

PRESENTATION DU REFERENTIEL MODES ACTIFS - MÉTROPOLE / ASSOCIATIONS

21 mai 2026

DIRECTION STRATÉGIE, ETUDES ET PROGRAMMATION

DGD Mobilité Durable, Infrastructures, Voirie

RAPPEL DE LA DEMARCHE DU SDMA

SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS (SDMA)

Objectifs

- / Evaluer le Plan Vélo métropolitain n° 1 (2019-2024)
- / Elaborer le Plan Vélo métropolitain n° 2 (2025-2030)
- / Elaborer le premier Plan Piéton métropolitain (2025-2030)
- / Rédiger un référentiel technique des aménagements modes actifs (vélo et piéton)

Etat d'avancement

- / Démarche initiée en mars 2024
- / Projets de Plan Vélo et Plan Piéton 2025-2030 présentés en CoPil en septembre 2025
- / Référentiel technique en cours de finalisation, avant passage en Conseil métropolitain

SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS (SDMA)

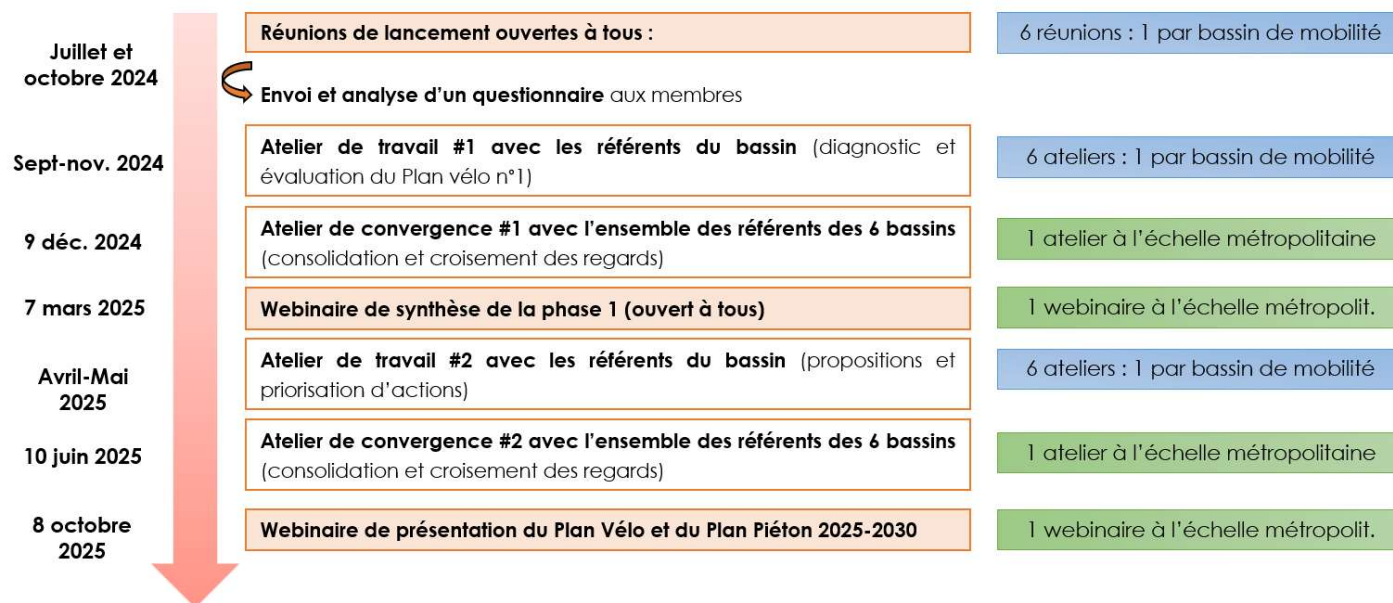
La démarche de concertation

Trois principaux formats de réunions :

- / Ateliers par bassin de mobilité constitués de **panels élus-techniciens-usagers** afin de recueillir des contributions au plus proche des attentes et pratiques du terrain
- / Des **temps de "convergence métropolitaine"** pour croiser les perspectives entre bassins
- / Des **webinaires de synthèse** pour informer tous les acteurs intéressés de l'avancement du SDMA

Bilan de la concertation :

- / Plus de 20 réunions et ateliers organisés
- / 32 associations et environ 40 communes représentées
- / Plusieurs dizaines de contributions



PRÉSENTATION DU RÉFÉRENTIEL TECHNIQUE DES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS



LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS

Objectifs du document :

- / Disposer d'un **outil partagé d'aide au choix et à la conception des aménagements** à destination des acteurs du territoire (techniciens des collectivités, maitres d'œuvre, bureaux d'études, etc.) ;
- / **Rassembler et synthétiser les informations techniques et réglementaires** issues de la législation nationale, des préconisations du CEREMA et des orientations du Plan de Mobilité, Plan Vélo et Plan Piéton 2025-2030, intégrant pleinement les enjeux de **sécurité** ;
- / Participer au déploiement d'**aménagements qualitatifs et adaptés** permettant de constituer des **réseaux homogènes et attractifs** à l'échelle métropolitaine.

LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS

Structuration du référentiel (partie générale et cyclable) :

1. Introduction (objectifs et contenu du référentiel)
2. Rappel de la réglementation (législation nationale, Code de la route, jurisprudence, dispositions liées aux PLUi)
3. Aide à la conception de projets cyclables (recommandations et logigrammes d'aide au choix d'un aménagement adapté selon contexte du projet)
4. Principes du jalonnement des itinéraires cyclables
5. Les différents types d'aménagements cyclables en agglomération
6. Les différents types d'aménagements cyclables hors agglomération
7. Tableau récapitulatif des caractéristiques des aménagements cyclables en aggro/hors aggro
8. Le traitement des intersections cyclables (intersections en situation prioritaire/non prioritaire, carrefours à feux, giratoires, carrefours à la hollandaise)
9. Le traitement des coupures : les ouvrages d'art (ponts, passerelles, escaliers, rampes)
10. Les aménagements transitoires
11. Le stationnement
12. L'entretien et la maintenance

LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS

Structuration du référentiel (partie piétonne) :

- 14.** Aide à la conception de projets d'aménagement de l'espace public en faveur des piétons (recommandations de la Métropole, grands principes continuité piétonne et accessibilité PMR)
- 15.** Les différents types d'aménagements pour les piétons (trottoirs, aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30)
- 16.** traitement des traversées piétonnes (rives à rives, intersections, carrefours à feux, traitement des arrêts de bus, traitement des traversées des aménagements cyclables)

RÉFÉRENTIEL TECHNIQUE DES AMÉNAGEMENTS : VELO

LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

Les recommandations techniques en matière d'aménagements cyclables

/ Poursuivre la mise en œuvre des grands principes énoncés dans le Plan de Mobilité métropolitain :

