiries de profiter de cette période de transition pour démontrer que des changements sur l'aménagement des espaces publics sont possibles pour rendre durablement la ville plus respirable, et ainsi favoriser une meilleure qualité de vie.

Pour soutenir ces démarches, le Cerema, établissement public d'État, opérateur du ministère de la Transition écologique et solidaire, a réalisé ce guide de recommandations techniques et propose d'accompagner les collectivités qui souhaitent mettre en œuvre des solutions d'aménagement provisoires pour favoriser les déplacements piétonniers de manière efficace, en limitant l'exposition aux risques et dans le respect des principes de « distanciation physique ».

Pourquoi ce guide ?

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

En France, en milieu urbain, la marche possède un potentiel de développement important sur les déplacements courts. Si sa part modale est de près de 70 % pour les déplacements de moins de 1 km, elle chute à moins de 25 % pour les déplacements de 1 à 2 km avant de tomber sous les 10 % pour les déplacements¹ entre 2 et 3 km et devient marginale au-delà.

Or, les arguments en faveur du déplacement à pied sont nombreux :

- ▶ la marche est un mode de déplacement du quotidien permettant la mise en place d'une distanciation physique nécessaire à la lutte contre le virus, si les aménagements piétons sont suffisamment bien dimensionnés ;
- ▶ la marche est un mode de déplacement capacitaire, environ deux fois plus² que l'automobile à espace disponible équivalent en respectant les distanciations physiques, ce qui permettra de mieux absorber le report attendu depuis les transports collectifs ;
- ▶ 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.

Mais pour révéler le potentiel de la marche, convaincre les automobilistes et usagers des transports collectifs de réaliser à pied les déplacements courts, il est nécessaire de créer les conditions les plus favorables possibles pour les piétons.

1 - À une vitesse moyenne de 4 à 5 km/h, un piéton parcourt 2 km en 24 à 30 minutes. Ce ratio de vitesse est très dépendant du contexte (urbain, nombre de traversées, obstacles ...) et de chaque individu (âge, condition physique, type de trajet ...) / 2 - Dix fois plus que l'automobile en temps normal.



Toutes les composantes de la marche ont besoin d'être maximisées avec des aménagements adaptés : élargissement des cheminements piétons, accessibilité des cheminements, sécurité des traversées piétonnes avec des temps d'attente adaptés, espaces d'attente suffisamment dimensionnés devant les commerces et les établissements recevant du public, lieux de pause et de repos, qualité et confort des espaces publics. Il s'agit de renforcer la sécurité des piétons vis-à-vis des véhicules motorisés et d'améliorer les déplacements des personnes à mobilité réduite en allant vers une société plus inclusive.

Les solutions techniques proposées sont nourries par les nombreux retours d'expériences d'aménagements réalisés par le Cerema. Elles ont pour particularité :

- ▶ de pouvoir être mises en place très rapidement, de s'adapter facilement aux évolutions des usages et d'être réversibles ;
- ▶ de concerner tout type de territoire et toute taille de commune, des secteurs très denses comme des zones péri-urbaines ou encore des centres-bourgs en milieu rural.

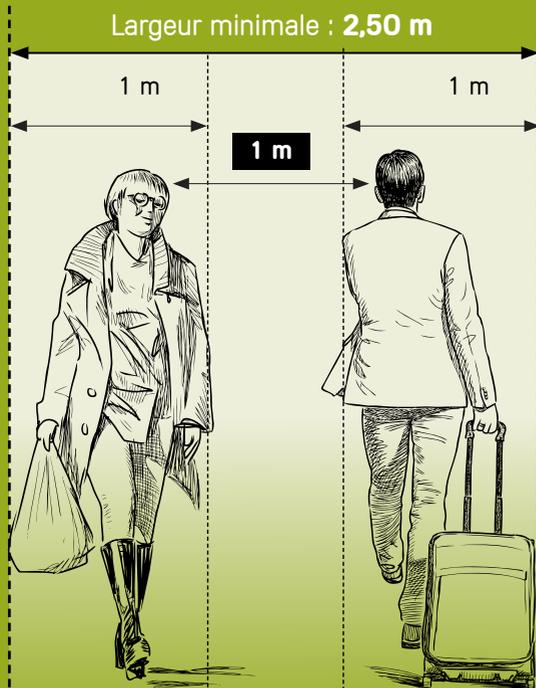
Ces aménagements temporaires ou transitoires pourront par la suite être pérennisés, modifiés ou supprimés. Ils vont permettre de négocier au mieux la phase de retour à des activités habituelles qui se présente avec le déconfinement.

Ce document a été co-construit avec les collectivités, les associations et les services de l'État. Il ambitionne de donner des préconisations techniques à destination des collectivités pour réaliser des aménagements piétons provisoires dans ce contexte inédit. Au-delà des solutions techniques, il s'agit d'une formidable opportunité pour repenser la manière d'aménager autrement nos espaces urbains, en testant et en donnant envie aux usagers.

Les recommandations formalisées par le Cerema dans ce guide express sont publiées dans des délais contraints et dans l'urgence d'apporter des premières réponses concrètes. Illustrées par des schémas et cas pratiques, elles facilitent le passage à l'action et la mise en œuvre opérationnelle des projets. Elles sont susceptibles de faire l'objet de compléments et d'évolution en fonction des nouvelles mesures sanitaires et des initiatives qui émergeront des territoires.

QUELQUES PRINCIPES GÉNÉRAUX

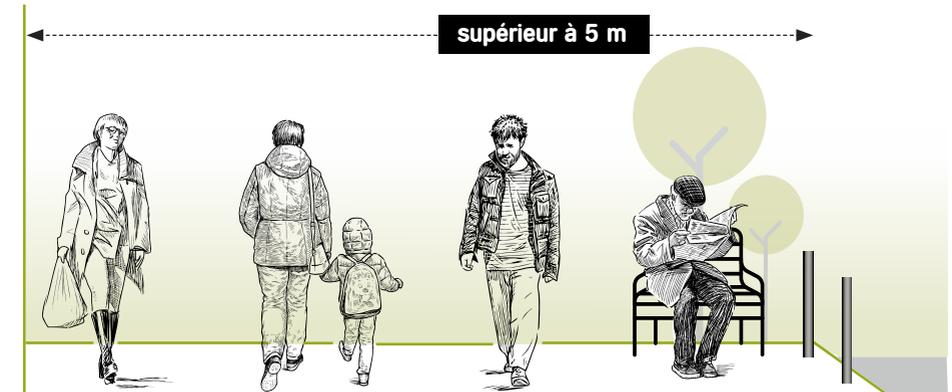
Des trottoirs de plus de 2,5 m pour concilier cheminement et attente des piétons



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, tout en laissant la place nécessaire au mobilier urbain, le cas échéant.

La nouvelle règle de distanciation physique pour des raisons sanitaires démontre, une fois de plus, l'intérêt de trottoirs de plus de 2,50 m, dégagés de tout obstacle. Elle permet, en effet, d'observer une distance de 1 m entre deux piétons.



Dans des rues où les flux piétons sont très importants (magistrales piétonnes, grands boulevards, rues touristiques, rues commerçantes...) ou bien à proximité d'équipements, il est préférable de dimensionner plus généreusement encore les espaces dédiés aux piétons.

Des besoins d'accessibilité à prendre en compte

Pour permettre à tous de se déplacer aisément sur la voirie et dans les espaces publics, il est nécessaire de s'intéresser aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR)³. Les aménagements transitoires doivent être « praticables par tous », « inclusifs ».

Pendant le confinement, les personnes à mobilité réduite ont pu être confrontées à plusieurs difficultés :

- ▶ circuler sur des trottoirs ou des espaces devenus difficilement praticables en raison de l'afflux de piétons et de la présence de files d'attente;
- ▶ attendre en "restant debout" devant les services et les commerces, dans le cas où la possibilité d'un "coupe-file PMR" n'a pas été organisée;
- ▶ comprendre et se repérer dans des espaces complètement modifiés (affectation, organisation mais aussi conditions de circulation).

Ces difficultés ont pu générer des angoisses, du stress, de l'inconfort, une impossibilité d'accès, ou encore un renoncement à se déplacer compte-tenu des risques engendrés.

3 - PMR : toute personne gênée dans ses mouvements et dans ses déplacements, que cela soit en raison d'une déficience (auditive, visuelle, motrice, mentale, psychique ou cognitive) ou d'une situation particulière (âge, maladie, encombrement : valise, poussette, etc.).

