



UCIL
Union des Comités
d'Intérêts Locaux
du Grand Lyon

4 décembre 2013

PRINCIPES DE BASE CONCERNANT LE PARTAGE DE LA RUE

**Entre piétons, vélos, voitures, camions,
transports en commun.**



4 décembre 2013

Groupe de travail « Le partage de la rue » formé de :

Gérard Faivre, coordonnateur « déplacements urbains »

Michel Marec, animateur de la commission « circulation automobile, stationnements »

Jean-Paul Masson, animateur de la commission « circulation piétons ».

Jacques Perrenon, animateur de la commission « transports en commun ».

Pierre Schmutz, animateurs de la commission « circulation vélos ».

Annexe : une liste de textes réglementaires et de recommandations technique.

PRINCIPES DE BASE CONCERNANT LE PARTAGE DE LA RUE

Entre piétons, vélos, voitures, camions, transports en commun.

L'objectif de ce texte est de mettre à la disposition des CIL des recommandations de bonnes pratiques auxquelles chacun puisse se référer très simplement.

1 Préambule :

Lorsqu'une rue est créée ou aménagée, il se pose toujours la question de la coexistence à organiser entre ses divers usagers, piétons, cyclistes, passagers de transports en commun, utilisateurs de voitures, de fourgonnettes et de camions.

Si l'on conçoit une voie nouvelle sans contrainte forte sur sa largeur, il est possible de réserver à chaque utilisateur son propre espace de circulation : deux trottoirs piétonniers, pistes cyclables pour chaque sens, éventuellement files de stationnement des voitures, deux voies réservées aux bus, une ou deux files de voitures dans chaque sens.

Si l'on ne dispose que d'une largeur très étroite, entre deux façades d'immeubles construits, comme dans les centres anciens des agglomérations,

- soit on envisage de ne laisser qu'un seul trottoir de largeur efficace, plutôt que deux trottoirs impraticables,
- Soit on interdit, en dehors des heures de livraison, les véhicules à moteur (hors ceux des riverains avec garages et les véhicules d'urgence), c'est le cas des rues piétonnes,
- Soit on les autorise tous toute la journée sur le même espace banalisé, c'est le cas des « zones de rencontre », sur lesquelles tous les utilisateurs doivent coexister. Les piétons y sont prioritaires. Cela conduit à y limiter les vitesses à un maximum de 20 km / h.

On se trouve, et c'est le cas le plus fréquent, devant des situations intermédiaires. Elles sont si nombreuses qu'il est impossible de les décrire toutes. Néanmoins l'expérience permet de faire des constatations et recommandations de bon sens.

2 L'insuffisante continuité des itinéraires :

2.1 Il est constaté de nombreuses ruptures des cheminements piétons :

Passages piétons fortement décalés ou absents aux sorties des stations de métro ou aux arrêts de bus, dans des voies à forte circulation et dangereuses, conduisant, pour traverser, à un détour et bien souvent, à la pratique d'une traversée hors passage.

Beaucoup de trottoirs ne sont pas aux normes, et pour certains sont trop étroits pour le croisement des poussettes ou des fauteuils roulants.

2.2 Il est constaté de même de nombreuses ruptures des cheminements vélos, en particulier aux carrefours :

Il faut supprimer les discontinuités sur le réseau cyclable- bandes et pistes.

Chaque carrefour, chaque zone d'arrêt d'autobus, chaque entrée de garage, peut entraîner des perturbations. S'il n'est pas possible ici de traiter tous ces cas, on retiendra simplement qu'il est essentiel d'assurer une parfaite continuité des itinéraires. Dans ce domaine « le diable est dans les détails ».

2.3 Et les cheminements vélos ne sont pas toujours suffisamment lisibles :

Il faut rendre le réseau lisible par l'homogénéité de ses composants et de son jalonnement.

Il faut vérifier la continuité de la signalétique directionnelle.

2.4 Voici quelques exemples imagés de ces dysfonctionnements :

2.4.1 La continuité des cheminements pour piétons.

On veillera à éviter les discontinuités parfois pernicieuses :

- Ce passage pour piétons aboutit sur un trottoir trop étroit.