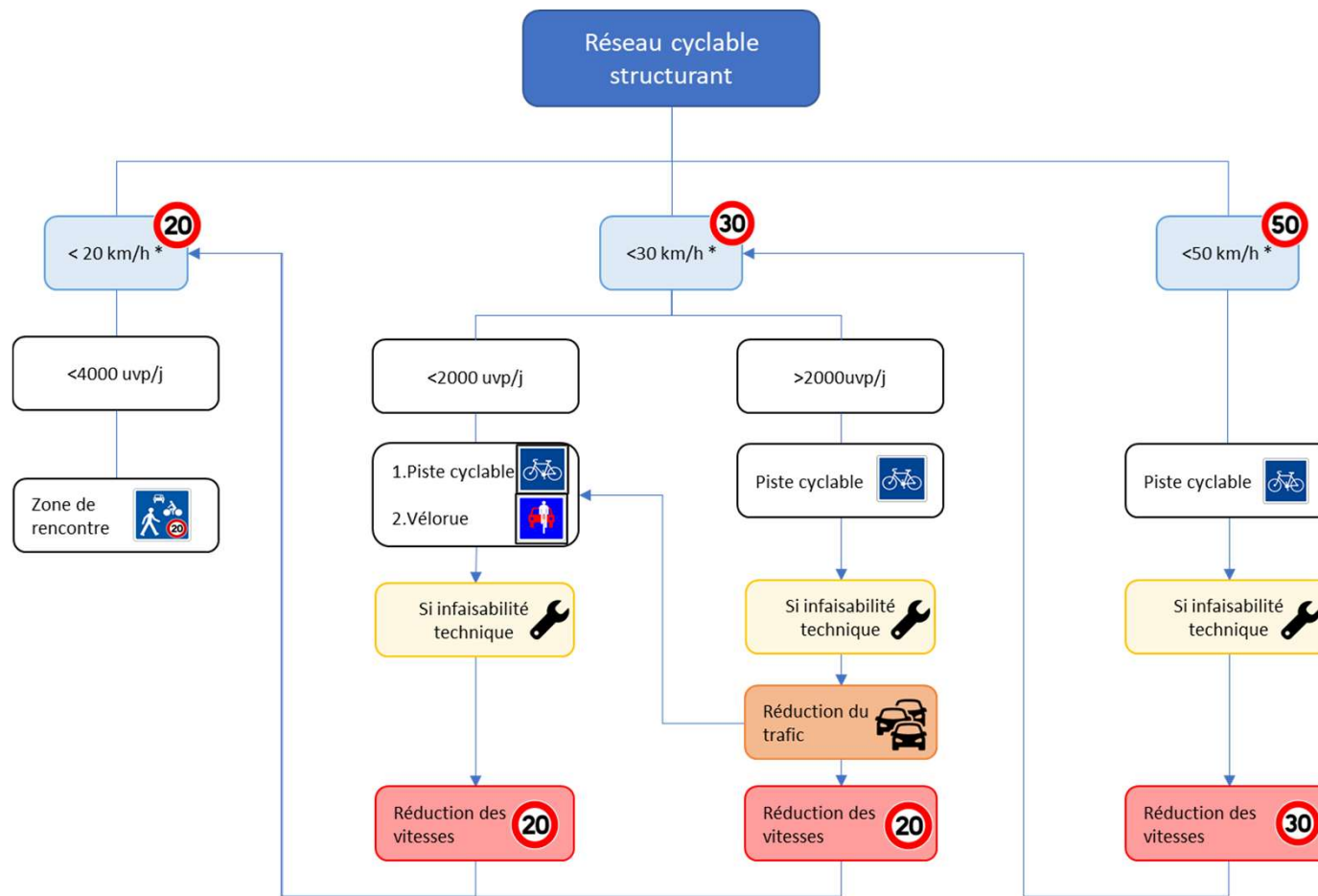
- **Sécurité** : déployer principalement des pistes cyclables en milieu urbain dense et apaisé (ou à défaut bandes cyclables). Veiller au traitement des carrefours, et en particulier des ronds-points, avec des aménagements sécuritaires et fluides ;
- **Efficacité** : permettre une vitesse moyenne de 15 à 20 km/h ;
- **Fiabilité** : assurer un entretien continu et régulier des aménagements ;
- **Lisibilité** : relier les principaux pôles générateurs de déplacements avec une continuité d'itinéraires, un jalonnement et une identité visuelle spécifique.

/ Le référentiel technique réaffirme ces ambitions et précise les recommandations techniques suivantes :

- Les **pistes cyclables** sont à réaliser **exclusivement sur chaussée** et non à hauteur de trottoir ;
- Les **aménagements mixtes vélos/piétons** (du type simple marquage au sol) sont à **proscrire** (conflits piétons/vélos, jurisprudences sur le sujet) ;
- Les **séparateurs** entre la piste cyclable et la chaussée **doivent être clairement perceptibles** par tous les usagers, y compris les personnes aveugles et malvoyantes ;
- En milieu urbain, déployer de préférence des **aménagements bilatéraux** ainsi que des aménagements adaptés à la **cyclologistique** ;
- Proposer des **rayons de courbure importants**, ne contraignant pas les cyclistes à ralentir pour aborder les girations ;
- Optimiser le **franchissement des seuils** sans ressaut, avec continuité de matériau ;
- **Sécuriser les intersections** (visibilité, réduction de la vitesse des véhicules motorisés, assurer les continuités cyclables, revoir les régimes de priorités, etc.)

LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

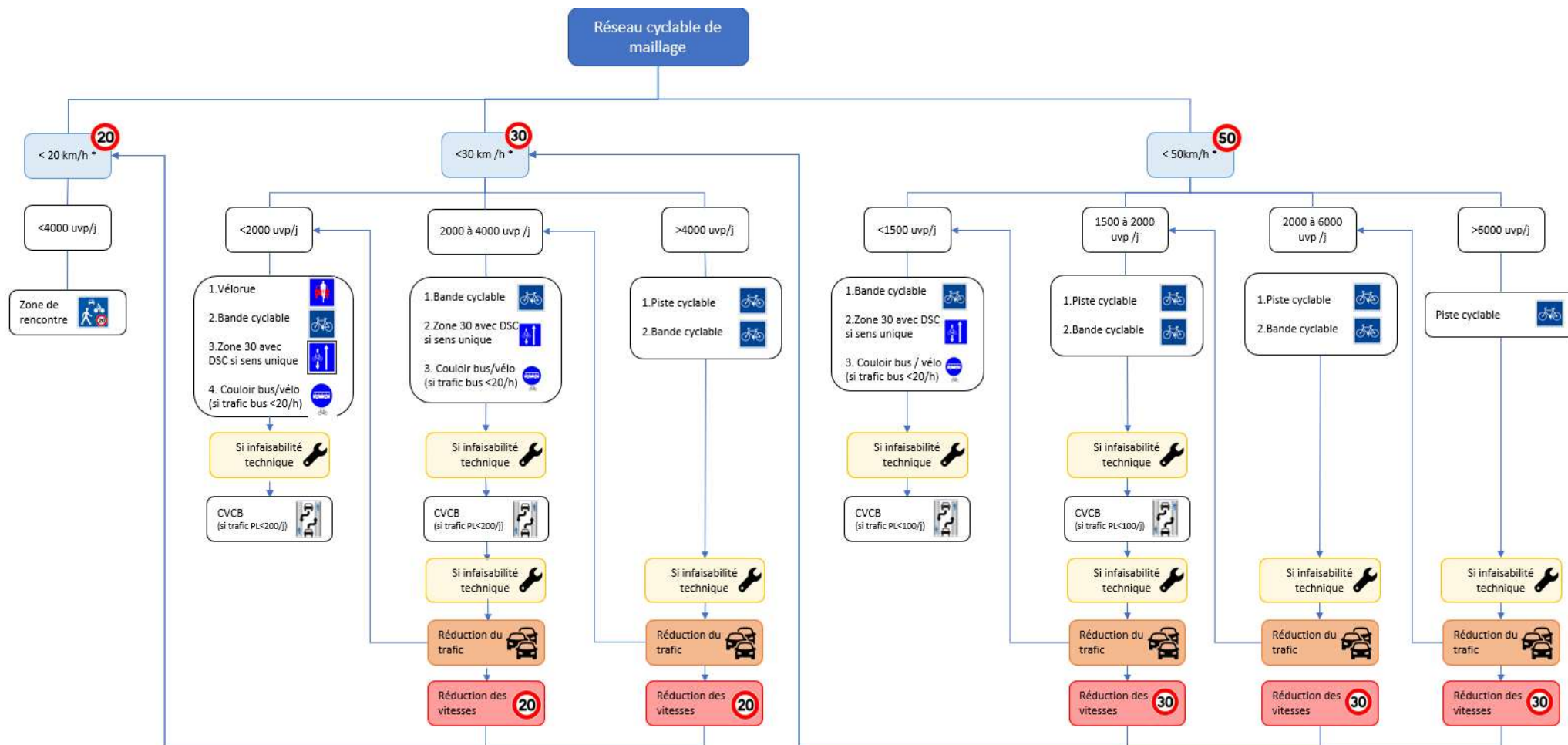
Aide à la décision : logigramme des aménagements cyclables en agglomération sur le réseau structurant



* : vitesses réellement pratiquées

LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

Aide à la décision : logigramme des aménagements cyclables en agglomération sur le réseau de maillage



* : vitesses réellement pratiquées

LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

Tableau de synthèse des dimensions des aménagements cyclables en agglomération

	Largeur (m)		Largeur du séparateur (m)				Hauteur minimum du séparateur (m)
	Norme	Min*	sans stationnement véhicules motorisés		avec stationnement véhicules motorisés		
			Norme	Min	Norme	Min	
Piste cyclable bidirectionnelle	4	3	0,3	0,2	0,5	0,5	0,18 à adapter au cas par cas
Piste cyclable unidirectionnelle	2,25	1,75					
Bande cyclable	2	1,5	/	/	Tampon de 0,7	Tampon de 0,5	/
Rive d'une Chaussée à Voie Centrale Bidirectionnelle (CVCB) - hors trottoir	1,75	1,3	/	/	/	/	/

* valeurs minimales acceptables en cas d'infaisabilité technique avérée

LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

Exemples de fiches d'aménagements cyclables : la piste cyclable

	Unidirectionnelles bilatérales	Bidirectionnelles unilatérales
Avantages	Meilleure insertion dans un espace complexe Meilleure lisibilité par le cycliste et les autres usagers	Consommation d'espace moins importante
Inconvénients	Consommation d'espace plus importante	Difficulté de gestion des intersections
	A PRIVILEGIER EN MILIEU URBAIN	A RESERVER AUX SITES CONTRAINTS

Traitement des traversées piétonnes sur piste cyclable :

- Veiller à établir une co-visibilité mutuelle entre piétons et cyclistes. Aussi il est nécessaire de proposer un dégagement visuel le long de la piste cyclable (suppression de tous les masques à la visibilité (panneaux publicitaires, arrêts de bus, végétation de plus de 60 cm de hauteur)
- Marquer une ligne d'effet sur l'aménagement cyclable, 2m en amont du passage piéton pour attirer l'attention des cyclistes
- Dans des cas spécifiques de risque de conflit piétons-cycles, le passage piéton pourra être traité en plateau ralentisseur.
- Dans le cas de chaussée d'une largeur de 10m, il sera possible de créer une avancée de trottoir de 1m rognant sur l'aménagement cyclable pour éviter la création d'un îlot central.

Revêtement :

Pour offrir un confort optimal de circulation et garantir une homogénéité de traitement de l'espace public, le revêtement de la piste cyclable est le même que celui de la voirie qu'elle longe (le plus souvent de l'enrobé).

Aplats colorés déconseillés.

Forme du séparateur :

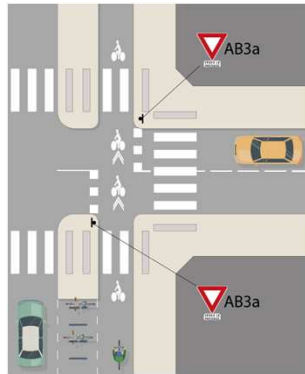
En milieu urbain, le séparateur sera en béton (type pierre reconstituée), éventuellement coulé en place, avec :

- Les arêtes arrondies ou chanfreinées ;
- Les extrémités également arrondies ;
- Des interruptions régulières permettront une bonne gestion de l'écoulement des eaux.

