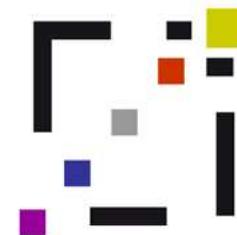


Le profil en travers des voiries urbaines, outil du partage entre usagers

Exemples d'aménagements

Atelier de travail Cours Emile Zola
30 juin 2010



Agence d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération lyonnaise

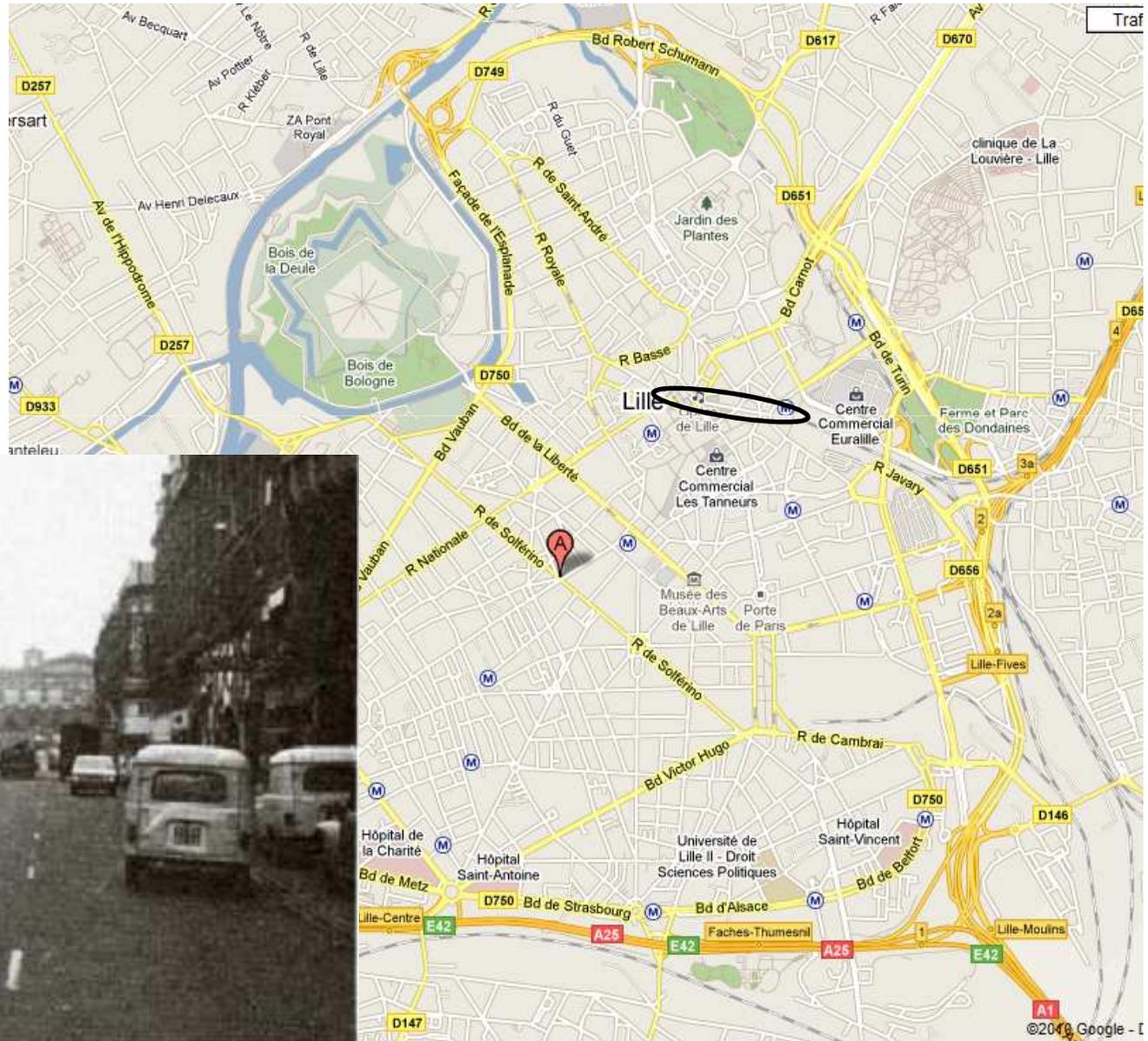
Lille, rue Solférino (aujourd'hui)