Figure 1 : une traversée pour piétons, mais pour continuer par où ?

Rue Joliot Curie, près de la rue Nicolas Sicard,

2.4.2 La continuité des cheminements pour vélos.



Figure 2 : cette piste cyclable s'arrête brusquement, sur le trottoir.

Extrémité de la piste cyclable du T3 vers l'avenue Félix Faure)

A l'inverse, voici une bonne continuité de tracé de piste cyclable sur trottoir :



Figure 3 : une bonne continuité de tracé de piste cyclable.

Rue Jean-Pierre Lévy, réalisée à l'occasion de la réalisation du prolongement du tramway T4.

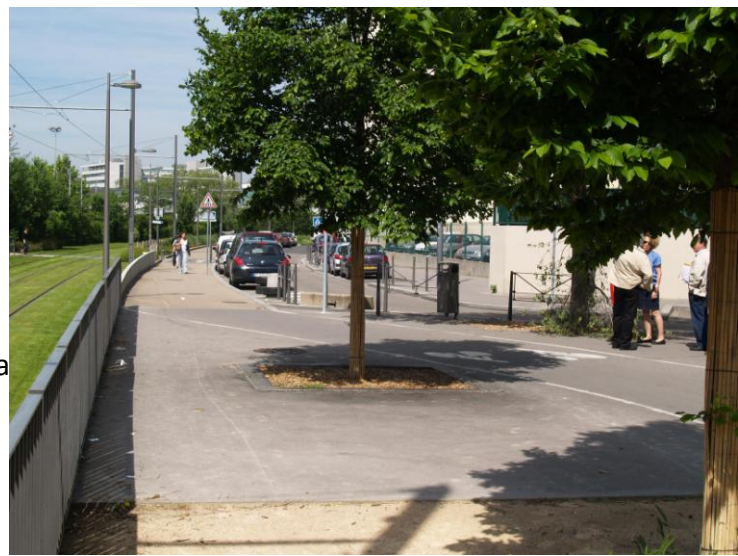
compréhensible des cheminements piétons et vélos.

Figure 4 : la piste cyclable remplacerait ici le trottoir ?

Le long du tramway T3, vers la rue du Dauphiné. Les piétons étant sensés traverser la rue pour prendre

UCIL Principes de base concerna

2.4.3 Le chevauchement mal



un autre trottoir à droite, on voit sur la photo qu'ils ne le font pas.

2.5 La dangerosité et l'inconfort qui découlent des obstacles situés sur trottoirs, sur pistes cyclables et sur chaussée :

2.5.1 Il faut limiter le nombre des obstacles sur les trottoirs et les discipliner :

Trop souvent, le mobilier urbain engage le gabarit d'usage du trottoir par les piétons, accompagnés ou non de voiture d'enfant et pour les PMR (personnes à mobilité réduite). Ceci les incite à descendre sur la chaussée, ce qui est gênant et dangereux.

Le mieux, quand la largeur de la rue le permet, est de prévoir une bande technique destinée à recevoir ce mobilier urbain ainsi que les étalages ou terrasses de cafés.

2.5.2 Il faut aussi réduire les obstacles aux abords et sur les pistes cyclables :

Éviter si possible les petits rebords, les potelets, qui peuvent générer de graves accidents.

2.6 La cohabitation peut être difficile entre les différents modes doux :

- Fréquent non respect des piétons par les vélos sur les trottoirs. Or les trottoirs sont réservés par le code de la route aux piétons.

- Dangerosité de planches à roulettes (ainsi que de trottinettes sans moteur) qui sont assimilées à des piétons. Trop rapides parfois, leurs utilisateurs peuvent être dangereux. Il faut les y sensibiliser.

- Fréquent non respect des feux de carrefours par les vélos, qui rechignent à mettre pied à terre.

- Non respect aussi par certains piétons des bandes et des pistes cyclables

De gros efforts de sensibilisation, mais aussi de sanction, doivent être faits.

