

Maîtriser le trafic

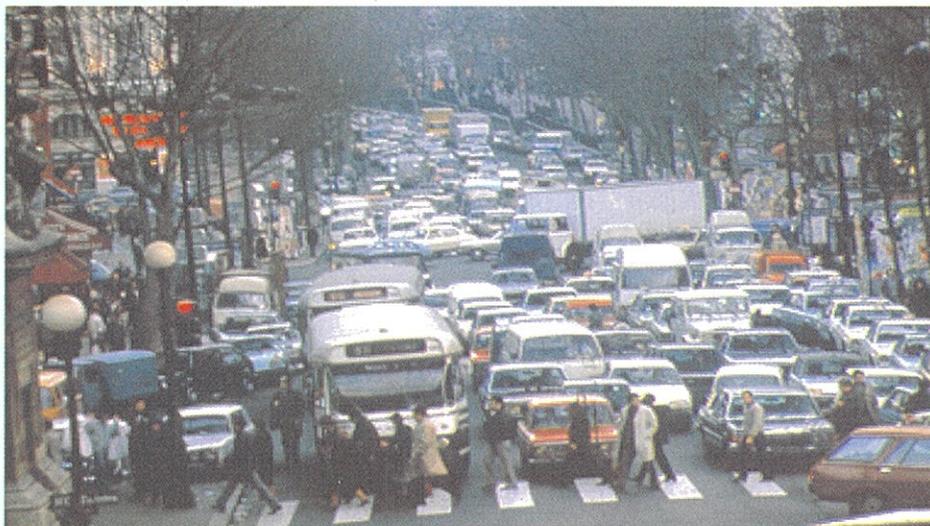
dans les artères de transit, boulevards et autres grandes voies urbaines

Cette fiche complète la précédente : "Apaiser le trafic dans les quartiers grâce aux Zones 30", qui traite des **voies de desserte**.

Celles-ci n'ont pas vocation de supporter le transit, qui doit s'écouler ailleurs, dans des voies plus larges, les voies artérielles, dont la taille est directement liée à l'intensité du trafic.

En milieu urbain, ce trafic entraîne des nuisances: bruit, insécurité, pollution et, le plus souvent, laideur du paysage, auxquelles s'ajoute le comportement peu convivial de conducteurs pressés qui ne font que passer.

Elles apportent une clientèle "de passage" aux commerces qui les bordent, avec des problèmes de stationnement qui s'ajoutent aux précédents, **mais elles réalisent parfois de véritables coupures dans le tissu urbain.**



Maîtriser le transit, c'est trouver un équilibre satisfaisant entre l'écoulement d'un certain volume de trafic et la qualité de vie en ville. Ce n'est donc pas un simple problème technique. Sans volonté politique et sans vision globale, les problèmes ne peuvent que s'aggraver dans le temps.

L'aménagement des grandes voiries doit s'inscrire dans le cadre *du développement durable*, et répondre aux exigences de la Loi sur l'Air : réduire l'intensité du trafic, et favoriser les modes alternatifs.

Pour réduire l'intensité du trafic, et dans le cadre d'un Plan de Déplacements Urbains, ou de tout autre Plan, il faut réduire les déplacements des "pendulaires" qui transitent souvent loin de chez eux, surchargent les voies aux heures de pointe et empêchent la rotation du stationnement. Il faut aussi favoriser les autres modes de déplacement et notamment les transports en commun sur les longues distances (Train, Tram-Train, Tram, Bus, etc...), avec toutes les mesures d'accompagnement bien connues (Parc-Relais, prise en compte de l'intermodalité, etc...)

Il faut également minimiser le trafic poids lourds de transit, grâce au ferroutage. C'est une cause politique qui doit être traitée au niveau national. Quant à la desserte régionale, il faut limiter le gabarit des camions de livraison aux stricts besoins d'usage.

A côté de ces grandes lignes directrices, il est possible d'émettre quelques règles simples qui sont développées ci-après.

Dans les artères urbaines à trafic faible ou moyen...

...il faut partager la rue de façon équitable et éviter la domination de la voiture.

Attention ! Là où le trafic est fort, il y a souvent des flux piétons importants !

LES PETITES ARTERES qui comportent deux voies de circulation ne doivent pas être à sens unique, car cela favorise des vitesses excessives. Avec le double sens, elles sont moins dangereuses, moins bruyantes et elles évitent des allongements de trajet pour le trafic local. Ces artères étant souvent les trajets les plus courts pour les cyclistes, il faut les prendre en compte (Couloirs Bus, bandes, pistes).



Les îlots centraux sont à proscrire s'il n'y a pas la place pour faire passer les cyclistes latéralement.