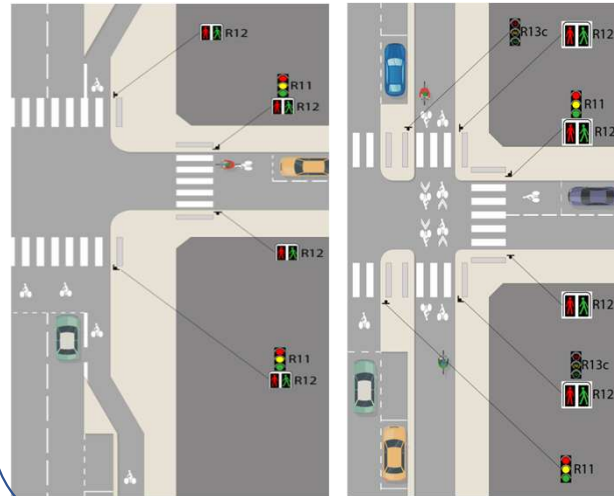
LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

Exemples de fiches d'aménagements cyclables : les intersections

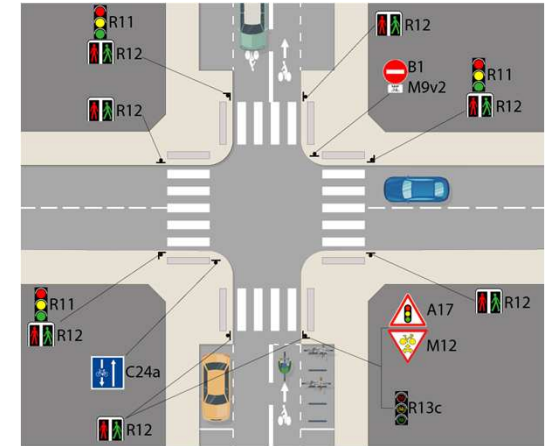
Piste cyclable unidirectionnelle prioritaire



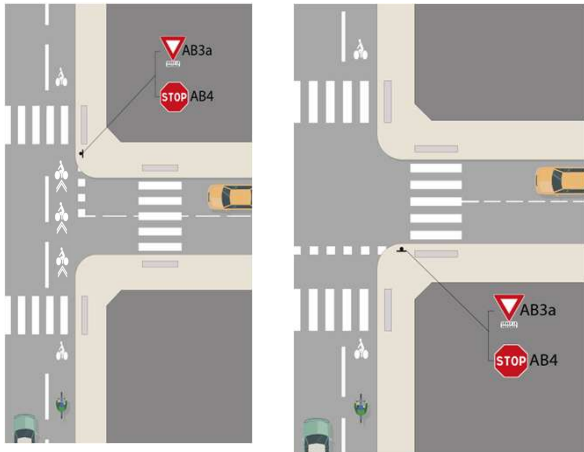
Piste cyclable dans un carrefour à feux



Double sens cyclable géré par feux

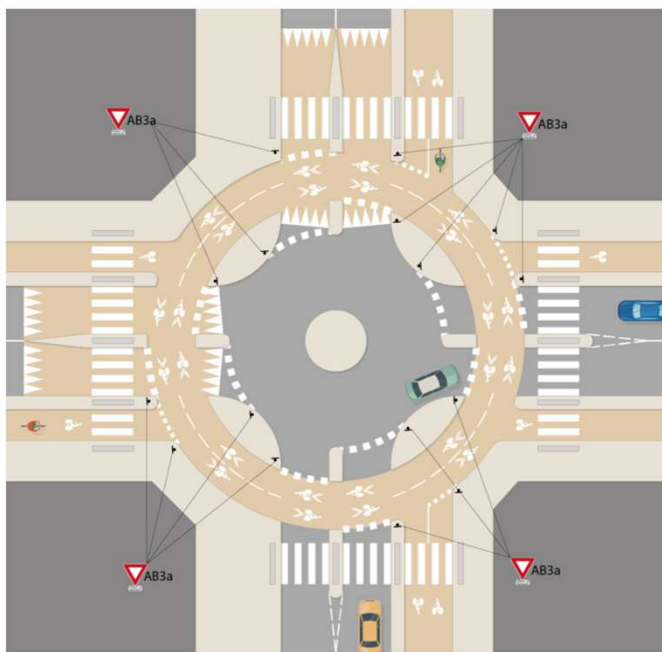


Bande cyclable prioritaire non prioritaire



LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

Exemples de fiches d'aménagements cyclables : les giratoires



Pour des giratoires d'un rayon supérieur à 20 m, il est recommandé d'aménager une piste bidirectionnelle de 3,50 m de large pour éviter des détours trop importants et des risques de pratique à contre-sens.

La gestion de la priorité doit faire l'objet d'une étude de circulation. Dans la mesure du possible, le cycliste doit bénéficier de la priorité. Dans ce cas :

- Matérialisation d'un espace de stockage pour chaque branche de sortie du giratoire pour permettre le respect de la priorité de la piste cyclable ; elle est rendue possible par la présence des îlots amande séparant la piste de l'anneau routier, ainsi que le prolongement du terre-plein central de chaque branche.
- Panneaux AB3a sur les branches du giratoire, en amont de la traversée de la piste cyclable
- Implantation facultative des panneaux B1 13 ou B22 aux entrées d'aménagement cyclable
- Pose de pictogrammes vélo tous les 20 m environ, ainsi qu'au niveau de l'intersection (avec ou sans chevrons), en parallèle du passage piéton
- En agglomération, possibilité d'aménagement d'un plateau traversant sur chaque branche pour renforcer la priorité donnée aux cyclistes

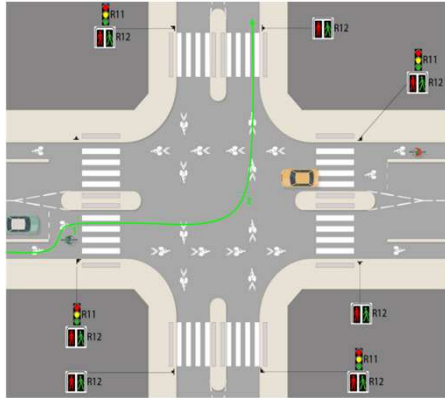
L'absence d'aménagement en site propre et le partage de l'espace peut être envisagé dans quelques cas de figure :

- Un rayon de giratoire inférieur à 15,00m
- Un trafic routier inférieur à 6.000 véh/jour

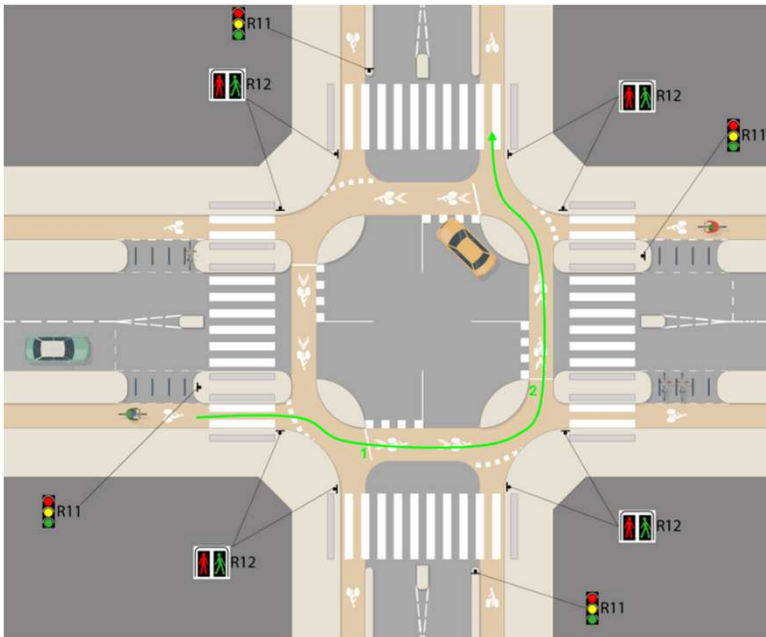
Toutefois, aucun aménagement de type bande cyclable dans l'anneau ne pourra être réalisé. Relégué au bord extérieur de la bande de roulement, le cycliste est positionné dans une zone dangereuse favorisant les risques d'accident.

LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

Exemples de fiches d'aménagements cyclables : le carrefour à la hollandaise

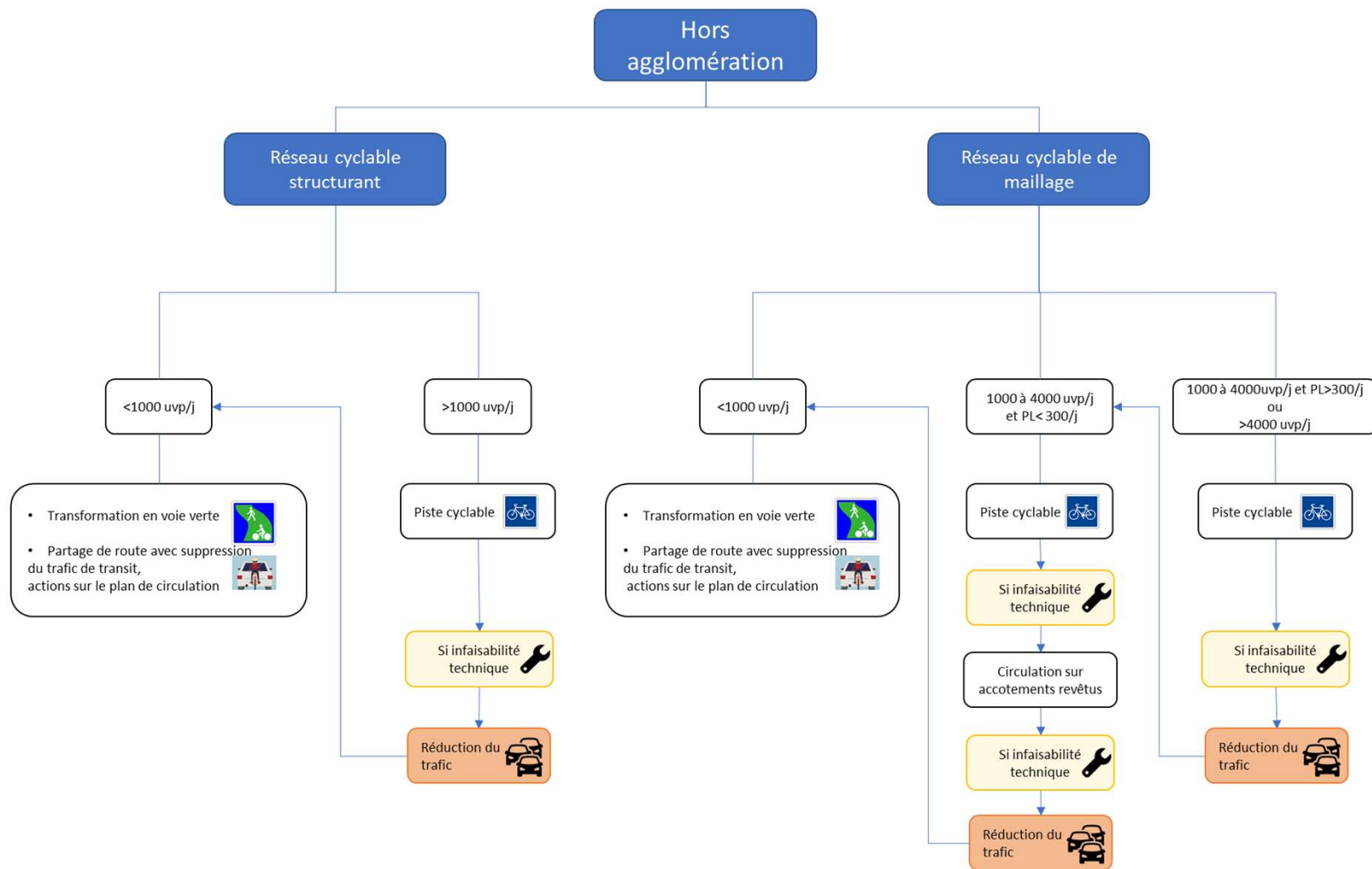


- L'insertion d'îlots en amandes apporte une amélioration significative de la sécurité en séparant efficacement les trajectoires des cyclistes des flux motorisés ; ces derniers bénéficient d'un espace de stockage pour respecter la sécurité donnée à la continuité cyclable
- La ligne d'effet de feu avancée après le passage piéton permet de réduire la longueur de la traversée mais offre un temps d'avance au cycliste au passage du vert
- La création de nouveaux îlots séparant les aménagements cyclables de la circulation routière réduit également la largeur de la chaussée, sécurisant les traversées des piétons qui n'ont plus à se stocker sur un îlot central.
- Contrairement aux autres intersections, un aplat coloré au sol est à privilégier pour marquer l'espace alloué aux cyclistes et favoriser l'éveil à la vigilance des automobilistes.



LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

Aide à la décision : logigramme des aménagements cyclables hors agglomération



LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

Tableau de synthèse des dimensions des aménagements cyclables hors agglomération

	Largeur (m)		Largeur (m) espace de sécurité	Type de séparateur (m)	
	Norme	Min*		Voirie limitée à 70 km/h	Voirie limitée à 80 ou 90 km/h
Piste cyclable bidirectionnelle	3,5	3	0,5 à 1,5 côté chaussée	Muret véhicule léger (MVL), autres dispositifs normés ou noue	Glissière béton armé (GBA)
Piste cyclable unidirectionnelle	2,25	1,75			
Voie verte	4	3	/	/	/

* valeurs minimales acceptables en cas d'infaisabilité technique avérée

LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

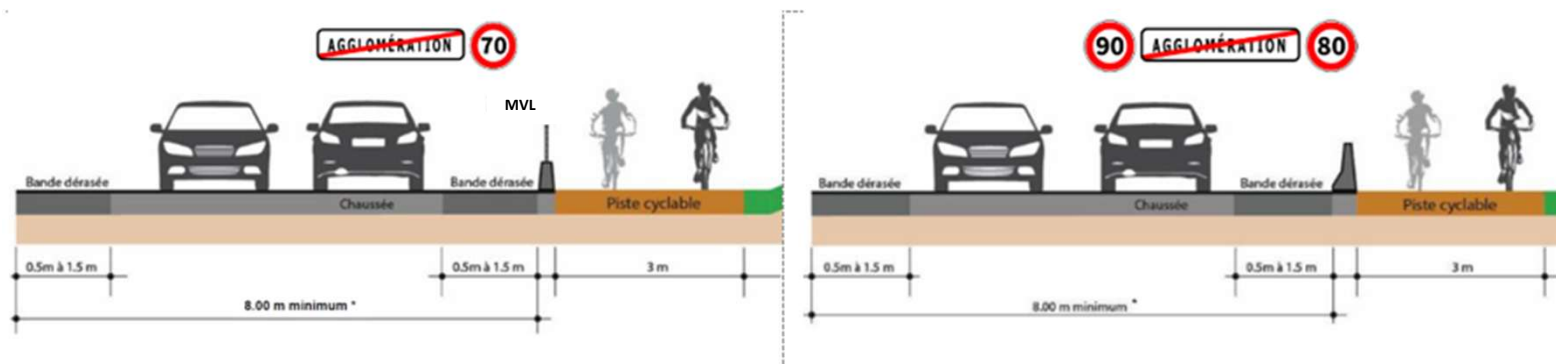
Exemples de fiches d'aménagements cyclables : la piste cyclable hors agglomération

	Unidirectionnelles bilatérales	Bidirectionnelles unilatérales
Avantages	Meilleure insertion dans un espace complexe Meilleure lisibilité par le cycliste et les autres usagers	Consommation d'espace moins importante
Inconvénients	Consommation d'espace plus importante	Difficulté de gestion des intersections
	A PRIVILEGIER EN MILIEU URBAIN	A RESERVER AUX SITES CONTRAINTS

Revêtement :

Pour offrir un confort optimal de circulation et garantir une homogénéité de traitement de l'espace public, le revêtement de la piste cyclable est le même que celui de la voirie qu'elle longe (le plus souvent de l'enrobé).

Aplats colorés déconseillés.



LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

Exemples de fiches d'aménagements cyclables : la voie verte

Voie verte = « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés

→ **En aucun cas une voie verte ne peut être un trottoir ou une dépendance d'une autre voie.**

Des expérimentations récentes en milieu rural consistent à convertir des voiries du réseau routier secondaire en « voies verte à trafic limité ». La chaussée prend alors le statut de voie verte, mais reste ouverte à certaines catégories d'usages motorisés :

- Les véhicules agricoles
- Les riverains
- Les véhicules d'urgence (bien que ceux-ci soient également en capacité de circuler sur une voie verte classique)
- Les services d'entretien

Type	Avantages	Inconvénients
Enrobé bitumineux	<ul style="list-style-type: none">• Confort optimal pour vélos et PMR• Durée de vie élevée• Entretien limité	<ul style="list-style-type: none">• Coût élevé• Intégration environnementale• Impact carbone à la fabrication• Coût annuel de l'entretien : 8,00 €/ml
Stabilisé renforcé	<ul style="list-style-type: none">• Intégration paysagère ;• Moins imperméabilisant	<ul style="list-style-type: none">• Moins confortable (vibrations)• Dégradations rapides par les intempéries• Coût annuel de l'entretien : 9,60 €/ml
Béton drainant	<ul style="list-style-type: none">• Durabilité maximale• Perméabilité	<ul style="list-style-type: none">• Coût très élevé• Aspect moins naturel.• Perte de perméabilité avec le temps• Coût annuel de l'entretien : 8,00 €/ml

Selon l'AF3V et FNE, **l'enrobé reste à privilégier** ; bien qu'il soit souvent critiqué pour son caractère trop routier, il allie efficacement confort, sécurité et attractivité. Une analyse de cycle de vie montre également qu'il est plus durable et moins coûteux à long terme que le stabilisé.

LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

Exemples de fiches d'aménagements cyclables : le partage de route sans transit

Le **partage de route hors agglomération avec suppression du trafic de transit** consiste à autoriser la circulation des cyclistes et des véhicules motorisés sur la même chaussée, en supprimant le trafic de transit motorisé pour ne conserver que la desserte locale (riverains, services, agriculture). Il s'applique sur des routes initialement conçues pour supporter des trafics faibles (généralement **< 1 000 véhicules/jour**).

Le partage sans transit repose sur des mesures de filtrage modal pour interdire le passage des véhicules de transit tout en maintenant la perméabilité pour les modes actifs (piétons, vélos, cavaliers) et services d'urgence



Photo : Samy Guyet - RésilienCités

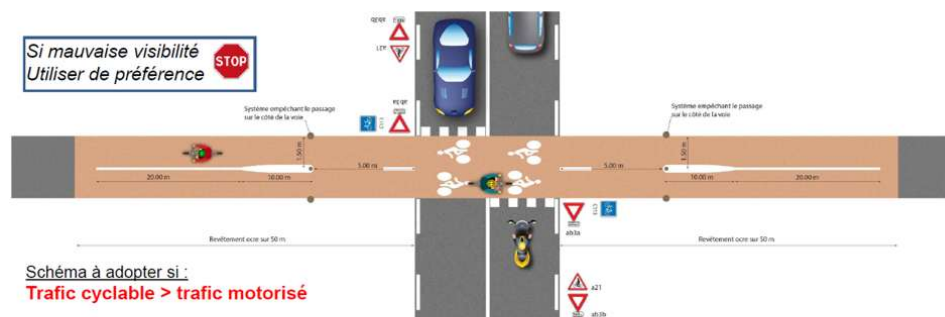


LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : VELO

Exemples de fiches d'aménagements cyclables : les intersections hors agglomération