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

En accordant davantage de place aux piétons, les aménagements provisoires visent à faciliter les déplacements de tous et à garder une accessibilité aux services. Mais ils peuvent aussi créer certaines difficultés pour les personnes ayant des besoins spécifiques :

- ▶ un **“changement”** avec la situation antérieure, qui peut bouleverser des personnes atteintes de handicaps cognitifs ou visuels, des personnes âgées, des enfants, ou encore des « habitués des lieux ». Ces aménagements nécessitent de la **lisibilité**, de la **communication accessible**, voire de l'**accompagnement** (pour préparer son déplacement et comprendre les aménagements) ;
- ▶ la **cohabitation des usages** là où les différentes circulations étaient auparavant « canalisées » ce qui peut dérouter et générer un stress pour les personnes déficientes visuelles ou mentales, ou les personnes âgées ;
- ▶ la **Crainte de « se retrouver en contact »**, dans la promiscuité. C'est particulièrement le cas pour certaines personnes âgées présentant des vulnérabilités ou pathologies : conscientes du fait qu'elles sont exposées au risque de développer une forme grave d'infection, elles ne peuvent qu'être plus angoissées à l'idée de rencontrer davantage de monde sur les espaces piétons ;
- ▶ **des ressauts et des “raccords” entre le cheminement existant et son extension**, qui peuvent impacter les déplacements des personnes déficientes motrices, des enfants en draisiennne, des personnes avec des poussettes... et nécessiter la mise en place de rampes ou d'installations modulaires “à niveau” ;
- ▶ **des modifications visuelles** (ex. marquage au sol uniquement), qui ne sont pas perçues par tous et qu'il faut compléter par d'autres formes d'indices (séparateurs d'espace tactilo-visuels par exemple) ;



- ▶ **l'installation d'un mobilier temporaire** permettant de “matérialiser” les limites du nouveau cheminement, en s'assurant qu'il est repérable (contrastes visuels) et détectable (indices tactiles) par les personnes déficientes visuelles.

La prise en compte de ces difficultés ponctuelles, le respect des règles d'accessibilité et des recommandations (illustrées dans le guide du Cerema *Piétons et chantiers urbains*) apportent des réponses adaptées **pour faciliter le cheminement, le repérage et l'orientation de chacun, et donc de tous.**

Circulation, stationnement, déplacements : une réflexion globale est préférable

Les mesures ou aménagements proposés dans ce guide peuvent avoir un impact important, quoique temporaire, sur les circulations et sur le stationnement. C'est pourquoi il est préférable d'avoir une vision au niveau de l'agglomération (réseau de transport en commun, réseau vélo à haut niveau de service, itinéraires de transports exceptionnels, itinéraires de transit des véhicules, accès des services de secours...) et du quartier afin **d'adapter le plan de circulation**⁴. La réflexion au niveau du quartier vient compléter cette approche globale.

La gestion transitoire du stationnement motorisé est un levier important à l'échelle d'un quartier. Retrouver temporairement de l'espace pour les piétons peut nécessiter la suppression de places de stationnement motorisé ou d'un linéaire entier, avec une réorganisation du stationnement PMR, des aires de livraisons ou des arrêts-minutes.

⁴ -La prise en compte de l'avis (conforme) du préfet sur les routes à grande circulation (RGC) est nécessaire pour la mise en zone 30 ou zone de rencontre.

- Si une voie modifiée est sur un itinéraire de transports exceptionnels défini par arrêté préfectoral, s'assurer de l'existence d'un itinéraire alternatif acceptable et informer la préfecture. Ceci afin que l'arrêté soit mis à jour et que les transporteurs détenteurs d'une autorisation puissent être avertis. Une signalisation provisoire peut être souhaitable.

Suivant les possibilités locales, la suppression et/ou le report du stationnement motorisé peuvent être envisagés. Existe-t-il des poches de stationnement à proximité ? Peut-on mobiliser des espaces en attente de projet, ou optimiser les parkings en ouvrage ? Ces mesures sont un moyen de mieux faire accepter des solutions temporaires et réversibles, afin de garantir le respect des trottoirs et la réaffectation des espaces.

La perméabilité piétonne est un enjeu à vérifier à l'échelle du quartier, voire en « inter-quartiers ». C'est à la fois identifier les pôles générateurs de déplacements et de files d'attente : sont-ils facilement accessibles à pied ? Les espaces publics attenants sont-ils adaptés aux besoins ? C'est aussi éviter un cloisonnement des quartiers entre eux, et réduire les coupures urbaines pour faciliter le report modal en faveur de la marche. Avec le déconfinement, des « raccourcis piétons » peuvent s'avérer très utiles : une voie réaffectée aux piétons sur un pont, un cheminement à travers un parc, l'ouverture aux modes actifs d'une voie privée ou semi-privée pour traverser un îlot...

C'est aussi une occasion de concrétiser des réflexions déjà étudiées précédemment pour aménager rapidement, lorsque ces réflexions ont déjà tenu compte des différentes échelles de la mobilité, des flux générés par des équipements, des accès aux transports collectifs, de la logistique urbaine, des besoins en stationnement... Ce sont par exemple des actions issues des documents de programmation ou de planification (plan de mobilité, plan piéton, PAVE⁵...) ou des expériences de piétonisation ou de fermetures temporaires de voiries.

5 - PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics

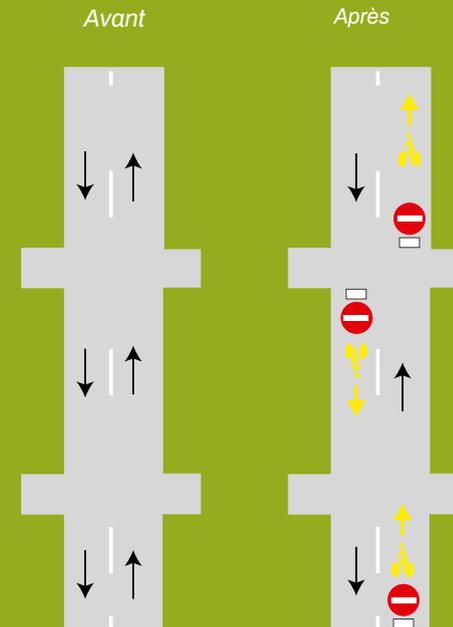


5 LEVIERS POUR FACILITER LA CIRCULATION ET L'ATTENTE DES PIÉTONS

Levier 1

Étendre les zones à priorité piétonne

S'il existe une possibilité de limiter très fortement le trafic motorisé dans une section de rue, il devient possible de redistribuer utilement l'espace public et de donner plus de facilités aux piétons et aux cyclistes. La mobilisation du plan de circulation est un des outils pour obtenir ce résultat.



Dans cet exemple, les véhicules motorisés ne peuvent plus rejoindre l'extrémité de la rue grâce à l'inversion du sens de circulation d'un tronçon.

C'est l'occasion d'engager ou d'accélérer le développement de zones à priorité piétonne : zones de rencontre et aires piétonnes.

Quelques avantages des zones à priorité piétonne⁶:

- ▶ une opportunité pour tester;
- ▶ une réponse possible au besoin d'extension temporaire des terrasses des bars, restaurants dans un objectif de viabilité économique;
- ▶ la possibilité de créer des espaces de jeu de proximité à l'intérieur de la zone à priorité piétonne;
- ▶ un effet de réduction du niveau sonore de la circulation motorisée.

La zone de rencontre (*ci-contre*)

C'est un espace public où les piétons se déplacent et se répartissent sur tout l'espace. Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules. L'accès reste possible aux véhicules mais à vitesse très réduite (moins de 20 km/h) pour laisser une priorité absolue aux piétons. Il est possible de tester de nouvelles zones de rencontre ou bien d'élargir le périmètre de certaines zones existantes pour mieux utiliser l'ensemble de l'espace public.

La zone de rencontre doit être signalée et identifiée pour assurer la compréhension du changement de statut et un respect des règles. Du marquage en entrée, ainsi que du marquage d'animation⁷ peuvent permettre de faciliter la lisibilité de l'espace public et de changer rapidement l'image de la rue pour affirmer la place du piéton sur la chaussée. Les marques pour signaler les distances entre piétons lorsqu'une file d'attente est organisée entrent dans le marquage d'animation.

6 - Voir la série de fiches sur les zones de circulation apaisée consultable [ici](#)

7- Voir fiche n°19 sur le marquage d'animation de la série Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA) consultable [ici](#)



De nombreuses rues dans nos villes sont déjà cohérentes avec ce statut et peuvent être mises en zones de rencontre rapidement.



POINTS DE VIGILANCE

- Veiller autant que possible à une cohérence entre le statut choisi et l'environnement existant ou aménagé, pour que les usagers se repèrent, comme le prévoit la définition de la zone de rencontre dans le Code de la route.

- Conserver dans cette phase provisoire, des repères (en particulier pour les personnes aveugles et malvoyantes, personnes déficientes cognitives...) : fil d'Ariane pouvant s'appuyer sur les aménagements existants, cheminement contre la façade libre d'obstacles, information sur le changement, contrastes, ...

- La création de zones de rencontre est idéalement à combiner avec une campagne de communication⁸ sur les droits des piétons, pour rappeler aux piétons qu'ils peuvent marcher sur la chaussée et aux automobilistes qu'ils doivent respecter leur présence sur cette chaussée (communiqués, articles dans la presse locale, flyers, mais aussi affiches d'information).

8 - Des brèves pédagogiques grand public sur les avancées réglementaires pour les piétons et les cyclistes (dont zone de rencontre) sont [ici](#)



L'aire piétonne

C'est un espace public dédié aux piétons tout en maintenant l'accès et la circulation des cyclistes. **Les piétons se déplacent et se répartissent sur tout l'espace**, des espaces d'attente peuvent être utilisés.