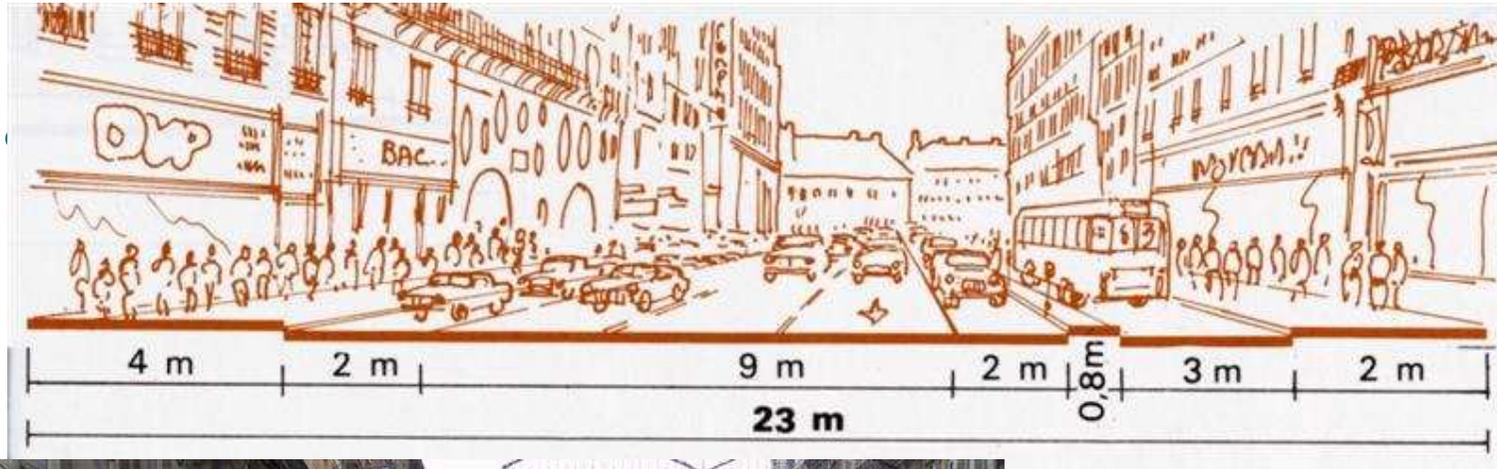
- En 2003, passage à 2x1 voie VP ou bus mélangé (le trafic le permet)
- Deux bandes cyclables, trottoirs de 3m50
- **Pas d'aménagement paysager végétal**

Lille, rue Faidherbe

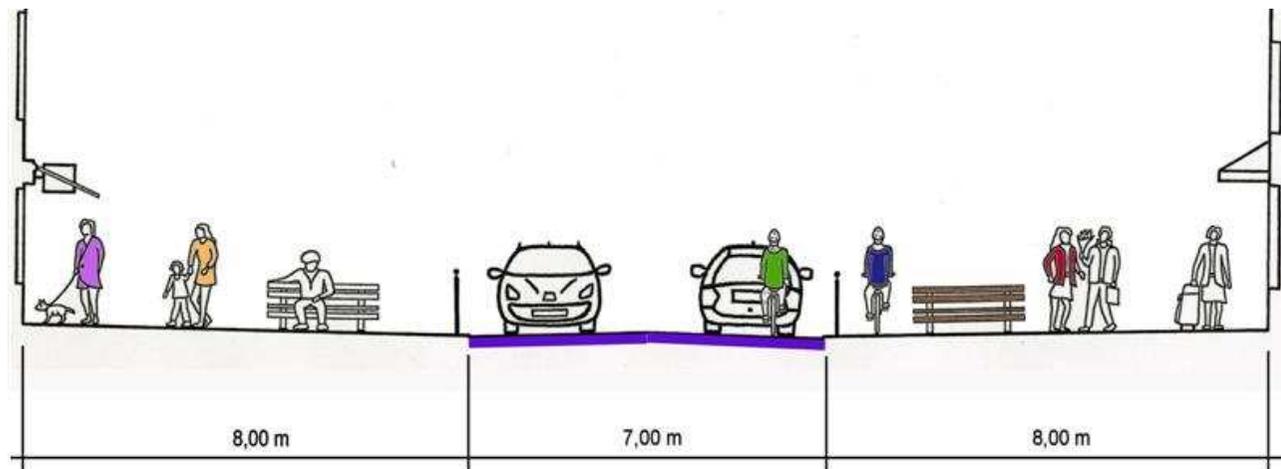
- Une rue d'hyper-centre à proximité de la gare