Intersections hors agglomération avec piste cyclable prioritaire

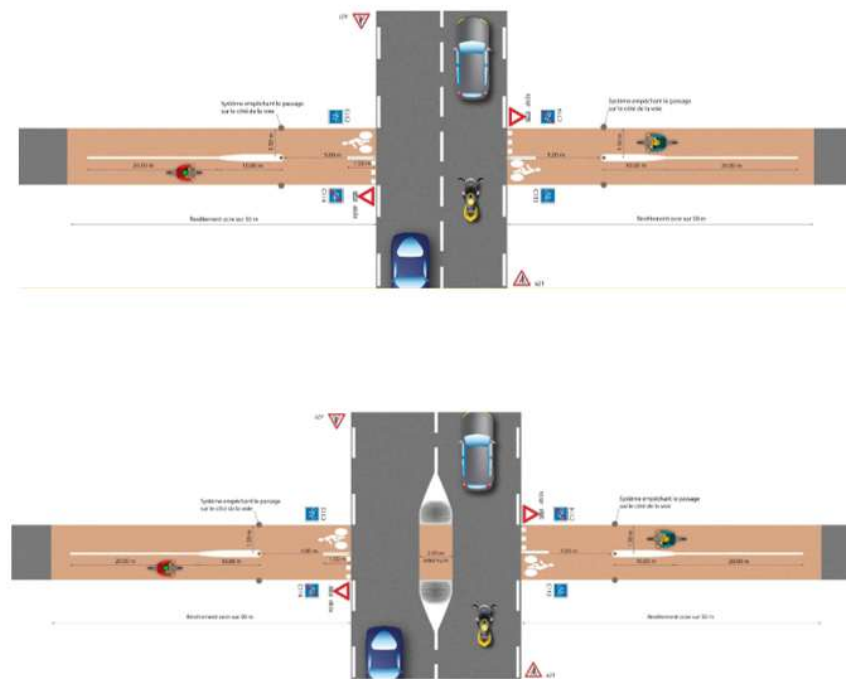
Pour les intersections hors agglomération, il convient de se référer aux prescriptions formulées par le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône dans sa charte des aménagements cyclables de février 2021 :



Extrait de la charte départementale des aménagements cyclables :
intersections hors agglomération avec piste cyclable prioritaire

Intersections hors agglomération avec piste cyclable non prioritaire

Pour les intersections hors agglomération, il convient de se référer aux prescriptions formulées par le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône dans sa charte des aménagements cyclables de février 2021 selon la configuration retenue (traversée sans et avec refuge).



Extrait de la charte départementale des aménagements cyclables :
intersections hors agglomération avec piste cyclable non prioritaire, sans et avec refuge

RÉFÉRENTIEL TECHNIQUE DES AMÉNAGEMENTS : PIETON



LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : PIETON

Les recommandations techniques en matière d'aménagements en faveur des piétons

/ Poursuivre la mise en œuvre des grands principes énoncés dans le Plan de Mobilité métropolitain :

- La « **Zone 30** » est la référence de l'aménagement pour les voies locales des centres-villes et le plus possible utilisée dans les quartiers résidentiels. La vitesse de référence des autres voiries locales sera de 30 km/h ;
- Viser une largeur minimale pour les trottoirs de **1,80 m sans obstacle** ;
- Les cheminements piétons doivent être **continus** ;
- Le stationnement à **cheval ou sur les trottoirs est à supprimer** (articles R417-11 et R417-10 du Code de la route) ;
- Le stationnement des véhicules motorisés **5 m en amont des passages piétons est à supprimer** (loi LOM et l'article L. 118-5-1 du Code de la voirie routière) ;
- La plantation d'arbres et de bancs pour le confort des piétons dans une logique de **renaturation des villes**.

/ Le référentiel technique réaffirme ces ambitions et précise les recommandations techniques du Cerema :

- en matière d'**accessibilité** concernant :
 - **niveaux de pentes** (5% maximum, avec maximum 8% sur 2 m ou 12% sur 0,50 m si impossibilité technique) ;
 - **dimensionnement des escaliers** (largeur de 1,20 à 1,40 m selon présence de murs, avec marche de 16 cm max. et giron de 28 cm mini, avec main courante à partir de 3 marches) ;
 - **dimensions des abaissées de trottoir** (largeur de 1,20 m mini) et ressaut (< 2 cm) ;
 - **marquages et dispositifs de détection** (dimensions bande d'éveil de vigilance conformes et contrastes tactiles).

LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : PIETON

Les traversées piétonnes

Principe de compactage des intersections afin de :

- réduire les distances des traversées piétonnes, améliorant la lisibilité et réduisant la zone de conflit potentiel ;
- perpendiculariser les conflits et améliorer la covisibilité des usagers ;
- réduire les vitesses de giration des usagers motorisés.

Dans le cadre d'une traversée de chaussée, la pose d'un îlot refuge répond aux règles suivantes :

- Largeur totale de la chaussée supérieure à 8 m sans présence de feu tricolore
- Largeur totale de la chaussée supérieure à 12 m en présence de feu tricolore. Toutefois, une largeur de 9,00 m est fortement recommandée pour ce cas de figure.

L'îlot refuge respectera une largeur minimale de 2 m, impliquant une réduction de largeur de l'éventuel aménagement cyclable au droit du passage piéton si aucune solution d'intervention sur la chaussée n'est envisageable.

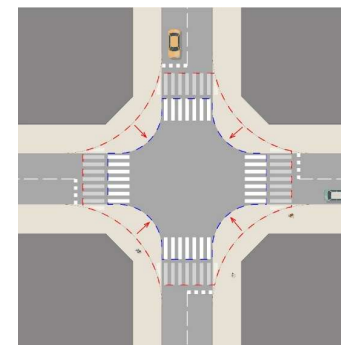
Dans le cas de chaussée d'une largeur de 10 m, il sera possible de créer une avancée de trottoir de 1 m rognant sur l'aménagement cyclable pour éviter la création d'un îlot central.

Dans le cas d'une intersection avec une voie sécante secondaire, il convient de renforcer la priorité du piéton, par l'aménagement :

- D'avancée de trottoir raccourcissant la distance de traversée et améliorant les conditions de covisibilité
- De trottoir traversant légitimant la place du piéton : c'est la voiture qui rencontre un obstacle sur la chaussée, avec légère surélévation, et non le piéton qui doit traverser la chaussée.

Dans le cas d'un carrefour, des réflexions peuvent être menées pour :

- Réduire la vitesse de marche prise en compte à 0,80 m/s, au lieu de 1,00 m/s, valeur conventionnelle utilisée pour le temps de dégagement, notamment à proximité d'établissement scolaire ou d'une maison de retraite,
- Prévoir une phase de feux spécifique pour les piétons (rouge intégral pour les véhicules motorisés), pouvant être couplée au marquage de traversée au sein de l'intersection pour les carrefours de taille importante, dans les secteurs de forte affluence piétonne.



LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : PIETON

Les trottoirs

Les usages amènent régulièrement à prévoir des largeurs de cheminements plus confortables que la réglementation ne l'impose :

- De 1,80m minimum pour permettre le croisement de 2 fauteuils roulants ou d'un fauteuil roulant avec une poussette ;
- De 1,80m à 2,40m pour les secteurs avec forte intensité de flux piétons ;
- De 2,00 à 4,00m pour les secteurs de forte intensité de flux piétons et avec des usages réguliers de groupes marchant de front : abords des établissements scolaires ou sportifs, de loisirs, de culture.