Lors d'une mise en œuvre rapide, un marquage d'animation, ainsi que le marquage d'entrée de zone, peuvent être utilisés pour faciliter la compréhension du changement de statut.



POINTS DE VIGILANCE

- Prévoir l'accès pour les riverains, les livreurs et les services de secours.

- Le passage en aire piétonne requiert la suppression du stationnement motorisé. Le choix du périmètre de celle-ci est à étudier pour organiser le stationnement motorisé à l'extérieur de la zone.

- Sans réaménagement de l'espace, pour un respect de ce statut il est préférable de l'accompagner soit d'un contrôle aléatoire fréquent par la police municipale, soit d'un système de contrôle d'accès (ou de fermeture) physique.

Reprise des activités : bars, restaurants, ...

Partie intégrante de l'art de vivre en France, la présence de bars et restaurants anime une partie de nos espaces publics. La distanciation physique impose de fortes contraintes pour ces établissements car elle diminue, à surface égale, le nombre de clients en simultané. La pression sera forte pour étendre les terrasses extérieures cet été. **Cette extension ne peut se faire au détriment de l'espace dévolu aux piétons.**



Transformer une section de voirie en zone à priorité piétonne permet d'envisager une redistribution en réaffectant l'espace destiné au stationnement et à la circulation des véhicules motorisés. Il est fortement souhaitable d'identifier clairement les limites d'extension des terrasses, en utilisant par exemple des points de repère marqués au sol. L'option inverse est possible : marquer clairement l'espace indispensable au cheminement, en veillant à ce qu'il reste libre d'obstacle. Cela permet notamment d'appliquer la réglementation liée à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Du provisoire au définitif

Pour pérenniser ces zones, des aménagements supplémentaires et la reprise du profil seront sûrement nécessaires (profil de la rue, réduction ou suppression du stationnement...) afin de favoriser une ambiance de mixité et de partage. Un travail sur la qualité de l'espace et la place prépondérante donnée aux piétons est souhaitable pour que l'aménagement soit cohérent.



Levier 2

Réserver temporairement des rues aux modes actifs

Le Code général des collectivités territoriales précise que le maire peut restreindre la circulation selon les périodes (article L.2213-2).

La fermeture de la rue offre **une gestion facilitée d'un flux piéton conséquent**, en permettant un éloignement sanitaire entre les individus et en récupérant de l'espace pour créer des lieux d'attente.

Une aire piétonne peut être temporaire, donc évolutive dans le temps. Un panneau indique la période durant laquelle cette prescription s'applique (horaires, jours de semaine, dates...).



La piétonisation des rues aux abords des écoles aux heures d'entrée et de sortie permet la sécurisation des déplacements en mode actif. Cela permet aussi d'élargir les espaces de déplacements pour piétons, afin de satisfaire la distanciation physique. Cela peut aussi concerner des rues à grande densité de commerces, ou devant des pôles générateurs de déplacements (services publics, banques alimentaires...) où se forment ponctuellement de longues files d'attente.

POINT DE VIGILANCE

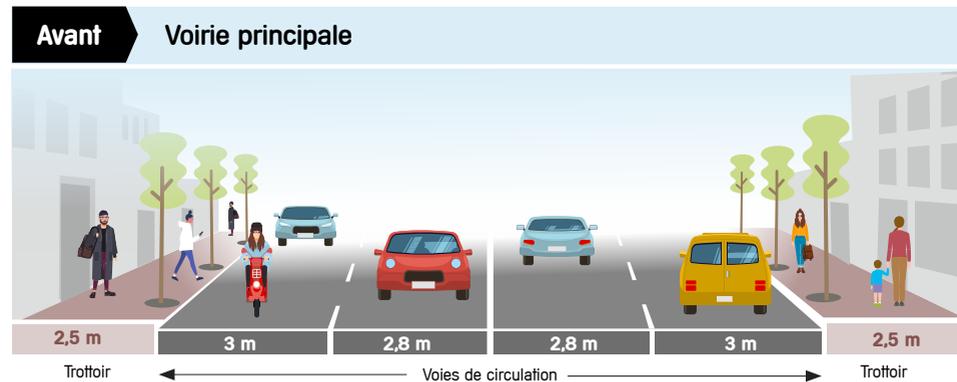
Pour une fermeture temporaire, il faut organiser et gérer la fermeture physique de la rue.

Levier 3

Élargir les cheminements pour les piétons

Réaffecter une partie de la chaussée pour le cheminement piéton

Augmenter l'espace dédié aux seuls piétons peut s'opérer en élargissant le trottoir : des emplacements de stationnement ou des voies de circulation peuvent leur être temporairement affectés, au besoin en révisant le plan de circulation. Cela permet de créer des cheminements piétons supplémentaires sur de grands linéaires, en évitant d'avoir recours à des « sens uniques piétons ». Les cas adaptés à la mise en place d'un « sens unique piéton » sont exceptionnels. Très contraignants et inhabituels pour les piétons, ils sont difficiles à faire respecter.

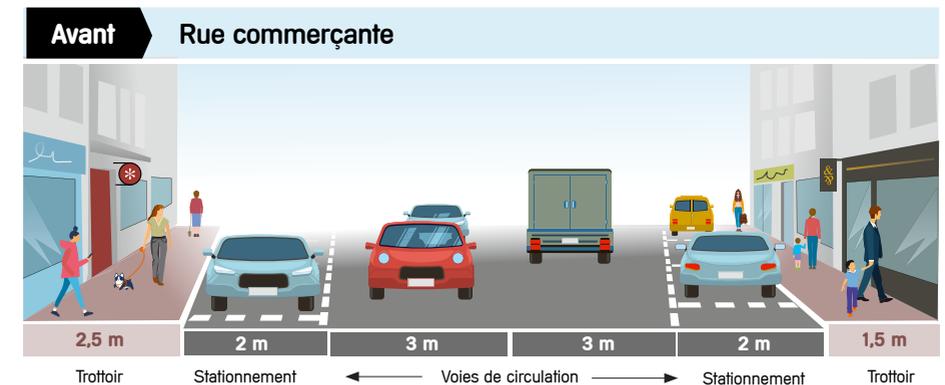


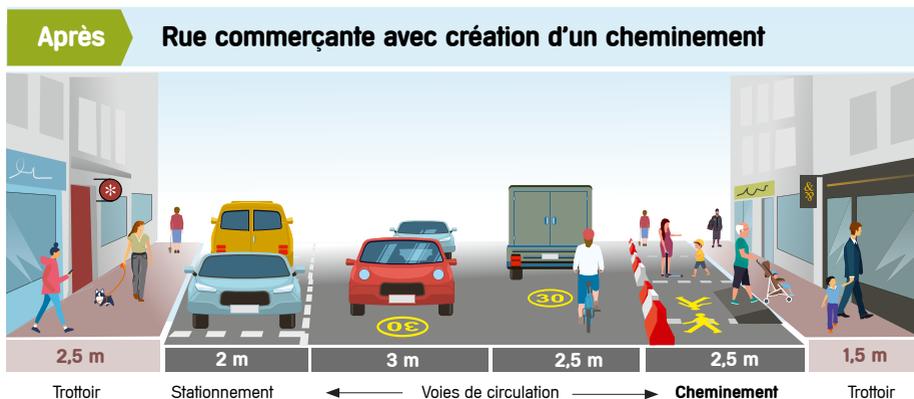
POINTS DE VIGILANCE

- S'assurer d'une baisse du trafic motorisé et d'une baisse de la vitesse des véhicules motorisés : passage en zone 30 (avec un marquage de rappel possible). Les radars pédagogiques et les contrôles de vitesses peuvent être mobilisés à cette fin.
- Choisir un séparateur en fonction de l'intensité et de la nature du trafic.
- Garantir l'accessibilité des espaces : rampes aux extrémités, matérialisation des limites.

Convertir une bande de stationnement pour créer un cheminement

Dans une rue où la réouverture de commerces génère des files d'attente importantes sur un trottoir étroit, il est pertinent d'étudier la suppression des emplacements de stationnement au droit des commerces pour recréer un cheminement confortable pour les piétons.





POINTS DE VIGILANCE

- Prévoir du report de stationnement motorisé pour garantir le respect de la réaffectation des espaces, tout en maintenant la présence d'emplacements réservés pour les véhicules de personnes handicapées.
- Choisir le séparateur en fonction du statut de la voie, du trafic, et prévoir des ouvertures fréquentes pour laisser traverser les piétons.
- Garantir l'accessibilité des espaces : rampes aux extrémités, matérialisation des limites.



Levier 4

Organiser et ajouter des espaces d'attente

Délimiter des espaces d'attente lorsque le trottoir est large

Lorsque le trottoir a une largeur suffisante, le cheminement et l'attente des piétons peuvent facilement être conciliés. Pour inciter les usagers à respecter une largeur de passage de 1,40 m minimum, des éléments de repères influençant les comportements pourraient être utilisés. Il est tout à fait envisageable de faire du marquage au sol pour symboliser la distanciation physique sur les trottoirs, ou même sur des parvis devant des écoles ou d'autres équipements.