Lille, rue Faidherbe (avant)



Lille, rue Faidherbe (aujourd'hui)



- En 2004: un espace public de centre-ville, où il a été choisi de **supprimer le stationnement** et de rendre possible la **cohabitation de certains modes** (vélos lents, piétons)

=> un lieu de promenade avec une certaine souplesse des usages (zone 30)



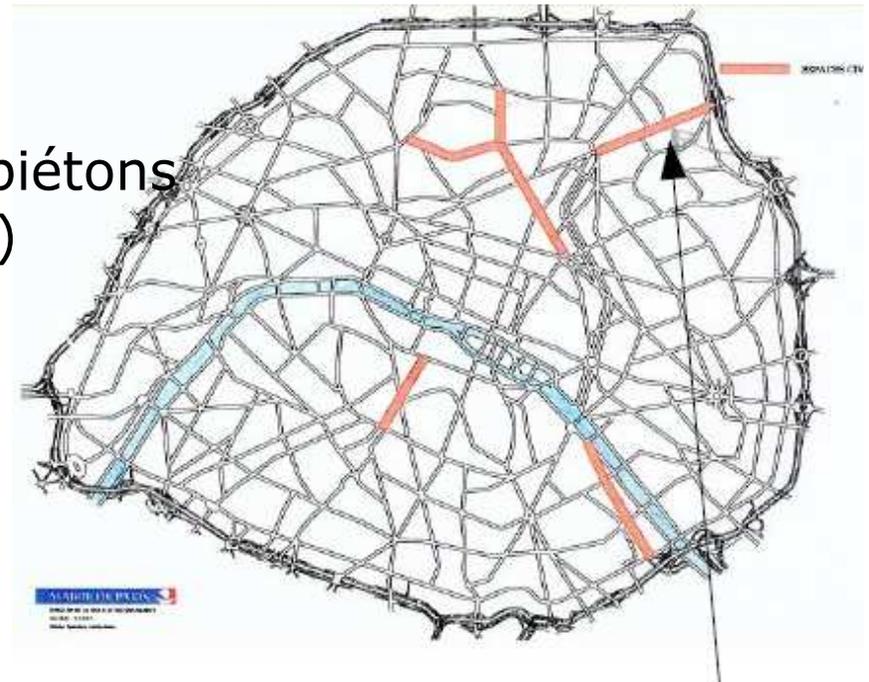
Paris, av. Jean Jaurès

Contexte :

- les « axes rouges », de grandes artères dédiées au trafic routier dans les années 60
- mais suffoquées par le trafic en 2000, en perte de convivialité

En 2005, un programme ambitieux nommé
« **espaces civilisés** » :

- Accroître et sécuriser l'espace des piétons
- Réduire la place de la voiture (PDU)
- Mieux stationner, mieux livrer
- Améliorer régularité des bus
- Requalifier des espaces publics



19ème arrondissement, Av Jean Jaurès

Paris: av. Jean Jaurès (avant)