Les largeurs de 2,00 à 4,00m (voire plus) sont également recommandées pour les secteurs de concentrations de commerces et notamment pour l'organisation des terrasses ou des étals des commerces.

Traitement des entrées charretières :



LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : PIETON

Exemples de fiches d'aménagements piétons : l'aire piétonne

14.2 L'apaisement du trafic : l'aire piétonne

Définition et cadre juridique

L'aire piétonne est définie par l'article **R110-2 du Code de la route** comme une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, **affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente**.

Les piétons sont prioritaires sur tous les autres usagers (sauf tramways) ;
La circulation des véhicules motorisés est interdite, sauf desserte interne autorisée par arrêté municipal (livraisons, riverains, services publics) ;
La vitesse est limitée à l'allure du pas (entre 4 et 6 km/h) pour les véhicules autorisés ;
Les cyclistes et EDPM sont autorisés par défaut, sauf signalisation contraire, à condition de rouler au pas et de céder la priorité aux piétons.

Usages et contexte d'implantation

L'aire piétonne se définit comme un linéaire ou un zonage plus ou moins étendu présentant de nombreux commerces de proximité dont l'accès à pied est privilégié. Elle se structure par une densité de petites polarités qui constituent autant de points d'attractivité dont l'accessibilité implique d'être optimisée. Dans un périmètre resserré, le fonctionnement même de l'aire piétonne suffit à favoriser les déplacements doux (piétons et vélo) et peut en ce sens faire partie d'une magistrale piétonne. A plus petite échelle, son accessibilité peut être assurée par une desserte par les liaisons piétonnes structurantes ou par les zones 30 et zones de rencontre.

L'aire piétonne est adaptée :

- Aux **centres-villes**, zones à forte densité piétonne (commerces, lieux culturels, touristiques) ;
- Aux **places, parvis, rues de façade à façade** où l'on souhaite supprimer la circulation motorisée de transit ;

Pour **favoriser la vie locale**, la sécurité des piétons et la convivialité. Elle peut être **permanente ou temporaire** (ex. : saison touristique, événements).

Dimensions, marquages et séparatifs

Aucune norme en termes de largeur d'espace public n'est imposée. Tout type de configuration peut ainsi se prêter à la conversion en aire piétonne. Celle-ci devra toutefois :

- Couvrir toute la largeur de l'espace public (suppression des trottoirs) ;
- Privilégier un revêtement différencié (pavage, revêtements colorés...) ;
- Restreindre toute forme de circulation motorisée aux seuls véhicules autorisés « ayants droits » (riverains, livraison, véhicules d'urgence) ;
- Veiller à travailler sur des transitions en délimitant de manière repérable et détectable les limites du périmètre de l'aire piétonne pour les personnes malvoyantes.



Aire piétonne en zonage (place de la Comédie à Montpellier) ou en linéaire (Canebière à Marseille)



Signalisation

Les entrées et sorties sont signalées par des panneaux spécifiques (B54 et B55).



Panneau B54



Panneau B55

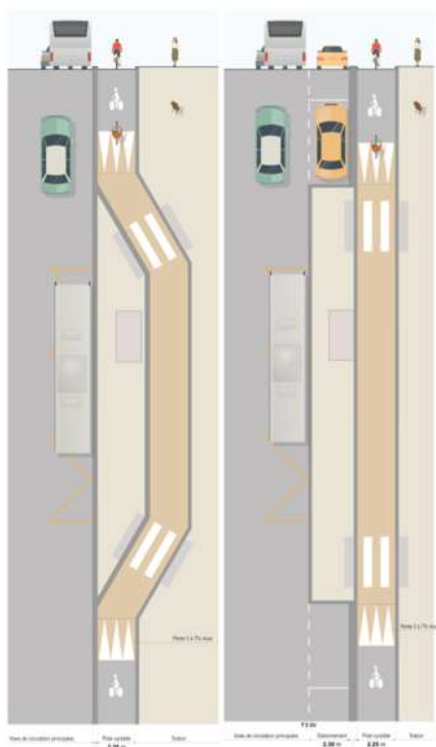
LE RÉFÉRENTIEL DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS : PIETON

Exemples de fiches d'aménagements piétons : le traitement des arrêts de bus

15.5 Le traitement des arrêts de bus et interface avec une piste cyclable

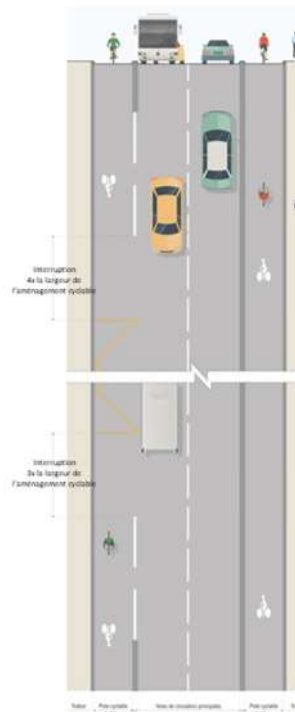
En cas de présence importante d'arrêt de transports en commun, la réalisation de pistes bidirectionnelles est fortement déconseillée car le traitement de la continuité s'avère particulièrement complexe en l'absence d'espaces disponibles.

Lorsqu'il est possible de garantir la continuité, les options d'aménagements à privilégier sont les suivantes :



Continuité de la piste derrière un arrêt de bus, en îlot ou déportée.

Dans le cas où l'aménagement cyclable ne peut passer à l'arrière du quai bus, il s'interrompt 4 fois la largeur de l'aménagement cyclable en amont, et 3 fois en aval, afin de permettre les manœuvres d'entrée et de sortie du véhicule de la zone d'arrêt (cf. Guide « Points d'arrêt de bus et de car accessible à tous : de la norme au confort » du Cerema).



Interruption de la piste ou bande cyclable au droit d'un arrêt de bus

Dans toutes ces configurations, la continuité piétonne ne devra pas être interrompue, ni mêlée à la circulation des cyclistes.

Le quai bus étant considéré comme partie intégrante du trottoir par le Code de la route, la traversée de celui-ci par une piste cyclable est interdite et à proscrire du fait du risque marqué de collisions entre cyclistes et voyageurs descendants du bus. Lors de la mise en accessibilité des arrêts de bus ou la création d'un nouvel arrêt, les différentes normes à respecter au regard des configurations (abris-bus ou simple poteau) et de l'exploitant du réseau de transport sont précisées dans le [Règlement de Voirie de la Métropole](#).