© Ville de Paris

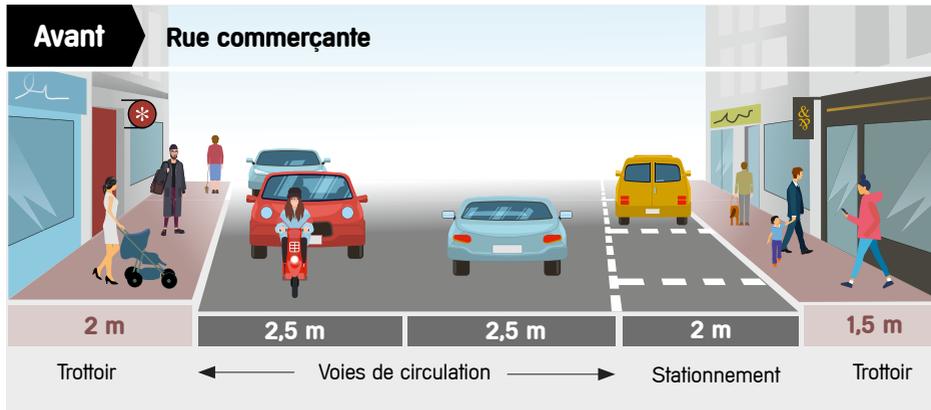


POINT DE VIGILANCE

© Ville de Paris

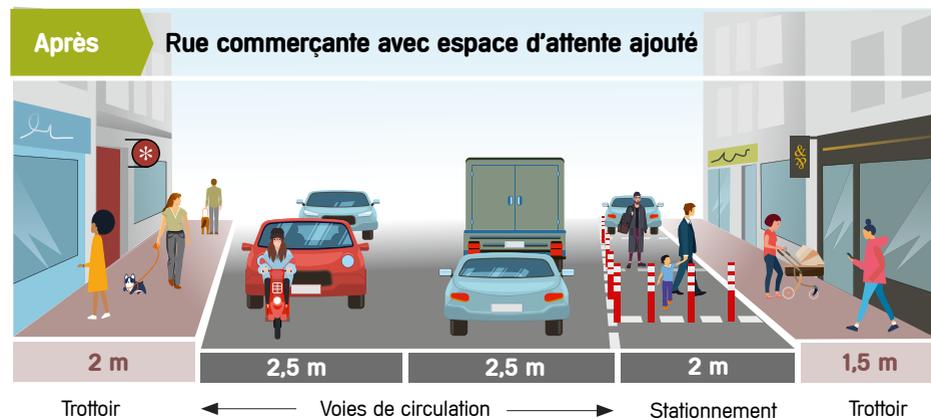


Le désencombrement du trottoir est un préalable à ce type de mesure. Il nécessite un contrôle aléatoire et fréquent pour empêcher l'ajout de panneaux publicitaires ou le stationnement gênant, mais aussi des actions pour éviter la présence de poubelles ou de cartons déposés sur les trottoirs.



Ajouter des espaces d'attente

Devant les commerces, les écoles ou les services publics, des files d'attente assez longues peuvent encombrer le trottoir si aucun aménagement n'est réalisé, obligeant parfois les piétons à circuler sur la chaussée. Lorsque le statut de la rue ne peut être modifié, l'organisation d'espaces dédiés à l'attente est envisageable ponctuellement en occupant des places de stationnement motorisé ou une partie de la chaussée. Ils seront à identifier par des balisettes souples fixées au sol afin d'éviter qu'elles ne soient déplacées. Aucune déclaration de travaux à proximité de réseaux n'est nécessaire.⁹

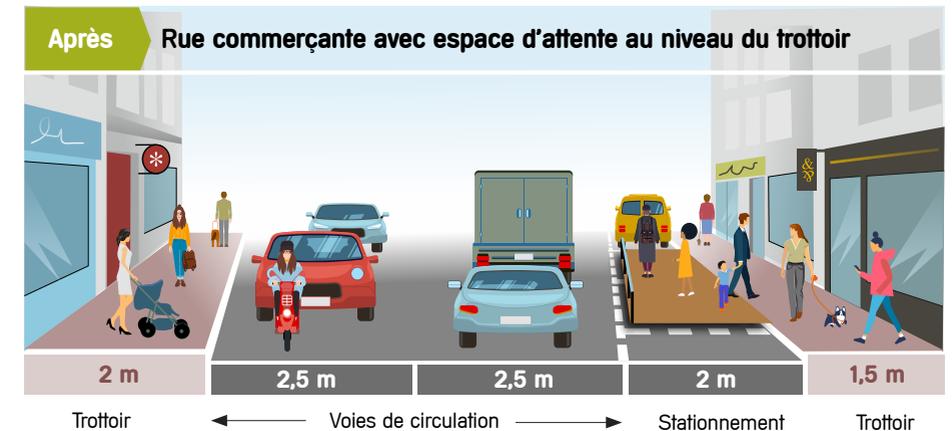


⁹ - Aucune déclaration de travaux à proximité de réseaux n'est nécessaire si les fixations rentrent dans le cas c) de l'article R554-1 du Code de l'environnement : « c) Pose dans le sol à plus de 1 mètre de tout affleurant de clous, chevilles, vis de fixation de longueur inférieure à 10 cm et de diamètre inférieur à 2 cm. »



Utiliser des systèmes de terrasses amovibles pour élargir les trottoirs

Devant certains commerces et lorsque le trottoir est étroit, des terrasses amovibles peuvent être installées sur les emplacements de stationnement. Il s'agit d'élargir le trottoir sans créer de ressaut, pour obtenir des espaces d'attente ou de croisement. Des assises (bancs, assis-debout) peuvent même être ajoutés si la place le permet et si ces mobiliers sont détectables et repérables.



POINT DE VIGILANCE

POINT DE VIGILANCE

Conserver le cheminement sur le trottoir (à niveau), et éventuellement ajouter une rampe au niveau de la bordure.

L'ajout d'une terrasse nécessite un travail fin sur les besoins, les modalités et les autorisations de voiries, ainsi qu'une coordination avec les associations de commerçants, afin par exemple de réutiliser des terrasses estivales déjà construites.

Levier 5

Faciliter les traversées des piétons

Abaisser les vitesses : étendre largement les zones 30

Deux difficultés sont rencontrées par les piétons lors d'une traversée de chaussée non équipée de feux : **apprécier correctement la vitesse et la distance d'approche des véhicules, évaluer son temps de traversée.** Plus la vitesse est élevée, plus le contexte est inadapté à la traversée libre du piéton.

En zone 30, la vitesse réduite permet une meilleure prise en compte de l'environnement par les conducteurs. De même, les piétons évaluent mieux les conditions de traversée.

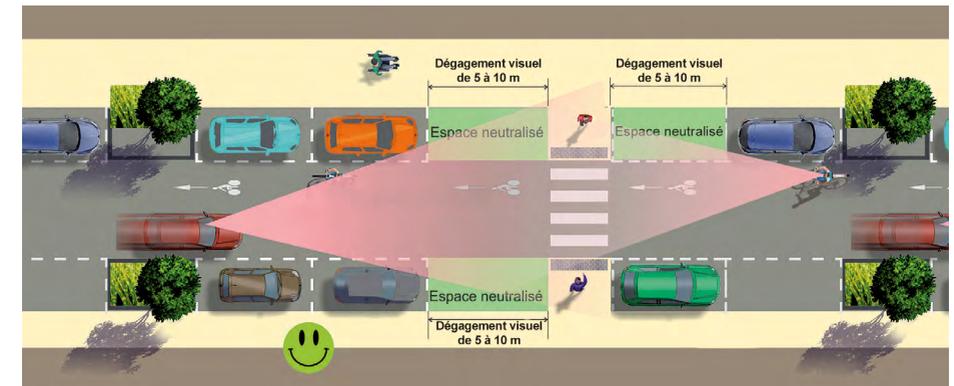
De plus, à 30 km/h, la largeur de la voie de circulation peut être réduite, le temps de traversée sera donc plus court. En plus d'améliorer la qualité de la vie locale, l'abaissement de la vitesse à 30 km/h contribue à une meilleure sécurité ressentie et effective des déplacements du piéton.



Agir sur l'aménagement physique des traversées

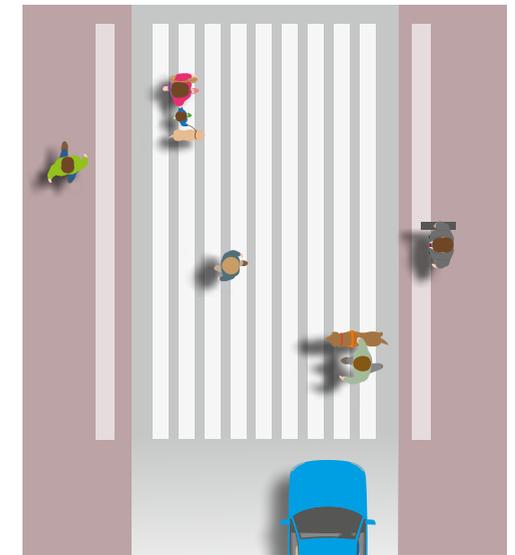
Plusieurs mesures transitoires peuvent être envisagées suivant les contextes :

► **Accélérer la suppression des emplacements de stationnement motorisé 5 m en amont du passage piéton¹⁰** peut notamment permettre cet élargissement de l'espace d'attente pour les piétons. L'intérêt de cette mesure est d'améliorer la visibilité des piétons étant sur le point de traverser.