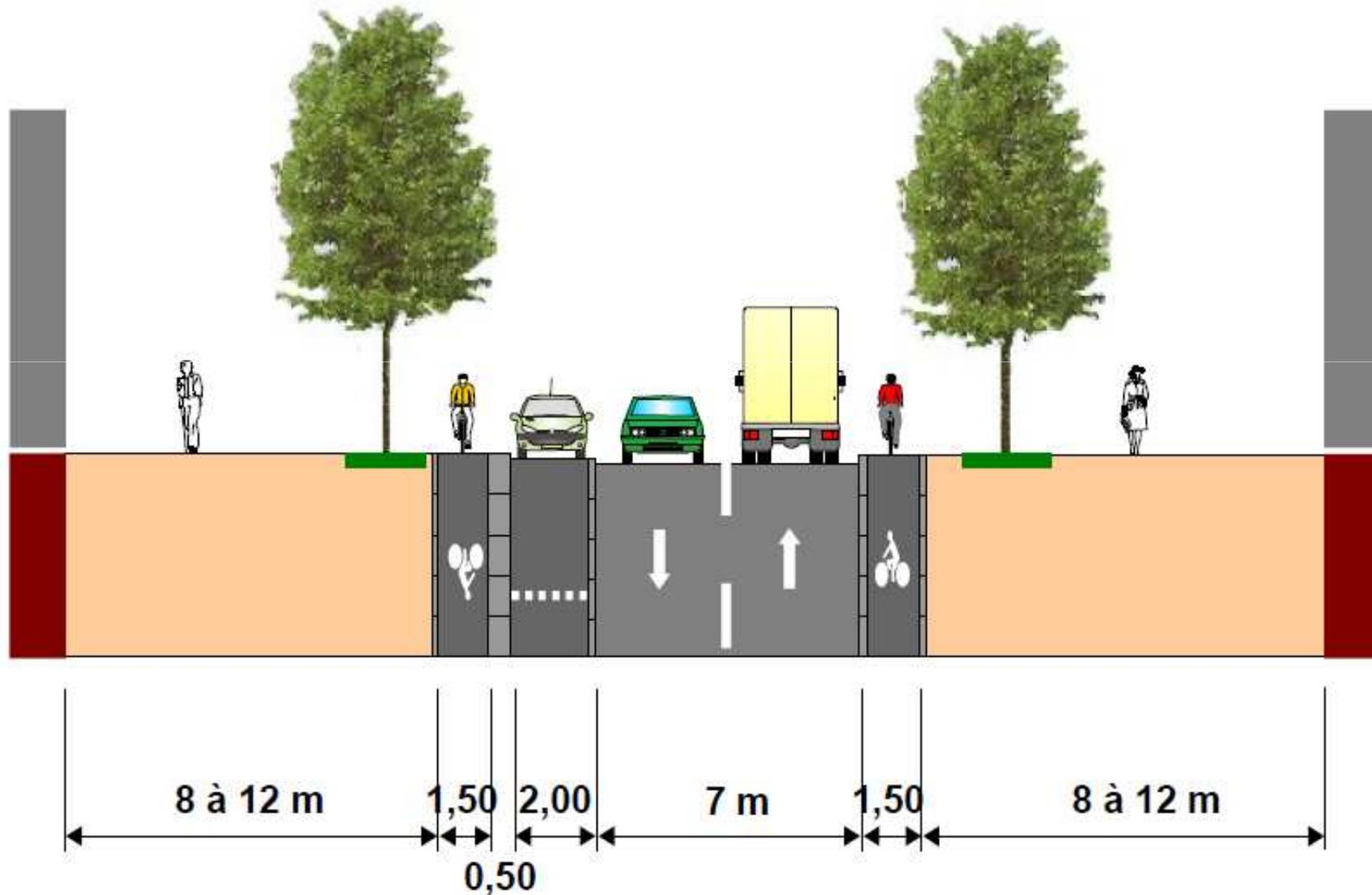
- Profil en 2x2 voies, sans stationnement
- 48 000 véh./jour deux sens confondus
- 70% de trafic de transit (par rapport au 19^{ème} arrondt)

Paris: av. Jean Jaurès

- En 2001, premier test de suppression d'une voie :
2 voies en sens sortant de Paris, 1 en sens entrant



Paris: av. Jean Jaurès (aujourd'hui)



Paris: av. Jean Jaurès (aujourd'hui)



- Stationnement sur un seul côté
- Parterre végétalisé sur l'autre côté

} en alternance

Paris: av. Jean Jaurès (aujourd'hui)



Paris: av. Jean Jaurès (aujourd'hui)



Paris: av. Jean Jaurès (aujourd'hui)



4 km de piste cyclable
protégée

Située en bordure de trottoir, la piste cyclable assure aux cyclistes sécurité et confort.

Une place confortable pour les cyclistes, séparés de la chaussée

Paris: av. Jean Jaurès (bilan)

Effets positifs:

- Trafic divisé par deux: 24 000 véh./jour deux sens confondus
- Report de trafic observé:
 - un tiers abandon de la voiture
 - un tiers sur itinéraire parallèle dans le 19^{ème} arrondissement
 - un tiers sur itinéraire hors du 19^{ème} arrondissement
- Cadre de vie amélioré: vitesse de circulation réduite, davantage de piétons et de convivialité, commerces redynamisés, ravalements de façades, biodiversité grâce à la végétation

Points faibles:

- Des incivilités inévitables entre usagers, malgré la largeur des trottoir piétons
- Parterres végétalisés larges (5m) difficiles à entretenir par le personnel voirie
- Les chantiers d'entretiens de voirie pénalisent le trafic

Cas de conflits piétons / vélos à Paris (10^{ème} arrdt), Bd Magenta

- Cet « espace civilisé », récemment aménagé, ne satisfait pas la ville de Paris :
- l'espace piéton, insuffisamment large, incite à l'empiètement sur bande cyclable



Cas de conflits piétons / vélos à Lyon, Av. J. Jaurès



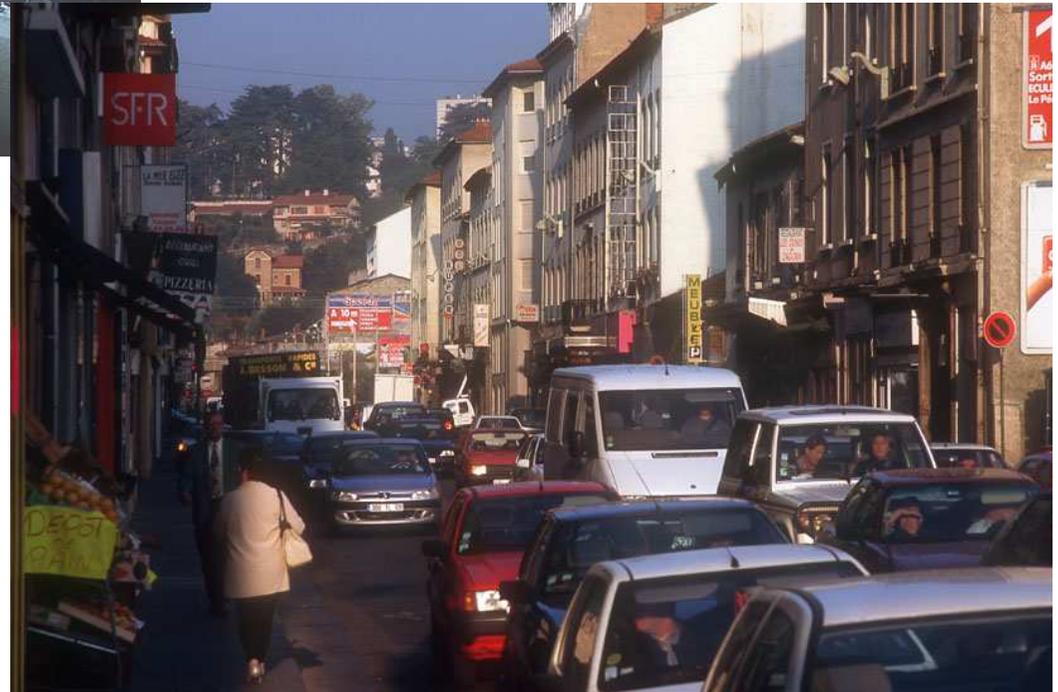
- La différence de matériaux et le marquage au sol ne permettent pas d'éviter des usages perturbés voire inversés !



Lyon, rue Marietton (avant)



- 2x2 voies
- 40 000 veh/ jour deux sens confondus
- largeur 15m50



Lyon, rue Marietton (aujourd'hui)

- En 2000, une transformation en 2x1 voies pour accompagner la mise en service de Bd Périphérique Nord de Lyon
- 17 000 veh/ jour deux sens confondus



Lyon, rue Marietton

- Davantage de place aux piétons



Lyon, rue Marietton

- Stationnement latéral alterné avec plantations d'arbres
- Mais absence de parterres végétalisés: des commerçants délimitent eux-mêmes leur terrasse par leurs propres moyens



Lyon, rue Marietton

- Carrefour avec système feux + giratoire permettant:
- de dégager un espace pour les tourne à gauche
 - un repère visuel dans la ville



En résumé

=> Le partage et l'aménagement d'une voie urbaine influent véritablement sur l'ambiance et l'image des quartiers traversés

- Les exemples d'aménagements avec piétons – vélos séparés et mitoyens génèrent des conflits piétons / vélos d'autant plus que le trottoir piéton est étroit.
- La présence de stationnement longitudinal permet de ralentir les vitesses, par effet de réduction visuelle de la largeur pour les automobilistes
- La présence d'éléments végétaux dans l'ensemble du profil courant contribue fortement à l'agrément de l'espace public