LES ARTERES DE TAILLE MOYENNE qui comportent plusieurs voies de circulation doivent obéir à peu près aux mêmes lois, c'est à dire être à double sens et prendre en compte tous les modes TC, vélos, piétons.

Dans beaucoup de villes, on a voulu favoriser les déplacements en voiture en créant dans les années soixante des grandes artères à sens unique. Avec l'augmentation incessante du trafic, on constate que les résultats sont très mauvais en termes de vie urbaine.

En effet, les traversées à pied sont de longueur excessive, le quartier est coupé en deux, les vitesses sont élevées, souvent supérieures à 50 km/h quand la voie est libre, etc, etc...

Avec le rétablissement du double sens, il est possible de faire passer les piétons en deux temps grâce aux îlots. Pour les cyclistes, un aménagement est indispensable.

De toutes façons, le double sens doit être possible pour les Transports en Commun et les vélos.

Partage de la rue : jamais plus de 50% pour les voitures !

LES CARREFOURS conditionnent le débit des artères, à cause des mouvements de véhicules tournant à gauche ou à droite. L'interdiction de tourner à gauche, très en vogue dans les années soixante, donnent à la voirie un caractère routier, tout en allongeant les trajets.

L'expérience a prouvé que le nombre de voies est souvent excessif. A Nantes, par exemple, on a remplacé des 2 x 2 voies avec feux par des 2 x 1 voies avec giratoire et l'on a récupéré la largeur libérée pour faire des bandes cyclables. Le débit de véhicules est resté le même.

Dans un carrefour à feux, les piétons sont en insécurité bien que prioritaires lorsqu'ils traversent au vert, car ils sont naturellement en conflit avec les véhicules qui tournent à droite et qu'ils ne voient pas, et d'autres qui tournent à gauche, avec des conducteurs qui sont pressés de dégager le carrefour.

Il est donc indispensable de modérer les vitesses :

- grâce à des coussins et une limitation à 30 km/h sur des portions de voie lorsqu'elles sont linéaires,
- grâce à des giratoires, qui doivent être du plus petit rayon possible pour minimiser la longueur des traversées à pied,
- en limitant la largeur des voies (2,50 m sur la voie de dépassement).

Les boulevards doivent retrouver leur caractère urbain

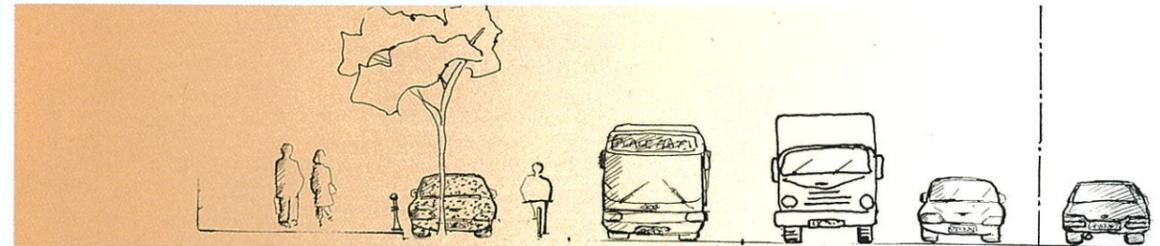
et les contre-allées, si elles existent, doivent être conviviales...

Dans les grandes villes, les boulevards ne sont souvent que des artères bruyantes, où les voitures en stationnement ou en circulation occupent la grande majorité de la place. Les contre-allées, lorsqu'elles existent, ont été créées au détriment de trottoirs larges pour ne pas gêner la circulation automobile. Cette situation peut être remise en cause à l'occasion de l'implantation d'un TC en site propre, Tram ou Bus.

L'avantage d'un Tram en milieu de chaussée est la simplification des carrefours. Celui d'un Bus avec couloir latéral est d'offrir un accès direct aux usagers, au moins d'un côté.

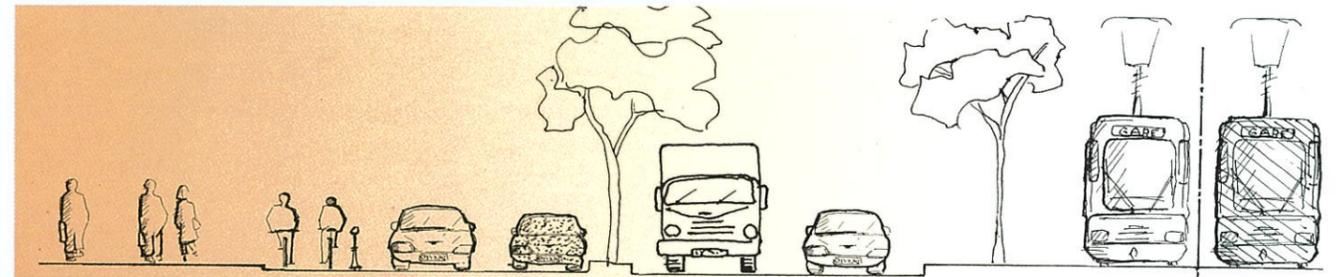
Avec ou sans contre-allée, les modes doux doivent être favorisés: larges trottoirs, site propre cyclistes.