► **Augmenter la longueur des bandes blanches de la traversée piétonne :**

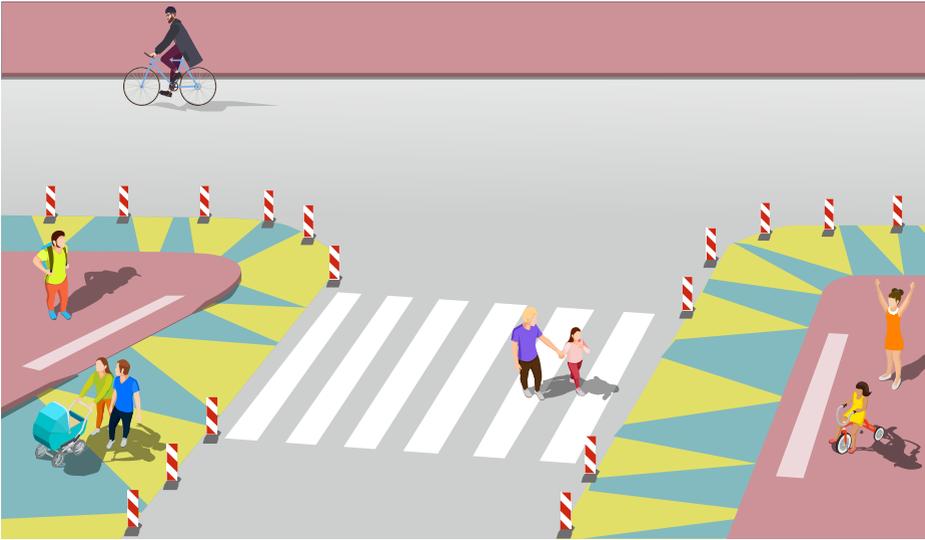
cela peut être fait de façon provisoire pour respecter notamment la distanciation des piétons, ou définitive pour rendre plus confortable et capacitaire la traversée de flux piétons importants (accès aux gares, traversées de grandes rues commerçantes...)



¹⁰ - Comme le précise la Loi d'orientation des mobilités (LOM) - à réaliser d'ici le 31/12/2026.

► **Créer ou améliorer les îlots refuges pour piétons** (dans le respect de la réglementation) : un îlot refuge est indispensable lorsque la traversée piétonne est longue, afin de garantir un franchissement en sécurité (notamment pour les personnes âgées, sur les voies larges à doubles files...). Or certains îlots ont une taille très réduite : lorsque plusieurs piétons s'y trouvent, il est difficile de maintenir la distanciation physique. Leur agrandissement, même provisoire, est à envisager.

► **Réduire les surlargeurs aux carrefours quand elles ne sont pas nécessaires** : des carrefours originellement dimensionnés pour des flux automobiles importants ou pour des girations spécifiques de bus ou poids lourds laissent très peu de place aux piétons.



Sur les carrefours qui ne nécessitent plus ces règles de conception, **les surlargeurs peuvent être récupérées pour les piétons par des aménagements temporaires (peinture au sol + balises de protection) ou même définitifs, réduisant de fait les cheminements de traversées piétonnes aux carrefours.**



Agir sur les cycles de feux

Dans un cycle de feux, deux phénomènes impactant les piétons sont à prendre en compte, en particulier lorsque le flux piéton augmente dans des traversées déjà très fréquentées :

- le temps d'attente au rouge pour le piéton : plus il est long, plus le nombre de piétons en attente est important, plus la distanciation physique est difficile à respecter. Des attentes trop longues (supérieures à 1 minute) à certains feux sont un frein évident à la marche;
- le temps de traversée vert piéton : habituellement, il n'est pas dimensionné par le flux piéton mais plutôt par le flux automobile. Avec le respect des distanciations physiques et un flux de piétons accru, la durée du vert piéton peut ne plus être suffisante dans certains cas pour faire traverser confortablement tous les usagers.

Il peut être envisagé de revoir la répartition des temps de vert accordés aux différents modes en fonction des volumes de trafics, notamment les flux piétons, après vérification de l'impact sur les différents modes et flux.

Également, réduire la durée des cycles de feux permet de donner plus souvent le vert aux piétons. Cette mesure fonctionne bien sur les carrefours à deux phases. Lorsque le trafic motorisé est faible, les cycles courts sont encore plus « crédibles », à la fois pour les piétons et pour les automobilistes.

Sur des carrefours avec des traversées en deux temps, il s'agit de privilégier des fonctionnements qui ne provoquent pas l'attente de nombreux piétons sur les îlots refuges.

Plusieurs pays ont supprimé les boutons-poussoirs pour des questions sanitaires ; ils les ont remplacés par des phases « cyclées » garantissant aux piétons de disposer d'un temps de traversée de manière « automatique ». Il est aussi possible de mettre en place des capteurs de présence des piétons, comme pour les passages piétons spécifiques (PPS) très répandus à Toulouse (fiche PAMA n°15, Cerema).

AMÉNAGER À LA FOIS POUR LES PIÉTONS ET POUR LES CYCLISTES

Profiter des pistes cyclables temporaires pour développer les cheminements piétons

Plusieurs villes et métropoles françaises aménagent de nouvelles pistes et bandes cyclables ou élargissent celles qui sont existantes. Lorsque les trottoirs sont trop étroits par rapport aux flux piétons attendus, c'est aussi l'occasion d'agrandir l'espace dédié aux piétons.

L'installation de pistes ou bandes cyclables sur une partie de la chaussée auparavant dédiée aux véhicules, permet de réduire naturellement la longueur des traversées piétonnes en conflit avec des automobiles. Cela peut être l'occasion de créer des îlots refuges à l'interface entre la bande/piste et la voie tous véhicules.



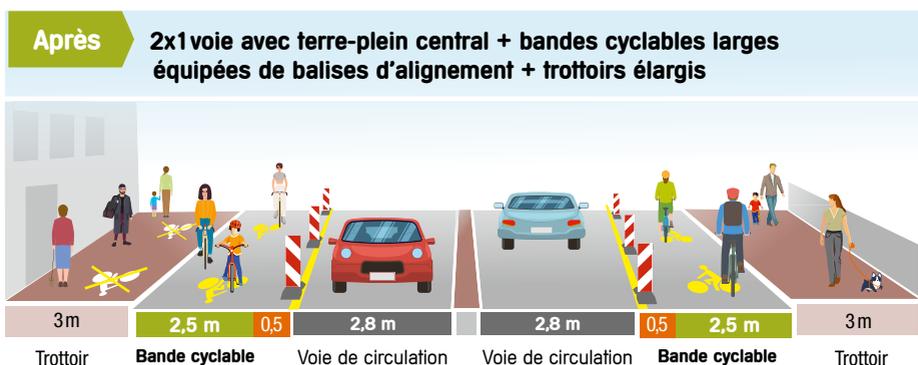
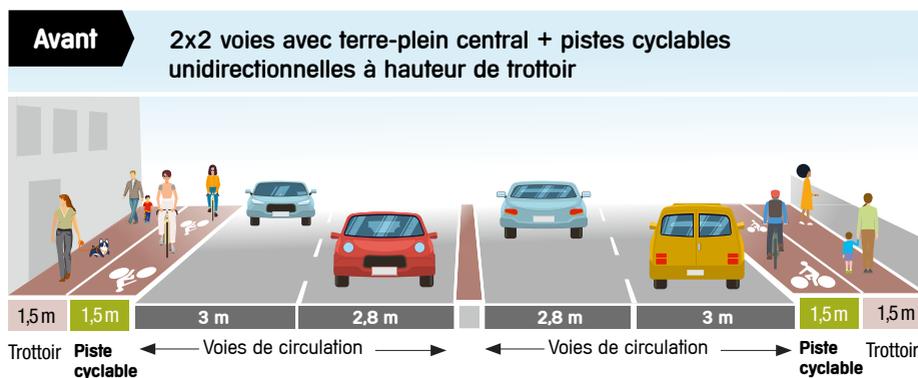
La traversée des aménagements cyclables par les piétons doit cependant être bien anticipée par le marquage de passages piétons afin de rappeler aux cyclistes leur absence de priorité sur les piétons.

[Cliquer sur le document pour consulter le guide consacré aux aménagements cyclables provisoires](#)



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

Déplacer temporairement des « pistes cyclables à hauteur de trottoir » sur la chaussée est une autre mesure améliorant à la fois le confort des cyclistes et le cheminement des piétons. Ce transfert permet de libérer le trottoir pour les piétons uniquement, et éventuellement d'ajouter des espaces d'attente. Il est souhaitable de faire disparaître les figurines cyclistes de l'ancienne piste à hauteur du trottoir, voire de rajouter quelques figurines piétonnes afin de lever l'ambiguïté sur le nouvel usage de cet espace.