3 Les diverses catégories de voies cyclables.

3.1 Piste cyclable, ou bande cyclable ?

- La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles. Les pistes cyclables sont délimitées de la chaussée tous véhicules par une séparation physique infranchissable.

- La bande cyclable est située sur la chaussée des véhicules. Elle est exclusivement réservée aux cycles.

Une piste cyclable bien séparée de la chaussée routière comme des trottoirs paraît plus sûre qu'une bande cyclable. Ceci pour les raisons qu'elle assure une meilleure sécurité et un meilleur confort des cyclistes et des piétons et que, séparée de la chaussée, elle ne peut être utilisée abusivement par les voitures.

3.2 Les pistes cyclables.



3.2.1 Un bon exemple :

Figure 5 : Identification et séparation claires de la piste.

Rue de La part-Dieu :

La piste est séparée de la chaussée par la file des voitures en stationnement ou par

avant le partage de la rue

des jardinières plantées. La piste est séparée du trottoir par un marquage de pierres et un très léger dénivelé. Les revêtements du trottoir et de la piste sont bien différenciés. Ne pas oublier le problème des aveugles : ils devraient pouvoir distinguer par le toucher du revêtement de sol le trottoir de la piste.

3.2.2 Un mauvais exemple :



Figure 6 : Si la piste cyclable est bien séparée de la chaussée, elle ne l'est pas bien du trottoir.

Avenue Jean-Jaurès à Lyon :

Simple bande de peinture et revêtements assez semblables. Les deux espaces piétons et cyclistes ne sont pas assez différenciés. Les pictogrammes de cyclistes sur la piste sont absents ou effacés. Il n'y a pas de signalisation verticale. Aussi les cyclistes comme les piétons sont nombreux à utiliser l'espace des autres.

3.3 Les bandes cyclables.

3.3.1 Un bon exemple :



Figure 7 : la bande est en continuité avec la chaussée pour voitures, sans dénivellation ni bordure, mais bien visible grâce aux tracés peints et bien entretenus.

Cours Charlemagne, au sud de Montrochet.

3.3.2 Faut-il distinguer les bandes cyclables par le matériau ou les couleurs ?

Dans le cas de rues à sens unique pour les voitures et à double sens pour les cyclistes, et si le trafic routier est important :

- Il peut alors être souhaitable pour des raisons de sécurité de séparer plus nettement la bande en contre sens, du reste de la chaussée.
- Le revêtement de la bande peut être de nature et de couleur différente de celui du reste de la chaussée. Si la bande longe une file de stationnement, il faut lui donner une largeur suffisante pour permettre l'ouverture des portières.

3.3.3 Faut-il aller jusqu'à séparer les bandes de la chaussée par un bourrelet ou muret ?

Ceci n'est pas souhaité par les cyclistes, qui trouvent ces murets dangereux. Mais sur les rues à sens unique voitures et double sens cyclable, si les trafics des voitures sont très importants, une murette de séparation du contre sens cyclable peut être souhaitable. On a alors une piste cyclable et non une bande.

4 La signalétique.

Il faut que soit mise en place la signalisation réglementaire ou évidemment utile à la lisibilité des itinéraires. Mais pas plus ! trop de signalétique tue la signalétique.

Lorsque la complexité des itinéraires l'exige, il faut pourtant que des indications précises soient fournies. Par exemple dans un carrefour.



Figure 8 : La continuité d'une voie cyclable est bien signalée par des pictogrammes au sol.

Place des Jacobins, carrefour avec la rue Édouard Herriot et la rue Childebert.

5 Dans les rues étroites, comment éviter de bloquer la circulation automobile ?

Si la rue ne comporte qu'une voie de circulation, sans aucune sur-largeur, tout véhicule arrêté bloque la circulation. En revanche, le fait de disposer de plusieurs types de voies côte à côte permet de réduire les difficultés. De telles sur-largeurs ne sont que des pis aller. Il faut surtout et d'abord que les véhicules ne s'arrêtent dans la rue que pour de vraies nécessités. Pour cela il faut un contrôle de la police rigoureux.



