

TOUS PIETONS

LE PIETON EST PRIORITAIRE **MAIS**

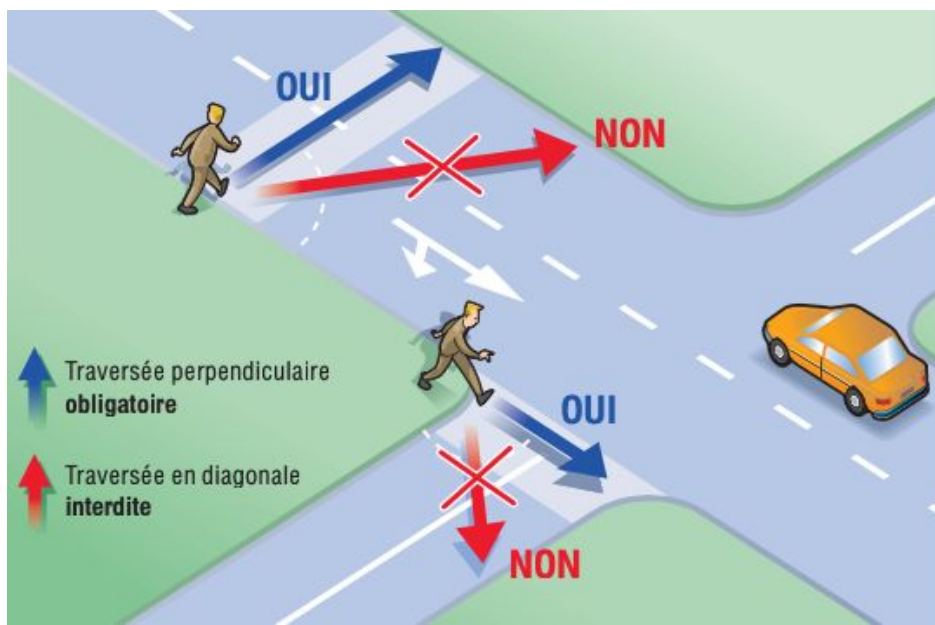
avoir raison, blessé ou mort, n'est pas une solution

Le piéton stationne ou circule sur le trottoir

il doit signifier qu'il veut traverser

il doit traverser perpendiculairement et non en biais

il doit emprunter les passages protégés



Voir : [TVD Code de la route et voiries](#)

Piétons



> Article R412-34

Modifié par Décret n°2022-635 du 22 avril 2022 - art. 4

I. - Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux aires piétonnes ni aux zones de rencontre, ni aux voies vertes.

I bis. - Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

II. - Sont assimilés aux piétons :

1° Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirmes, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;

2° Les personnes qui conduisent à la main un engin de déplacement personnel motorisé, un cycle ou un cyclomoteur ;

3° Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas.

III. - La circulation de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus d'observer les règles imposées aux piétons.

ZONE PIETONNE : LE PIED !

**zone affectée à la circulation des piétons
de façon temporaire ou permanente.**

Seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci.



ZONE DE RENCONTRE : LA PRIORITE

Les piétons y sont prioritaires
sur les cyclistes et **les véhicules** motorisés
automobiles, motos, trottinettes électriques,
limités à 20 km/h



LE TROTTOIR ?

est réservé aux piétons, PMR, cyclistes de moins de 9 ans

En l'absence de trottoir *largeur minimale de 1,4 m*

la présence de piétons et PMR sur les itinéraires cyclables est autorisé

<https://www.ecologie.gouv.fr/trottinettes-electriques-et-edpm-reglementation-en-vigueur>

Attention : si le trottoir est encombré ou si le piéton porte des encombrants, il peut emprunter la chaussée en prenant les précautions nécessaires,

[Code de la Route, Art R412-35](#)

UN TROTTOIR

“est une partie piétonne d'une voie urbaine qui longe la chaussée et qui, surélevée ou non, est **distinguée de celle-ci** par une **bordure ou tout autre marquage ou dispositif**” [Chambre criminelle de la Cour de Cassation 8-3-2022](#)

**Pas de trottoir partagé
comme ici et là :**



**OUI avec piétons et cycles séparés
piétons coté habitations - cycles coté route**



Voie Verte à
La Seyne !



guide_du_velo_2024.25

- **La voie verte** est un aménagement en site propre en dehors de la chaussée, réservée aux déplacements non motorisés (moteurs thermiques). Elle est destinée aux piétons, cyclistes, rollers. La voie verte ne peut en aucun cas être aménagée sur un trottoir.

PAS DE VOIE VERTE SUR TROTTOIR
qui est une **ROUTE** sans véhicules motorisés
pour piétons, cycles et chevaux

La voie verte

Aménagement en site propre réservé aux déplacements non motorisés. Elle est destinée aux piétons, cyclistes, rollers...
La voie verte ne peut en aucun cas être aménagée sur un trottoir.
C'est une route en site propre, séparée de la chaussée.

Plan vélo
2024-25
MTPM



14/03/2025

CHAUCIDOU ou CVCB, Chaussée à Voie Centrale Banalisée

née en campagne permise en ville



Les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à **circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner sur la rive.**



Au PRADET
CVCB plus
un trottoir

<https://www.msr25.doubs.developpement-durable.gouv.fr/fiche-29-la-chaussee-a-voie-centrale-banalisee-a745.html>

Problème de la rive : Est-ce un itinéraire cyclable ? un itinéraire piéton ???