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

Lorsque la réalisation d'aménagements provisoires nécessite de déporter un arrêt TC existant (soit pour agrandir l'espace d'attente pour les piétons, soit pour permettre le passage d'un aménagement cyclable provisoire), **il est nécessaire de maintenir la continuité des cheminements et de garantir l'accessibilité du nouvel arrêt TC.**

Pour les arrêts de bus peu fréquentés, le quai bus est maintenu et l'aménagement cyclable s'interrompt au droit de l'arrêt de bus.

Pour les arrêts de bus fortement fréquentés et dont l'espace proposé aux piétons ne permet pas d'assurer la distanciation physique, il peut être proposé d'élargir cet espace, deux cas peuvent se présenter :

- **cas 1** : il s'agit d'un prolongement du trottoir, qui interrompt l'aménagement cyclable, et impose physiquement aux usagers (cyclistes et engins de déplacements personnels motorisés) qui le franchissent de laisser la priorité aux piétons. Les usagers de l'aménagement cyclable qui franchissent le trottoir doivent rouler à la vitesse du pas et prendre toute précaution afin de ne pas constituer un danger pour les piétons. Il peut être utile d'installer des dispositifs tactiles de part et d'autre de la zone de traversée, permettant d'alerter les personnes déficientes visuelles du passage dans une zone mixte;
- **cas 2** : l'aménagement cyclable ne s'interrompt pas, il faut marquer la traversée piétonne et implanter des bandes d'éveil de vigilance (BEV) de part et d'autre de la traversée de l'aménagement cyclable.



ACCOMPAGNER LA MISE EN PLACE DES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DES PIÉTONS

Prendre en compte les questions de surchauffe urbaine

2003, 2005, 2011, 2018, 2019, les épisodes de fortes chaleurs se succèdent, avec des températures moyennes et journalières pouvant atteindre des records. Avec le changement climatique, ces épisodes de fortes chaleurs devraient devenir plus fréquents et plus intenses. Dès lors, on peut craindre ce type de phénomène pour cet été, voire dès la fin du printemps. Les solutions proposées en matière d'aménagements en faveur des piétons nécessitent donc de prendre en compte de manière privilégiée les questions de confort thermique¹¹. Il s'agit principalement de mettre en lien un schéma piéton « COVID-19 compatible » et l'identification de « parcours de fraîcheur » plus ombragés¹², plus verts, plus ventilés et moins circulés.

11 - On pourra se référer au centre de ressources pour l'adaptation au changement climatique (CRACC), qui met à disposition ressources, outils, initiatives en lien avec l'aménagement urbain : <https://www.adaptation-changement-climatique.fr>

12 - Ces principes pourront ensuite s'appuyer sur des solutions fondées sur la nature avérées comme la réalisation d'une canopée urbaine pour lutter contre les vagues de chaleur, mais aussi pour réguler le ruissellement, stabiliser les sols, favoriser la biodiversité et participer à notre cadre de vie et notre bien-être.

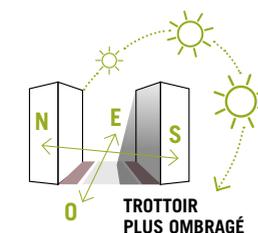


Quelques principes à prendre en compte :

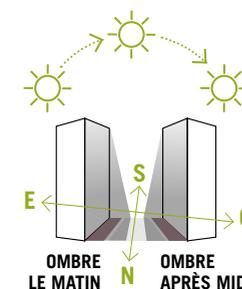
► **En journée, l'ombrage est plus important dans les rues étroites.** Bien que les trottoirs y soient très peu larges, il peut être pertinent d'y privilégier le passage des piétons (zone de rencontre, fermeture de rue aux automobiles) en articulation avec le schéma de circulation de la collectivité. Il s'agit notamment de ne pas miser toute sa stratégie piétonne sur les seuls grands axes aux trottoirs larges, notamment pour les itinéraires est-ouest.



► **La végétation, source d'ombrage et climatiseur naturel a un rôle essentiel dans le confort des piétons :** la présence de végétation peut être à étudier également pour des aménagements provisoires;



► **Sur les grands axes est-ouest, le trottoir situé au sud est ombragé le plus longtemps** même s'il peut être soumis au rayonnement solaire le matin et le soir. Le trottoir au nord, s'il n'est pas ombragé par des arbres présentant une canopée suffisante, est très ensoleillé : des aménagements provisoires n'y sont pas optimaux pour le confort d'été;



► **En été, il est pertinent de proposer des axes piétons plus confortables le matin et d'autres plus confortables en fin d'après-midi ou le soir.** Les grands axes nord-sud ont toujours au moins un trottoir à l'ombre à proximité des bâtiments excepté en milieu de journée. En cas d'aménagement dissymétrique sur un axe nord-sud, celui-ci sera ombragé par les bâtiments le matin ou le soir. Aussi, même s'ils sont ensoleillés la journée, les axes bien ventilés deviennent plus confortables que les rues étroites le soir;

Par ailleurs, des adaptations ou des aménagements supplémentaires pour la gestion de files d'attente pourront être bienvenus : **profiter de l'ombre d'un bâtiment, installer des ombrières qui peuvent devenir un abri en cas d'intempérie, ajouter des assises (bancs, assis-debout, murets, mobilier déplaçable).**



Informer et mobiliser les usagers

La création d'aménagements provisoires peut représenter un chamboulement pour les usagers dans leurs habitudes de déplacements et leur appropriation des espaces publics. Le côté provisoire des choix d'aménagements implique, de la part de la maîtrise d'ouvrage, une certaine souplesse et de pouvoir se placer dans un processus évolutif. Une telle démarche permet d'adapter les aménagements aux différentes contraintes et aux nouveaux usages, tout en apportant une possibilité de revenir en arrière. Cette souplesse d'aménagement est particulièrement bénéfique dans une situation où la réalisation des aménagements nécessite d'être rapide et réactive comme celle de la crise sanitaire liée à la Covid-19.

Repérer les attentes locales et les initiatives informelles peut apporter un éclairage sur les besoins locaux ou les besoins spécifiques de certaines catégories d'usagers pour mieux calibrer et adapter les aménagements. De même, s'appuyer sur des acteurs ciblés déjà identifiés¹³, justifiant d'une expertise d'usage sur un aménagement ou une problématique particulière, peut apporter une première réponse à l'étape de concertation et une certaine souplesse pour la collectivité, en attendant une mobilisation d'instances institutionnelles de concertation plus importante.

Mobiliser les riverains (habitants, commerçants, représentants d'établissements générant d'importants flux piétons, associations locales) peut permettre à la collectivité d'utiliser leur capacité à agir pour les impliquer et les faire adhérer au projet. C'est aussi une occasion de faciliter leur réappropriation de l'espace public, en allant au-delà d'un réaménagement physique issu d'une démarche formelle.

Communiquer contribue à informer les riverains et les usagers mais également à faire accepter l'aspect temporaire de l'aménagement, comme un test avant sa validation définitive ou comme un droit à l'erreur avec la possibilité de revenir en arrière. La mobilisation temporaire de places de stationnement pour élargir les trottoirs et garantir la distanciation physique peut soulever des inquiétudes de la part des riverains, il s'agit avant tout de rassurer les usagers sur les enjeux de l'aménagement et sur son caractère momentané.

En cas de communication auprès du grand public, il est préconisé de **prévoir des supports d'information clairs et accessibles à tous**. Cela implique de travailler avec des formats variés (audio, visuels, FALC – Facile à lire et à comprendre) y compris par le biais des nouvelles technologies (smartphones, Lifi...).

En cas de communication sur le lieu même de l'aménagement, il est conseillé d'**optimiser les supports d'information**, afin de limiter les obstacles et de ne pas réduire les espaces nouvellement créés en privilégiant l'usage du mobilier urbain existant (abri bus, espaces publicitaires, matériel de chantier déjà en place...).

Enfin, **observer et évaluer le fonctionnement et l'appropriation des aménagements est riche d'enseignements**. Cela permet d'apporter des réponses immédiates à certains dysfonctionnements observés, d'anticiper des remises en état (de mobiliers et de revêtements non pérennes qui peuvent être détériorés), d'améliorer des aménagements non finalisés. Cela peut justifier un retour en arrière et la pérennisation de l'aménagement temporaire en cas de bon fonctionnement par des données objectives. Observer et évaluer contribuent ainsi à se positionner dans un processus d'amélioration continue et de parier sur une appropriation des nouveaux espaces et sur des changements de comportements (pour les usagers comme pour les services gestionnaires).

13 - Exemples : un représentant associatif, un directeur d'école, un membre de la commission d'accessibilité...

Tester, évaluer, adapter

Il s'agit à travers ces aménagements temporaires en faveur des piétons **de donner à voir et d'expérimenter des usages**, donc d'être adaptables.