Figure 9 : Ici, la présence d'une voie de bus permet le doublement d'un véhicule arrêté.

Rue d'Algérie.

nt le partage de la rue

6 Aire piétonne, ou zone de rencontre ?

On ne peut se faire une opinion fondée que si on a une bonne connaissance de la réglementation correspondante. Néanmoins, voici quelques éléments de choix :

6.1 – L'aire piétonne :

Elle garantit l'absence presque totale de véhicules motorisés à certaines heures (hors des heures de livraison et hors les accès, toujours autorisés, des riverains ayant un garage dans la rue). Encore faut-il que des bornes mobiles d'accès à chaque carrefour soient installées et fonctionnent. Cette solution peut être intéressante pour les ensembles de rues très commerçantes.

6.2 - La zone de rencontre :

Elle ne nécessite pas de bornes mobiles d'interdiction d'accès des véhicules. Ses conditions d'utilisation sont en principe les mêmes à toute heure du jour et de la nuit. Elle permet quelques stationnements de voitures, aux emplacements prévus. Elle peut permettre l'accès de véhicules de transports en communs. Pour que les 20 Km/h maximums autorisés soient respectés, son aménagement doit fortement inciter les voitures à rouler très lentement (présence d'étals de magasins, de bacs plantés, de mobiliers urbains). Cette solution peut être intéressante dans les zones de chalandises des hyper centres, en particulier s'il y a des sorties d'établissements scolaires.

- Seul un examen fin au cas par cas des usages souhaité dans la zone et des caractéristiques des rues permet de choisir entre les deux solutions.
- Dans tous les cas, il est essentiel de marquer clairement la continuité des voies et espaces utilisables par chaque mode.

Il faut noter que la zone 30, est de nature différente. Moins contraignante, elle n'organise pas avec les mêmes exigences que les zones piétonnes et les zones de rencontre la cohabitation paisible et bien sécurisée des modes doux et des véhicules motorisés.

7 Les livraisons.

L'encombrement des rues du centre ville à certaines heures par les véhicules de livraison ne peut être évité, mais on peut en diminuer les inconvénients.

7.1 Limiter la taille des camions ?

Ceci est souhaitable et parfois rendu nécessaire par l'étroitesse des ruelles. Si les cas d'interdiction de livraison en ville faites aux véhicules de plus de 3, 5 tonnes restent rares, c'est que toutes les ruptures de livraisons (c.à.d. changements de véhicules en cours de trajet) sont très coûteuses. Plusieurs expériences dans des grandes villes de France ont été tentées, jusqu'à présent sans

suites. Faut-il pour autant continuer à accepter la présence de camions semi-remorques en centre-ville dense ?

7.2 Le respect par les voitures des places de livraison ;

Celui-ci est impératif. Cf. ci-dessous « Le stationnement »

8 Le stationnement

On ne dira jamais assez qu'en centre ville dense, la possibilité de stationner sur la voirie est un luxe. Le stationnement doit rester de courte durée afin de profiter non seulement à tous, mais aussi en priorité, aux vraies nécessités : non pas pour faire un achat de confort, mais par exemple pour prendre ou déposer une personne âgée ou des colis encombrants.

Ce problème est d'autant mieux résolu que les règles de stationnement sont strictes et sévèrement contrôlées.

Afin que, en centre ville dense, les voitures des employés d'entreprises ne stationnent pas sur la voirie, il faut leur fournir suffisamment de places de stationnement hors voirie, privées ou publiques. De même, si l'on ne veut pas chasser les résidents en activité, ni les familles des centres villes denses, si on veut y conserver une mixité sociale, il faut leur permettre d'y stationner leur voiture hors voirie, en leur fournissant assez de places de stationnement public ou privé.

Enfin, il faut rappeler l'intérêt de l'auto partage sous toutes ses formes (covoiturage, Autolib, Bluely etc....) qui tendent pour le même nombre de personnes transportées à diminuer le nombre des voitures en circulation.