1 - S'IL N'Y A PAS DE CONTRE-ALLEE, il faut placer les cyclistes dans les couloirs mixtes avec les TC ou des bandes larges.



2 - S'IL N'Y A PAS DE CONTRE-ALLEES, ET SI LE BOULEVARD EST LARGE, on trouvera facilement le site propre à chacun, TC d'une part, et piétons et cyclistes qui ne doivent être mélangés.

Une difficulté réside dans la préservation rigoureuse des sites piétons et cyclistes. Ils doivent être protégés contre le stationnement sauvage, au moyen de plots, bornes ou barrières. Cette protection doit donc se trouver entre la voie de circulation automobile et les sites modes doux. Il est nécessaire et facile de les séparer entre eux. Pour ne pas allonger excessivement le trajet des cyclistes qui font du "cabotage" d'un seul côté du boulevard, certaines portions de piste ou de bande pourront être à double sens.



3 - S'IL Y A DES CONTRE-ALLEES ET SI LE BOULEVARD N'EST PAS ASSEZ LARGE pour créer un site propre vélo, il faut respecter certaines règles pour éviter les problèmes liés à la circulation de véhicules et de vélos sur la même voie. Celle-ci doit être assez large, mais pas trop de façon à décourager le stationnement même de courte durée. Le compromis s'établit à 3,50 mètres.



Des rocales, pour le meilleur ou pour le pire ?

Contourner un village, une ville...

Le contournement d'un village se fait à l'écart du tissu urbain. Il permet aux habitants d'échapper aux nuisances permanentes dues au trafic de transit.

Mais pour des raisons liées à leur histoire, les villages se sont souvent développés linéairement, le long d'une voie principale, qui est devenue par la suite de plus en plus fréquentée, jusqu'à devenir le seul itinéraire existant, surtout si le site est contraignant, par exemple dans une vallée étroite.

Le contournement d'une petite ville est encore plus contraignant à cause de l'étendue du tissu urbain.

Le problème a été parfois résolu en mettant en Zone 30 l'itinéraire concerné, comme à Aiguebelle (73) et Montélimar (26). Les résultats montrent que les baisses de vitesse apportées par Zone 30 ont considérablement diminué les nuisances.

Boucler une rocade ?

Le contournement des grandes villes a souvent été amorcé, sinon terminé, par le biais de "rocades" à caractère autoroutier. Cette politique élaborée dans le passé est aujourd'hui remise en cause pour la raison principale qu'à long terme, elle ne résout rien et risque d'aggraver la situation.

L'expérience a en effet montré qu'une augmentation de l'offre engendrait inévitablement d'autres besoins.

Avec le temps, d'autres habitu-

des se mettent en place et de nouveaux déplacements viennent s'ajouter à ceux que l'on voulait faciliter. Les rocales ont des effets pervers. Elles facilitent la périurbanisation, elles contribuent au développement d'hypermarchés qui mettent en péril les services de proximité, elles dégradent le milieu urbain là où elles passent, etc... Il faut d'abord en œuvre une politique favorisant Transports en Commun et modes doux qui doivent rattraper le retard considérable qui a été pris par rapport à la voiture.

Repères.

Au niveau national et dans le cadre d'une politique globale d'une modération de la circulation, le CERTU (9 rue Juliette Récamier 69045 Lyon cedex 06) est en charge de la gestion technique des aménagements urbains, de la mobilité, de la densité urbaine, etc...

Publications de Rue de l'Avenir.

Fiches : Maîtriser le stationnement (1995)

Modérer la circulation (1997)

Zones scolaires au cœur des Zones 30 (1998)

Apaiser le trafic dans les quartiers grâce aux Zones 30 (2001)

Etudes, Bulletin, Actes des Colloques, etc... Nous consulter.

RUE DE L'AVENIR - Association loi de 1901

34, rue de l'Eglise - 75015 PARIS

Tél / Fax 01 45 57 12 20



FICHE PUBLIÉE PAR

Rue de l'Avenir

CONCEPTION

Jacques Hennebert

Réalisation IMPRIMERIE NOTRE-DAME
Pour plus d'information s'adresser au



Grenoble janvier 2003