Deux objectifs concrets sont à décliner dans les aménagements de voirie et d'espaces publics :

- ▶ **faire simple et frugal** → à travers les matériaux utilisés, la signalétique déployée, les espaces aménagés, privilégier les matériaux et les mobiliers peu onéreux mais aussi sobres et peu énergivores;
- ▶ **donner envie** → être innovant, créatif, « beau », poétique, ludique (et confortable, accessible, réglementaire, etc...) afin d'être dans une dynamique positive, de donner de la valeur aux lieux, de faciliter l'appropriation et de (re)donner de la qualité d'usage.

Il s'agit d'imaginer des **aménagements simples, peu coûteux mais de qualité**, rapides et faciles à mettre en œuvre. Ils coûtent moins cher tout en améliorant la qualité des espaces du quotidien. Dans certains contextes, la mise en place de mobilier séparatif peut être l'occasion d'utiliser des jardinières (en étant prudent sur l'encombrement de la voirie) ou d'installations éphémères en bois au lieu de bordures en béton ou en plastique.

Les retours d'expériences de plusieurs projets d'aménagements temporaires (qui peuvent être envisagés pour le déconfinement) **ne permettent pas de définir un processus exclusif** pour leur conception. Cependant des attitudes communes convergent, souvent guidées par un désir de simplicité et de sobriété, et une grande souplesse dans les modes de faire avec pour maîtres mots : pragmatisme, sobriété, créativité, facilité et efficience.



Du point de vue des usagers : quels bénéfices ces aménagements frugaux et qualitatifs peuvent-ils apporter ? C'est l'occasion d'améliorer rapidement un lieu, de changer les usages et l'appropriation de ces espaces sur le long terme et bien sûr d'améliorer le confort pour tous les usagers qui se déplacent ou qui séjournent sur l'espace public. Pour aller au-delà d'un simple aménagement fonctionnel ou de mise en sécurité, il est important que les améliorations portent sur les ambiances du lieu et donnent envie aux piétons d'utiliser l'espace en toute sécurité, tout comme le mobilier atypique mis en place. Malgré leur caractère temporaire, il est important que ces aménagements **s'intègrent aux contextes locaux**. Le cas des sites patrimoniaux remarquables et des secteurs sauvegardés nécessite une attention particulière pour respecter « l'esprit des lieux ». Ainsi l'utilisation des matériaux tels que le bois et des peintures naturelles peut permettre de s'intégrer à ces contextes.

Ces aménagements **pourront se transformer** au fil des besoins qui n'auraient pas été anticipés ou des capacités de réalisation de la collectivité. L'intérêt de leur conception frugale est la possibilité de retour en arrière et une part d'évolutivité. Avec le déconfinement, ils sont aujourd'hui une réponse rapide mais peuvent être aussi une opportunité et une transition vers **un projet plus structurant pour le quartier, voire à une échelle plus large**.

Il est donc nécessaire d'accompagner et d'évaluer ces aménagements temporaires ou provisoires pour :

- ▶ vérifier qu'ils soient en adéquation avec les besoins des usagers : observer sur le terrain et organiser des comptages manuels ou automatiques, questionner des "usagers expérimentés" (personnes ayant telle ou telle déficience par exemple) ou des associations locales (parents d'élèves par exemple), échanger lors des instances de concertation (comités de quartiers) ou des commissions d'accessibilité, etc.

- adapter si besoin les aménagements ou les conditions de circulation à la réalité des déplacements observés et aux comportements des usagers : remplacer des plots par des éléments plus repérables/déTECTABLES et moins mobiles, rectifier le réglage des feux d'un carrefour, gérer plus efficacement les interactions piétons/cycles, modifier un marquage provisoire pour mieux respecter la distanciation physique, etc.
- identifier ce qui fonctionne et ce qui fonctionne moins bien, et se servir de ces retours d'expérience pour essayer les bonnes pratiques et pour alimenter les réflexions sur la pérennisation (ou non) des aménagements.



Pérenniser et préfigurer les espaces publics de demain ?

Les aménagements proposés dans ce guide express concernent plus particulièrement les espaces de circulation où la problématique est de gérer les flux et la mobilité et de faire cohabiter les usages. Il s'agit d'amorcer la transformation de ces voies pour aller vers des **interventions sur l'ensemble des espaces publics**. On peut agir aussi sur l'épaisseur des voies (placettes, carrefours, etc.) mais aussi toute la diversité des espaces publics des villes et villages où il est possible de tester des aménagements en faveur de la marche. Les aménagements temporaires en faveur des piétons ne sont pas qu'une réponse sanitaire et ont à prendre en compte l'ensemble des thématiques qui feront les espaces publics de demain. L'agriculture urbaine, la santé, la frugalité, l'implication citoyenne ou la sécurité routière sont autant de leviers pour réinterroger la conception des espaces publics¹⁴.

Ces interventions permettent également de redonner une **dynamique positive à un lieu**, de susciter une dynamique sur le quartier qui l'entoure. L'aménagement peut montrer des occupations possibles qui n'étaient pas envisagées jusqu'alors et donner envie d'y passer du temps. L'effet positif favorise l'attractivité des commerces, l'amélioration de la vie de quartier (moins bruyante, plus apaisée...).

Par des temps courts et des interventions légères mais qualitatives, ces transformations visent à donner rapidement une **place importante aux usagers** liés à la vie de quartier. L'embellissement n'est pas le seul gain. De nouvelles fonctions sont souvent ajoutées : mobilier pour s'asseoir, espace pour jardiner. Elles permettent des usages diversifiés tout en observant de la prudence quant aux mesures de distanciation et ne profitant pas uniquement à la circulation.

Le déconfinement est l'occasion de tester des aménagements et de mettre en pratique les principes de « l'urbanisme tactique »¹⁵ : donner de la place pour tester de nouveaux usages, aux différents temps de l'aménagement, pour ralentir, s'adapter, offrir des espaces de respiration... C'est l'occasion de repenser les mobilités à court terme mais surtout d'amorcer des changements à plus long terme, changements qui sont dans tous les esprits mais difficiles à mettre en œuvre. Transformer la contrainte de la distanciation dans l'espace public en opportunité de rééquilibrer la place pour chacun est une occasion rêvée pour les élus et les collectivités. L'enjeu est bien celui de la transformation des villes et bourgs de demain, plus apaisés, plus verts, plus résilients.



15 - « L'urbanisme tactique propose des aménagements temporaires qui utilisent du mobilier facile à installer [et à désinstaller] pour démontrer les changements possibles à l'aménagement d'une rue, d'une intersection ou d'un espace public. On peut ainsi montrer comment l'aménagement peut influencer le comportement des usagers. » L'urbanisme tactique pour répondre à l'urgence COVID-19 Guide pratique à destination des mairies et collectivités françaises (Agence d'expérimentation Via Romana)

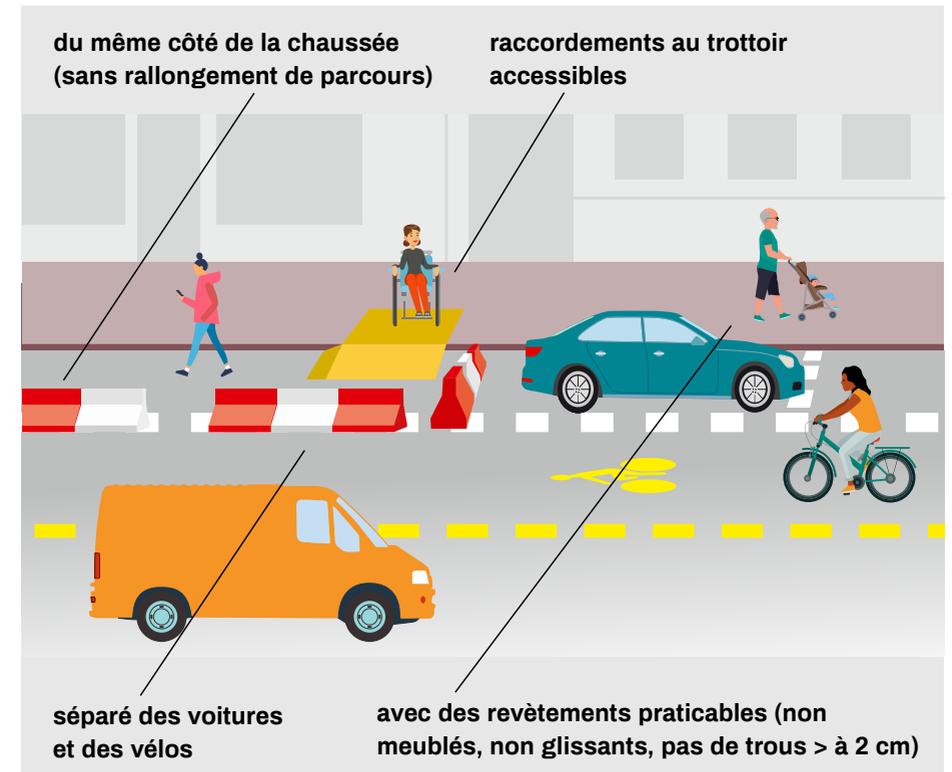


Annexes

Mobiliser du mobilier et de la signalisation temporaire

Lors de chantiers occupant une partie du trottoir, des cheminements piétons alternatifs sont souvent mis en place grâce à du mobilier temporaire spécifique. Il serait profitable d'utiliser ce même matériel pour :

- élargir temporairement des cheminements piétons accessibles (à niveau ou avec des rampes d'accès), ou bien pour créer des espaces d'attente supplémentaires;
- maintenir la continuité du cheminement des piétons.

