

# COHABITER AVEC LES BUS ET LES TRAMWAYS

**L**a cohabitation des cyclistes avec les autobus et les tramways sur des espaces réservés ne pose en général pas de problème. Elle permet d'optimiser l'usage de l'espace public et assure la continuité et la lisibilité du réseau cyclable.

## LES AVANTAGES DE LA COHABITATION

L'expérience de nombreuses villes comme Strasbourg, Grenoble, Nantes, Rennes, Annecy ou plus récemment Paris montre que les avantages d'ouvrir aux cyclistes les espaces réservés aux transports publics et, notamment, les couloirs bus (sécurité, confort rapidité pour les cyclistes, moins de consommation d'espace donc coût réduit pour la collectivité,...), compensent largement le risque éventuel de baisse de vitesse commerciale.

Dans tous les cas, une concertation entre décideurs, aménageurs, exploitants, conducteurs de bus ou de tramways et usagers permet de recenser les contraintes respectives et de rechercher le meilleur compromis.

## CAS PARTICULIERS

- Aires piétonnes avec circulation de tramways ou d'autobus: aucun aménagement spécifique pour accueillir les cyclistes n'est nécessaire puisque la vitesse de circulation des bus est limitée à environ 15 km/h.
- Dans les rues à sens unique, on prévoira la circulation des cyclistes dans les deux sens.
- Lorsque les cycles ne pourront être admis dans un site propre (site propre tramway avec séparateur infranchissable, site axial posant des

problèmes d'accès et de sortie,...), on veillera à ce que la largeur de chaussée restant ouverte à la circulation générale prenne bien en compte le vélo et on positionnera l'aménagement cyclable le plus à droite de la chaussée. L'idéal est d'aménager une bande cyclable de 1,50 m à côté de la voie automobile. Cependant, lorsque l'espace disponible est réduit, la meilleure solution consiste à traiter la rue en zone 30. A défaut, une voie unique de 3,50 m sans bande cyclable est préférable à une bande trop étroite, surtout avec un stationnement latéral autorisé.

## ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

La présence de cyclistes dans les couloirs réservés n'est pas régie par le code de la route mais par le code général des collectivités territoriales qui précise à l'article L. 2213-2: «Le maire peut, par arrêté motivé eu égard aux nécessités de la circulation, interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules».

Un simple arrêté du maire peut donc autoriser l'accès



J.M. FRANÇILLON

Aucun aménagement spécifique pour la cohabitation vélo-transport public n'est nécessaire dans les rues piétonnes où circulent tramways ou autobus (Grenoble).

d'un couloir bus aux cyclistes (voire aux cyclos).

Assimilés à des piétons dans la réglementation actuelle, les rollers ne peuvent bénéficier d'une telle autorisation.

## TRAMWAY ET VÉLO

La cohabitation vélo-tramway appelle les remarques suivantes:

- Les sites propres tramway, latéraux ou situés au centre de la chaussée et comportant des séparateurs, ne peuvent accueillir les cyclistes: on traitera dans ce cas l'itinéraire cyclable en parallèle et dans les deux sens de circulation (même si la rue est à sens unique pour les autres usagers).
- L'aménagement d'une bande cyclable entre le tram et les automobiles est déconseillé

(une voie cyclable à droite des voitures est préférable).

● L'aménagement d'une bande cyclable entre trottoir et tram est possible mais nécessite une zone de sécurité entre le gabarit du tram et la bande dont la largeur dépend essentiellement de la vitesse du tram (par exemple 0,50 m à 10 km/h).

● En dehors du centre-ville, avec des vitesses de tram élevées, l'aménagement d'une piste cyclable parallèle au tramway apporte plus de confort aux cyclistes.

● La trajectoire d'un itinéraire cyclable traversant les appareils de voie d'un site tram doit se rapprocher le plus possible de 60°.

● Lorsque véhicules particuliers, tramways, bus et vélos cohabitent sur une seule voie, le dépassement à l'arrêt du tramway ou du bus sera rendu possible, pour les cyclistes seulement, en leur laissant de préférence un espace résiduel d'au moins 1,50 m, ou en autorisant exceptionnellement les vélos à passer derrière la station, sur l'espace piéton, à condition de bien traiter les conflits piétons-cyclistes.



J.F. MAUBOUSSIN/RATP-AV

Suite à des rencontres organisées par la RATP en 1998, une charte cyclistes-machinistes a été établie, fondée sur le respect mutuel et quelques règles simples pour un meilleur partage de l'espace public en couloir ou en site banal.