

Développer l'usage mixte de la voirie publique

Objectifs et cadrage de l'action

L'espace public est par définition un lieu partagé par tous. Toutefois, la voirie est un espace public qui reste compartimenté et sur lequel on observe peu de mixité des usages. Cette fiche présente une approche différente en proposant un partage dans le temps de l'espace public en lien avec les flux de transport de marchandises.

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC A METTRE EN PLACE

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

INTERETS ET OBJECTIFS

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

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. Ils ne seront pas mesurés par cette fiche.

ENVIRONNEMENTAUX

- Effet de serre
- Qualité de l'air
- Bruit
- Autres

ECONOMIQUES

- Conflit d'usage (congestion) de la voirie valorisable en temps perdus (€ par mn...)
- Emploi
- Fiscalité / Recette
- Efficience livraisons / Activité économique
- Attractivité territoire
- Autres

SOCIAUX

- Conditions de travail
- Sécurité des personnes
- Santé
- Autres

NIVEAU DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION

1. Démarrage

Test de partage dans le temps et/ou dans l'espace de la voirie sur un site + retour d'expérience

3. Décollage

Application généralisée à tous les secteurs logistiques contraints

2. Consolidation

Reproductibilité sur plusieurs sites

4. Exemplarité

Partage de la voirie réfléchi à l'échelle de l'agglomération

Méthodologie indicative

● Préambule

L'espace public est par définition un lieu partagé par tous. La voirie, faisant partie de l'espace public, quant à elle, apparaît plus compartimentée. Ainsi, les voitures (particulières, utilitaires, taxis) et les PL circulent sur la chaussée, les transports en commun peuvent avoir leurs voies dédiées, les deux-roues non motorisés peuvent avoir des voies cyclables séparées. Les piétons, quant à eux, circulent sur les trottoirs et les zones piétonnes.

Mais cette vision classique est en train d'évoluer car le « compartimentage » de l'espace offre peu de souplesse, conduit à des sous-utilisations des espaces affectés et de ce fait est paradoxalement générateur de congestion. Aussi, le partage de l'espace entre les différents usagers de la route se développe. Dans certaines villes par exemple, les cyclistes et les taxis sont autorisés à circuler sur les voies de bus. La zone de rencontre, une des trois zones de circulation particulières mises en place en 2008 (décret 2008-754 du Code de la Route) vise un meilleur partage de la voirie en respectant l'utilisateur le plus vulnérable.

Le partage dans le temps permet une réelle mutualisation en évitant que de l'espace public soit dédié trop spécifiquement à un seul usage.

L'aire de livraison, lorsqu'elle est réservée la journée aux livraisons et la nuit au stationnement résidentiel, est un parfait exemple de partage dans le temps (il faut néanmoins s'assurer, par du contrôle, que l'aire soit bien libérée le matin). Les zones piétonnes, accessibles à certaines heures aux livraisons de marchandises et parfois accessibles toute la journée à des petits véhicules de livraison (à faibles émissions par exemple) sont également un exemple très répandu.

Zone de rencontre

Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

QUELQUES EXEMPLES

Certaines rues peuvent, selon les moments de la journée, être affectées à des usages différents. En fonction des usagers les plus représentés ou de l'heure de la journée, une voie est dédiée à un type d'usage. Ainsi, pendant un créneau horaire défini à l'avance (ou en temps réel), la voie ne pourra être empruntée que par des véhicules de livraison. A un autre moment de la journée, la voie pourra à nouveau être utilisée par tous les usagers ou réservée au stationnement.

Les différents usages possibles :

- Opérations de livraison ;
- Transport de voyageurs (bus) ;
- Circulation automobile ;
- Stationnement ;
- Circulation modes doux...

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



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

Selon le même principe, il est possible d'envisager des couloirs de bus qui pourraient permettre la circulation des camions. Le couloir réservé serait alors partagé entre les transports publics de voyageurs et transports de marchandises.