9 Les transports en commun

Dans cette note sur le partage de la rue, ne seront évoqués et très succinctement que les couloirs réservés aux autobus et aux tramways.

9.1 Pourquoi choisit-on de prendre ou non un transport en commun ou sa voiture ?

Lorsqu'il s'agit du trajet répétitif, notamment entre le domicile et le lieu de travail, le facteur essentiel qui conduit au choix que chacun fait soit d'utiliser un transport en commun soit de prendre une voiture, est le temps de parcours porte à porte : incluant donc les marches à pied d'extrémité et les temps d'attente aléatoires des transports en commun, comme les durées aléatoires des temps de circulation en heures de pointes.

9.2 Les couloirs réservés aux autobus.

Aussi, pour augmenter la part des transports en commun par autobus, est-il souhaitable de leur offrir des couloirs réservés. Mais encore faut-il que ceux-ci soient justifiés par une forte densité de bus et qu'ils ne créent pas des bouchons supplémentaires pénalisants de la circulation.

Seules des études approfondies et bien fondées permettent de faire les bons choix. La encore, assurer la continuité des itinéraires de tous les modes reste essentielle.

Un couloir de bus, s'il n'est pas protégé par des murettes latérales, risque d'être emprunté par des voitures. S'il est protégé, il peut gêner les mouvements de tourne à gauche des véhicules pour accéder aux parcelles latérales à la rue. La mise au point des projets doit en tenir compte.

Certains couloirs doivent pouvoir être autorisés aux taxis et aux vélos.

9.3 Les couloirs réservés aux tramways.

Une emprise de couloir à double sens pour tramway est plus étroite d'environ 1m que celle d'un couloir à double sens pour autobus. Les voitures la respectent et les bordures latérales ne sont pas nécessaires. Elle permet une requalification claire de la rue. Mais elle n'est pas empruntable par les vélos ni les taxis.



Figure 10 : cours Tolstoï à Villeurbanne. Ici, un couloir double pour tramways trouverait plus aisément sa place que le couloir double pour autobus qui est actuellement en projet.

Le cours est emprunté actuellement par les trolleybus C3, avec un couloir réservé, dans un seul sens.



Figure 11 : la rue de Marseille à Lyon. Le tramway y a trouvé sa place malgré l'étroitesse de la rue.

On n'aurait sans doute pas pu y faire passer un couloir de bus à double sens tout en maintenant une voie pour les voitures et une file de stationnement.

10 En conclusion :

Les remarques formulées ici se veulent de bon sens. Leur prise en compte aidera chacun, même non spécialiste, à argumenter utilement à l'occasion de tout nouveau projet d'aménagement de la voirie. Pour approfondir ces questions, il est nécessaire de se reporter aux textes réglementaires et aux règles de l'art.

Annexe :

Une sélection de textes réglementaires et de recommandations technique.
Ils sont accessibles sur internet

TEXTES RÉGLEMENTAIRES :

Code de la route, <http://www.legifrance.gouv.fr> dont,

Aire piétonne

Article R110-2 Modifié par Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2

Article R431-9 Modifié par Décret n°2003-283 du 27 mars 2003 - art. 3 JORF 29 mars 2003

Zone de rencontre

Article R110-2 Modifié par Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2

Zone 30

Article R110-2 Modifié par Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2

Utilisation des trottoirs

Article R412-34

Article R412-35 et 36 piétons sur la chaussée, si pas de trottoirs

Traversée des piétons

Article R412-37 Modifié par Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 12

Article R412-38/39/40

Comportement des automobilistes envers les autres usagers.

Article R412-6 Modifié par Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 15

Article R415-11 Modifié par Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 17

GUIDES ET RECOMMANDATIONS DU GRAND LYON :

Guide pour la conception des aménagements cyclables Grand Lyon

La charte du piéton Grand Lyon

La charte vélo Grand Lyon

Schéma directeur d'accessibilité

GUIDES ET RECOMMANDATIONS DU CERTU :

CERTU (Centre d'études sur les réseaux), service du Ministère chargé de l'urbanisme

<http://www.certu-catalogue.fr/>