LES SOLUTIONS DU CODE DE LA ROUTE

en séparant les itinéraires piétons et cyclistes
dits aménagements appropriés

En zone très contrainte

la voie verte ou la zone piétonne
pour cyclistes et piétons, sans véhicules motorisés

Avec véhicules, les itinéraires cyclistes et piétons

la zone de rencontre pour les piétons et vélos prioritaires
le chaucidou, double sens, avec trottoir(s) et vélos sur rives
le sens unique avec itinéraires propres aux vélos et piétons

Aussi appelée "bande multifonctionnelle", la rive désigne une *surlargeur revêtue, adjacente à la chaussée et dégagée de tout obstacle*. Cette partie revêtue est généralement bordée d'une berme enherbée en milieu interurbain et d'un trottoir en milieu urbain. Elle permet :

- la récupération des véhicules déviant de leur trajectoire
- l'arrêt provisoire d'un véhicule
- la circulation plus confortable et sécurisée des piétons et des cycles

Domaine d'emploi de la CVCB selon le CEREMA

Ce type d'aménagement n'est à envisager que *si l'ensemble des solutions possibles pour prendre en compte les cyclistes a été examiné...*

- rétablissement d'une continuité entre deux voiries pourvus d'aménagements cyclables, sur une portion courte très contrainte, par exemple lors d'un passage sur ouvrage d'art
- fortes contraintes foncières et topographiques

A quoi sert une chaussée à voie centrale banalisée ou chaucidou ? (selon le CEREMA)

Cet outil peut être utilisé *dans les cas où les contraintes géométriques et circulatoires rendraient impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels (bandes, pistes, etc.)*. La CVCB permet notamment de proposer une continuité cyclable entre deux aménagements cyclables plus traditionnels pour franchir des points durs.

L'**article R.431-9 du code de la route** a été modifié [Décret n°2015-808, juillet 2015] pour rendre légale la mise en place de cet aménagement en agglomération : « les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier ».

Hors agglomération, cette possibilité était offerte depuis 2003 par le code de la route [Décret n° 2003-283, mars 2003].

L'**article 118-1C de la partie 7 de l'IISR** [[Instruction interministérielle sur la signalisation routière](#)] ouvre la possibilité d'utiliser les doubles chevrons en rives de chaussée : le marquage des seules lignes de rive sur une chaussée (sans marquage axial) n'est pas interdit, à condition de respecter les fonctions de délimitation de voie et de guidage que le Code de la route assigne aux lignes discontinues.

La rive CVCB

une continuité d'itinéraire cyclable

en

situation de fortes contraintes

...et séparer les piétons

PDU
Plan de
Déplacements
Urbains
2015-2025

Le potentiel de développement de la marche et du vélo sur les courtes distances (< 3 km) est évident mais leur capacité à contribuer au report modal peut être encore renforcée si des solutions intermodales crédibles sont proposées aux usagers. Ce sont des trajets plus longs qui peuvent être alors concernés, qu'il s'agisse de déplacements pendulaires quotidiens ou d'activités de tourisme ou de loisir. Afin d'encourager une « intermodalité active » - l'usage combiné de plusieurs modes, dont un mode actif, pour la réalisation d'un déplacement - le réseau d'itinéraires cyclables sera développé en vue d'assurer la complémentarité entre les modes actifs et l'offre de transport en commun. L'accessibilité piétonne des gares et grands pôles de correspondances sera aussi renforcée, notamment à travers le rétablissement et la création des « perméabilités ».

Action 14 du PDU 2016-2025 au budget : **5 M€**

La continuité piétonne autour des gares et pôles de correspondances

Le PDU préconise d'aménager les itinéraires piétons pour en assurer la continuité dans un rayon de 500 m autour des gares et des pôles de correspondance, ce qui équivaut à un trajet d'environ 5 minutes à pieds. Les nouvelles opérations de construction à usage résidentiel ou d'activités devront assurer la perméabilité piétonne de manière à éviter les détours contre-intuitifs qui découragent les usagers, raccourcir les itinéraires et diminuer les temps de parcours.

Autres budgets dédiés (M€) : Total = Phase 1 + Phase 2 = **11,6 M€**

3.2 Apaiser la circulation dans les centralités urbaines et valoriser les modes actifs	11,50	6,00	5,50
Action 30 Développer les zones de circulation apaisée et proposer des parcours de qualité	10,00	5,00	5,00
Action 31 Améliorer la lisibilité des parcours piétons et cyclables	1,50	1,00	0,50

4. Les instances de suivi et de mise en œuvre

4.1. Les comités techniques et comités de pilotage

Dans la continuité de l'élaboration du PDU, les comités techniques et les comités de pilotage réuniront les acteurs techniques et politiques du territoire de TPM et des partenaires impliqués, et permettront de partager le suivi de la mise en œuvre du PDU de manière générale, et de synthétiser l'avancement des travaux et réflexion menées dans les instances de travail thématiques.

**Les transports représentés par la FNAUT
A MTPM, QUI REPRESENTE LES PIETONS ?**

Article 231-5 du code des transports :

L'Autorité Organisatrice de la Mobilité fixe la composition du **comité des partenaires**, en y associant à minima, des représentants d'employeurs et des **associations d'usagers ou d'habitants** ainsi que des **habitants tirés au sort** (à compter du 1er janvier 2022).

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043976917

