

LES COULOIRS BUS-VÉLOS

La cohabitation vélo-transport public hors site banal le plus fréquemment rencontrée est celle des cyclistes et des autobus dans les couloirs bus. La largeur du couloir à créer ou à aménager est fonction de différents critères. On regardera en particulier: l'importance et la vitesse du trafic général, la fréquence et la vitesse des bus, la possibilité ou non pour le bus de quitter son couloir pour dépasser les cyclistes.

Rappelons qu'un couloir bus est dit «ouvert» si le bus est autorisé à sortir de son couloir pour dépassement (délimitation par une bande blanche discontinue ou un séparateur franchissable). Dans le cas contraire, il est «fermé» et délimité par une bande blanche continue ou par un séparateur infranchissable. Réglementairement, un couloir bus à contresens est toujours fermé.

LARGEUR DES COULOIRS BUS-VÉLOS

● L'expérience des villes françaises et européennes montre qu'une largeur normale de voie bus (3 m à 3,50 m) est la plupart du temps suffisante si le couloir est ouvert. C'est d'autant plus vrai lorsque les vitesses des vélos et des bus sont proches

(cas des zones commerciales) ou les distances entre les stations courtes (par exemple 200 m).

● Les largeurs comprises entre 3,50 m et 4,30 m n'apportent pas plus de sécurité aux cyclistes dans un couloir ouvert et sont déconseillées dans un couloir fermé; il n'est donc pas nécessaire de privilégier cette dimension intermédiaire, sauf à vouloir donner davantage de confort aux cyclistes.

● Il peut être préférable, voire nécessaire, d'élargir un couloir bus-vélo à 4,30 m environ dans les configurations suivantes: voies en montée, forte fréquence bus avec risque de formation de «trains de bus», itinéraire vélo très fréquenté, vitesses commerciales supérieures à 30 km/h, présence de véhicules légers,... Une surlargeur s'impose dans les couloirs fermés.

LES SÉPARATEURS PHYSIQUES

Si les contraintes de la circulation l'imposent, rien n'empêche d'opter pour un séparateur physique infranchissable dans un couloir fermé d'au moins 4,30 m. En dessous de cette largeur, on préférera un couloir ouvert et un séparateur franchissable pour permettre aux conducteurs de bus et aux cyclistes de se doubler.



VILLE D'ANNECY

Sur des tronçons courts, en rue commerçante, les cyclistes et les bus ont des vitesses comparables (Annecy).

LES COULOIRS BUS BIDIRECTIONNELS

Dans les couloirs bus latéraux à double sens, aucun aménagement spécifique n'est nécessaire pour accueillir les cyclistes. Ce cas de figure est particulièrement intéressant lorsque le couloir est suffisamment long et sans carrefour, par exemple dans les grandes villes, le long d'un parc ou d'un quai.

Lorsque le couloir bidirectionnel est situé au centre de la chaussée (site axial), la cohabitation est déconseillée du fait de la gestion délicate des entrées et sorties des vélos et de la plus forte présence d'autobus par rapport à un couloir bus latéral à sens unique de circulation.

LES COULOIRS À CONTRESENS

Les couloirs bus à contresens de la circulation générale sont



VILLE DE LORIENT

Dans les couloirs mixtes, à marquage vert, celui-ci s'interrompt au droit des arrêts bus; «ouvert», le couloir permet alors le dépassement du bus par les cyclistes (Lorient).

obligatoirement fermés. Leur largeur devrait donc atteindre au moins 4,30 m pour assurer une bonne cohabitation avec les cyclistes. Ces derniers ne peuvent y circuler que dans le sens des bus.