Figure 8 - Voie réservée au bus et taxi du lundi au vendredi de 08h00 à 10h00 et de 17h00 à 21h00



Figure 9- Stationnement interdit sauf véhicules de livraison de 10h00 à 17h00 (30 minutes maxi)

Source : Mairie de Barcelone

● Etude d'opportunité et de faisabilité

La collectivité doit d'abord se demander s'il est opportun de s'engager dans un partage de la voirie au bénéfice des transports de marchandises. Il s'agit ainsi de faire un bilan des problèmes de circulation et de chargements/livraisons sur les principales voies de l'agglomération et de s'interroger sur les avantages et les inconvénients qui pourraient résulter d'un tel partage. Mais, en pratique, ces avantages (amélioration de la circulation et des conditions de livraison) et inconvénients (détérioration de la qualité du service offert par les bus et notamment de la vitesse commerciale, risque d'insécurité routière) dépendent de la faisabilité des solutions qui pourraient être mises en œuvre.

A la lumière des réflexions sur l'opportunité, la faisabilité d'un certain nombre de solutions peut être étudiée, sachant que deux grandes catégories de solutions s'offrent à la collectivité en matière de transport de marchandises :

- L'ouverture des couloirs de bus aux véhicules de livraison ;
- La définition de voies multi-usages.

■ DEFINITION DES VOIES PARTAGEES

Il s'agit de choisir les couloirs de bus et les rues dans lesquels s'appliqueront les dispositions de partage de l'espace ou du temps. Pour les couloirs de bus, il peut y avoir un intérêt à privilégier les couloirs sur les principales pénétrantes du territoire. Les plateformes logistiques ayant été repoussées à l'extérieur de la ville, l'autorisation de circuler dans les couloirs de bus permettrait aux véhicules de marchandises de ne pas perdre de temps dans la congestion et d'accéder plus rapidement et en consommant moins d'énergie sur les secteurs à desservir.

Les rues sur lesquelles le partage dans le temps d'une voie de circulation est potentiellement intéressant sont celles qui sont fortement commerçantes (y compris leurs perpendiculaires éventuelles) et qui peuvent difficilement accueillir des aires de livraison. La voie devient à certaines heures une vaste aire de livraison pour de nombreux camions (voir l'exemple de Lyon ci-dessus).

Mais au-delà de cette remarque générale, le choix doit s'appuyer sur des 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. Le choix des voies partagées, mais aussi celui des horaires (cf. ci-dessous) doit s'appuyer sur des observations *in situ*. La configuration des lieux est également à étudier finement (qualification de l'ensemble des usages et des usagers, cycles de feu, entrée/sortie d'immeubles, voies d'urgence, ...) et analyse des aires de livraisons existantes.

■ DEFINITION DES VEHICULES CONCERNES

La question est de savoir quels véhicules de transport de marchandises bénéficieront de l'ouverture des couloirs de bus ou de l'accès à des voies multi-usages. Il est par exemple envisageable de profiter de l'opportunité de l'ouverture des couloirs de bus, ou de celle de voies multi-usages pour donner un avantage aux véhicules à faibles émissions.

■ DEFINITION DES CRENEAUX HORAIRES

Quelle que soit la solution étudiée et compte tenu des inconvénients que peut entraîner cette ouverture, il est possible d'offrir de nouvelles possibilités aux véhicules de livraison aux horaires où un vrai besoin a été identifié. Il s'agit certes de prendre en compte les besoins des transporteurs de marchandises, besoins qui s'articulent avec ceux des établissements qu'ils desservent, mais de ne pas oublier les besoins des autres usagers (transport en commun dans les couloirs de bus, usagers variés dans les voies multi-usages). 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. Typiquement un couloir de bus peut être réservé strictement aux bus aux heures de pointe mais ouvert aux marchandises en dehors de ces créneaux.

● Mise en place du partage de voirie

■ SIGNALISATION DES VOIES MULTI-USAGES

Le marquage vertical est indispensable afin d'assurer le bon fonctionnement des voies multi-usages et la sécurité des usagers. 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. Pour renforcer la signalisation verticale, la mise en place d'un marquage horizontal est conseillée (marquage au sol) dans le but d'identifier sans ambiguïté les voies concernées. Ce principe de voies multi-usages n'est pour le moment pas encadré par des dispositions du code de la route.



■ INFORMATION DES USAGERS

Afin de garantir la sécurité de tous, il est indispensable que les différents usagers partageant certaines voies de circulation reçoivent une information sur cette nouvelle pratique, les signalisations qui l'accompagnent et la façon de conduire dans ces voies partagées. Ainsi, certains conflits d'usage de la voirie avec les autres utilisateurs seront limités (pompiers, police, SAMU, cyclistes, taxis, etc.).