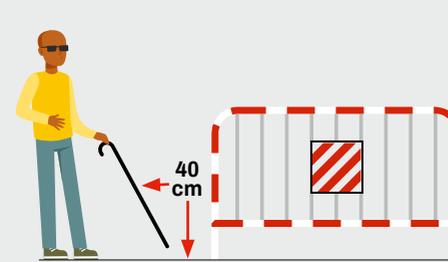


La plupart des dispositifs de **chantier peuvent également être utilisés pour délimiter et sécuriser les cheminements** piétons élargis et créés sur chaussée.

Il est toutefois recommandé de privilégier des dispositifs stables (type barrières de chantier ou séparateurs modulaires) pour assurer une meilleure protection des piétons circulant sur la chaussée, si possible en continu. Le maintien d'ouvertures ponctuelles sera nécessaire pour permettre aux piétons de traverser la rue si besoin, et aux véhicules d'entrer dans les garages.



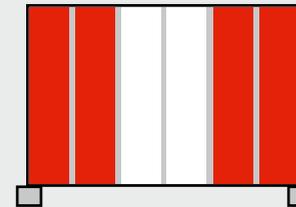
Les séparateurs d'espaces identifiables tactilement et visuellement sont à privilégier.



Matériel détectable à 40 cm maximum depuis le sol



ou présentant un rappel au sol d'au moins 3 cm d'épaisseur



Matériel repérable, aux couleurs contrastées



Les pieds des séparateurs tournés vers l'extérieur pour limiter les risques de chute

Veiller à ce qu'il n'y ait pas de porte-à-faux sur le cheminement piéton élargi



Ponctuellement, des dispositifs plus légers (type balisettes ou plots rapprochés et complétés éventuellement par une lisse de protection ou des sangles contrastées) peuvent être utilisés. Ces dispositifs concernent plus particulièrement des espaces d'attente sur des placettes, des parvis, ou encore entre deux places de stationnement dans la mesure où la rue est déjà très apaisée et qu'il existe un trottoir accessible.



Balise
d'alignement K5c

La signalisation temporaire peut également être utilisée pour baliser les continuités d'itinéraires piétons :



► par une balise temporaire K5c comprenant une figurine « piéton » ou la mention « PIÉTONS »



► par des marquages au sol temporaires jaunes de la figurine « piéton »



Réaliser des marquages de distanciation

Il est possible de réaliser des marquages de distanciation sur les trottoirs et accotements réservés aux piétons, ainsi que dans les aires piétonnes, et zones de rencontre pour visualiser la distanciation physique notamment dans l'organisation des espaces d'attente. Dans les aires piétonnes et dans les zones de rencontre, il est souhaitable d'organiser les espaces d'attente et placer ces marquages de façon à ne pas bloquer les circulations qui y sont autorisées.

Marquage de distanciation devant une école



© Ville de Paris

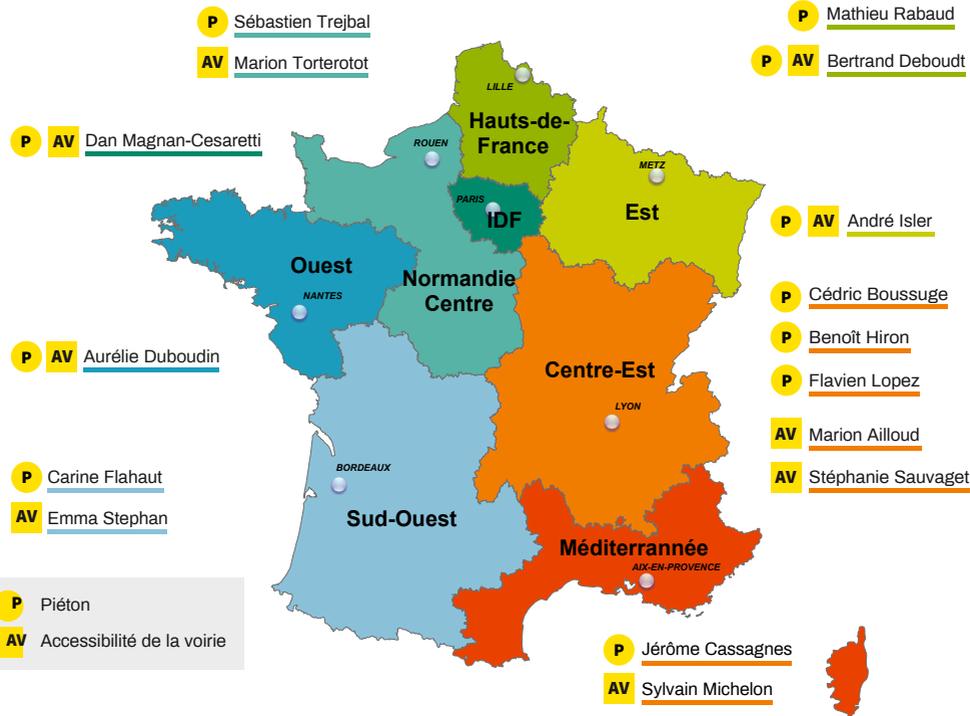
Pour ces marquages, il faudra veiller à utiliser des peintures qui ne soient pas glissantes. Si ces marquages sont prévus pour être temporaires, il faut utiliser des peintures qui puissent s'effacer facilement. Enfin **ces marquages ne doivent ni reprendre ni détourner des signaux routiers ou des marques commerciales**, ni entraîner de confusion chez les usagers.

LE CEREMA VOUS ACCOMPAGNE

Vous êtes en charge des questions de mobilité ou d'aménagement sur votre territoire et **vous souhaitez tester des solutions d'aménagement cyclables ou piétons provisoires** pour permettre de se déplacer à vélo ou à pied de manière efficace et en sécurité. **Le Cerema propose une offre intégrée d'accompagnement de ces projets d'aménagements.** Mettant à profit son expertise, il propose des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage, des formations « flash », des missions d'évaluation et d'assistance pour la pérennisation des solutions mises en place, mais également des prestations d'expertise sur la sécurité des aménagements de voirie et des espaces publics.

[Consultez nos offres de services](#)

VOS RÉFÉRENTS TECHNIQUES



Correspondants nationaux :

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

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



Pour aller plus loin : publications du Cerema

Série de fiches

Favoriser la marche

[Voir sur la boutique en ligne](#)

Série de fiches

Zones de circulation apaisée (ZCA)

[Voir sur la boutique en ligne](#)

Série de fiches

Savoirs de base en sécurité routière

[Voir sur la boutique en ligne](#)

Série de fiches

Ville accessible à tous (VAT)

[Voir sur la boutique en ligne](#)

Série de fiches

Plans d'actions pour les mobilités actives (PAMA)

[Voir sur la boutique en ligne](#)

Piétons et chantiers urbains

Collection Expériences et pratiques. 2018

[Voir sur la boutique en ligne](#)

[Retrouvez toutes nos publications sur la boutique en ligne du Cerema](#)

[Boutique en ligne](#)

REMERCIEMENTS

Le Cerema remercie l'ensemble des collectivités et associations qui se sont mobilisées pour assurer les relectures du document dans des délais contraints :

Collectivités

Yann Le Goff et Alice Perrin (Ville de Paris)

Fabrice Lopez (Métropole Aix-Marseille)

Arnaud Turlan (Toulouse Métropole)

Services de l'État

Séverine Carpentier (Direction de la sécurité routière)

Eric Alexandre (Délégation ministérielle à l'accessibilité)

Associations

Anne Faure (Rue de l'avenir)

Christian Machu (60 millions de piétons)

Denis Cheminade (Fédération française de randonnée pédestre)

Thierry Jammes (Confédération française pour la promotion sociale des aveugles et ambyopes - CFPSSAA)

Pilotage : Marion Ailloud et Cédric Boussuge

Rédacteurs : Marion Ailloud, Valérie Battaglia, Cédric Boussuge, Lucie Bruyère, Bertrand Debout, Aurélié Duboudin, Benoît Hiron, André Isler, Cyril Pouvesle, Anne Vial.

Ont également participé : Julien Bouyer, Jérôme Cassagnes, Christophe Damas, Carine Flahaut, Philippe Jary, Flavien Lopez, Yannis Lagarde, Daniel Lemoine, Sylvain Michelon, Marjorie Musy, Mathieu Rabaud, Jean-Luc Reynaud, Sébastien Trejbal.

Illustrations et schémas : Ludovic Le Calve (Cerema) et Cathy Dubois

Crédits photos : sauf exception, Cerema



Le Cerema est un établissement public, centre de ressources et d'expertises scientifiques et techniques interdisciplinaire.

Exerçant son activité au plan national et territorial, il accompagne les collectivités dans la réalisation de leurs projets, notamment sur les champs de l'aménagement, l'urbanisme, la mobilité, les transports, l'énergie, le climat, l'environnement et la prévention des risques.