

Résumé Fiche action collaborative :

Développer l'usage mixte de la voirie publique

(Version novembre 2022)

InTerLUD, programme porté par :



C5

1 L'espace public est par définition un lieu partagé par tous.

Toutefois, la voirie est un espace public par nature contraint et sur lequel l'émergence de nouveaux besoins conduit à reconsidérer l'espace public pour en optimiser l'usage : de plus en plus de place est donnée aux usages autres que la circulation motorisée. -> Proposition d'un partage de l'espace public en lien avec les flux de transport de marchandises, dans le temps.

2 **Éléments de diagnostic à mettre en place :**

- Identification des zones de congestion récurrentes dans lesquelles une partie de la voirie peut être partagée entre plusieurs usages ;
- Etude d'opportunité et de faisabilité.

3 **Intérêt et objectifs :**

- Reconnaître le transport de marchandises comme un service à destination des établissements économiques et de la population du territoire ;
- Rendre lisibles et cohérentes les réglementations pour en faciliter le respect

4 **Impacts attendus :**

Le partage des espaces permet de fluidifier la circulation tout en facilitant les livraisons en ville. Les impacts environnementaux sont indirects et issus de la fluidification de la circulation en général.

Pour répondre à la multiplicité d'usagers qui évoluent sur la voirie, la recherche de l'optimisation de son usage amène aujourd'hui à développer des aménagements fondés sur le principe du « **partage de la voirie** ». La séparation spatiale des usages offre peu de souplesse d'évolution et est consommatrice d'espace. Elle conduit à des conflits plus nombreux aux intersections, favorise l'émergence d'espaces « perdus » liés à la sous-utilisation de certains espaces réservés, et de ce fait est paradoxalement génératrice de congestion.

➤ Exemples de partage dans le temps

- L'aire de livraison réservée la journée aux livraisons et la nuit au stationnement résidentiel ;
- Les zones piétonnes accessibles à certaines heures aux livraisons de marchandises et parfois toute la journée à des petits véhicules de livraison (à faibles émissions par exemple).

➤ Etude d'opportunité et de faisabilité

Faire un bilan des problèmes de circulation et de chargement/livraison sur les principales voies de l'agglomération : informations précises concernant le nombre des mouvements de véhicules, les caractéristiques de ces véhicules et des opérations qu'ils réalisent dans ces rues, les horaires pratiqués, analyse des aires de livraison existantes.

- Définition des voies à partager : Il s'agit de choisir les couloirs de bus et les rues (y compris zones de stationnement ou de livraison) dans lesquels s'appliqueront les dispositions de partage de l'espace ou du temps.
- Définition des véhicules concernés : par exemple, privilégier les véhicules à faibles émissions, ou les vélos-cargos
- Définition des créneaux horaires : le choix des créneaux horaires peut résulter d'un compromis améliorant la situation des transporteurs de marchandises à certaines heures, mais évitant de détériorer de façon permanente celle des autres usagers subissant ce partage.

➤ Mise en place du partage de la voirie

- Signalisation des voies multi-usages : un marquage vertical et des panneaux fixes ou à messages variables peuvent être installés au début d'une telle voie afin de signaler les véhicules ayant droit d'y circuler et d'indiquer le créneau horaire correspondant ;
- Information des différents usagers sur les signalisations et la façon de conduire dans ces voies partagées. Limiter certains conflits d'usage de la voirie avec les autres utilisateurs (pompiers, police, SAMU, cyclistes, taxis, etc.) ;
- La mise en place de contrôles pour veiller au respect de la réglementation, dans la période suivant son instauration, puis de façon périodique ultérieurement.

Les différentes formes de partage de la voirie :

- Changement d'affectation d'emplacements de stationnement : l'occupation des emplacements de stationnement par des usages autres pendant la période où la demande en stationnement est plus faible ;
- Changement d'affectation dans le temps des couloirs de bus : intérêt à privilégier les couloirs sur les principales pénétrantes du territoire pour ne pas perdre de temps dans la congestion et d'accéder plus rapidement (et en consommant moins d'énergie) aux secteurs à desservir, depuis les plateformes extérieures ;
- Autorisation de livraison sur une voie de circulation : pour des secteurs très commerçants, l'ouverture d'une voie de circulation aux livraisons en dehors des heures de pointes du trafic peut s'avérer intéressante en l'absence d'autre espace dédié ;
- Gestion temporelle des aires de livraison : en dehors des créneaux horaires spécifiques autorisés pour les livraisons, l'aire de livraison peut être ouverte à d'autres usages, notamment au stationnement des résidents.

Une extension des pratiques : selon les moments de la journée, certaines rues peuvent être affectées à des usages différents

*A Paris,
certains couloirs de bus sont ouverts à l'arrêt pour
livrer ou enlever des marchandises en dehors des
heures de pointe*



Source : Jonction



*A Lyon,
une voie de circulation sur un axe du centre-ville est
réservée à certaines heures aux livraisons et
enlèvements de marchandises*

7 Coût et financement de l'action

- Etude de faisabilité ;
- Mise en place de panneaux de signalisation (à messages variables)
- Formation des conducteurs de bus et des conducteurs-livreurs à la nouvelle réglementation

8 Indicateur de suivi global

1 Démarrage	2 Consolidation	3 Décollage	4 Exemplarité
Test de partage dans le temps et/ou dans l'espace de la voirie sur un site + retour d'expérience	Reproductibilité sur plusieurs sites	Application généralisée à tous les secteurs logistiques contraints	Partage de la voirie réfléchi à l'échelle de l'agglomération

Indicateur de suivi : kilométrage de voies partagées rapporté au kilométrage total des voies.