■ LA MISE EN PLACE DE CONTROLES

Les dispositions adoptées peuvent être mal respectées. Il existe un risque de non-respect des créneaux horaires autorisés. Il y a également un risque que des véhicules qui ne sont pas autorisés à utiliser les couloirs de bus les empruntent. Au-delà de l'information aux usagers, des contrôles doivent être mis en place pour veiller au respect de la réglementation, dans la période suivant sa mise en place, mais aussi sans doute, de façon périodique, ultérieurement.

● Pour aller plus loin

La logistique urbaine : connaître et agir, Cerema, 2014

■ EXEMPLES EN FRANCE ET A L'ETRANGER

- Paris : transport de marchandises dans les couloirs de bus parisiens : utilisation de la voie de bus autorisée seulement pour effectuer un arrêt le temps d'une livraison sur certains axes en dehors des heures de pointe (interdiction entre 7H30 et 9H30 ainsi que de 16H30 à 19H30) ;
- Lyon : la rue Grenette située dans le centre-ville de Lyon est mise sur une voie entre 9 h 30 et 16h, l'autre file étant réservée aux livraisons ;
- Utrecht : les chauffeurs des City Distribution Centre (CDC) ont le droit d'utiliser les voies de bus pour circuler. Les véhicules utilitaires propres sont autorisés à circuler sur deux voies de bus de la ville ;
- Norwich : les véhicules de transport de marchandises associés au Centre de Distribution Urbaine de Norwich sont autorisés à circuler sur le couloir de bus les plus adaptés ;
- Barcelone : sept artères majeures de l'agglomération barcelonaise sont des voies multi-usages d'une longueur totale de 5,5 km. L'usage d'une des voies de certains boulevards varie en fonction des horaires des usagers les

plus représentés. A Barcelone, la répartition est la suivante : De 8h à 10h et de 17h à 21h : circulation des automobiles et bus, de 10 à 17h : chauffeurs livreurs desservant la ville, de 21h à 8h : stationnement résidentiel.

Suivi et évaluation de l'action

COUT ET FINANCEMENT DE L'ACTION

- Etude de faisabilité ;
- Mise en place de panneaux de signalisation (à message variable) ;
- Formation des chauffeurs de bus et des chauffeurs-livreurs.

Acteurs impliqués :

- Agglomération ;
- Services de voirie ;
- Police municipale / ASVP ;
- Chambres consulaires ;
- Organisations professionnelles : transporteurs, grossistes, artisans, commerçants, grande distribution, BTP, gestionnaires de déchets.

INDICATEURS DE SUIVI GLOBAL

Les indicateurs de suivi global présentés ci-dessous permettent d'identifier le passage de l'action à ses différents niveaux d'avancement.

Voir le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

1 Démarrage

Test de partage dans le temps et/ou dans l'espace de la voirie sur un site + retour d'expérience

2 Consolidation

Reproductibilité sur plusieurs sites

3 Décollage

Application généralisée à tous les secteurs logistiques contraints

4 Exemplarité

Partage de la voirie réfléchi à l'échelle de l'agglomération

INDICATEURS DE SUIVI

Les indicateurs de suivi présentés ci-dessous permettent d'évaluer dans le détail l'avancement opérationnel de l'action. Ils peuvent également avoir pour rôle de suivre son évolution entre les différentes étapes globales.

La collectivité peut choisir également les indicateurs qui pourraient se révéler plus adaptés à son cas particulier. Voir le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

Km de voies partagées rapporté au km total de voies.

Autre indicateur : au choix de la collectivité.

■ INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

Cette fiche ne fait pas l'objet d'indicateurs environnementaux.

ACTIONS LIEES

Cette fiche action est liée aux fiches suivantes :

- Améliorez l'efficacité de vos aires de livraison**
- Harmonisez vos réglementations marchandises**
- Avantagez les véhicules à faibles émissions**
- Etablissez un plan de jalonnement marchandises**

Cette fiche a été élaborée à partir des résultats d'une étude financée par l'ADEME dont les références sont « Jonction et Garrutik. 2018. Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine. ADEME. 215 pages »
Fiche révisée en mai 2021 par les partenaires d'InTerLUD.