

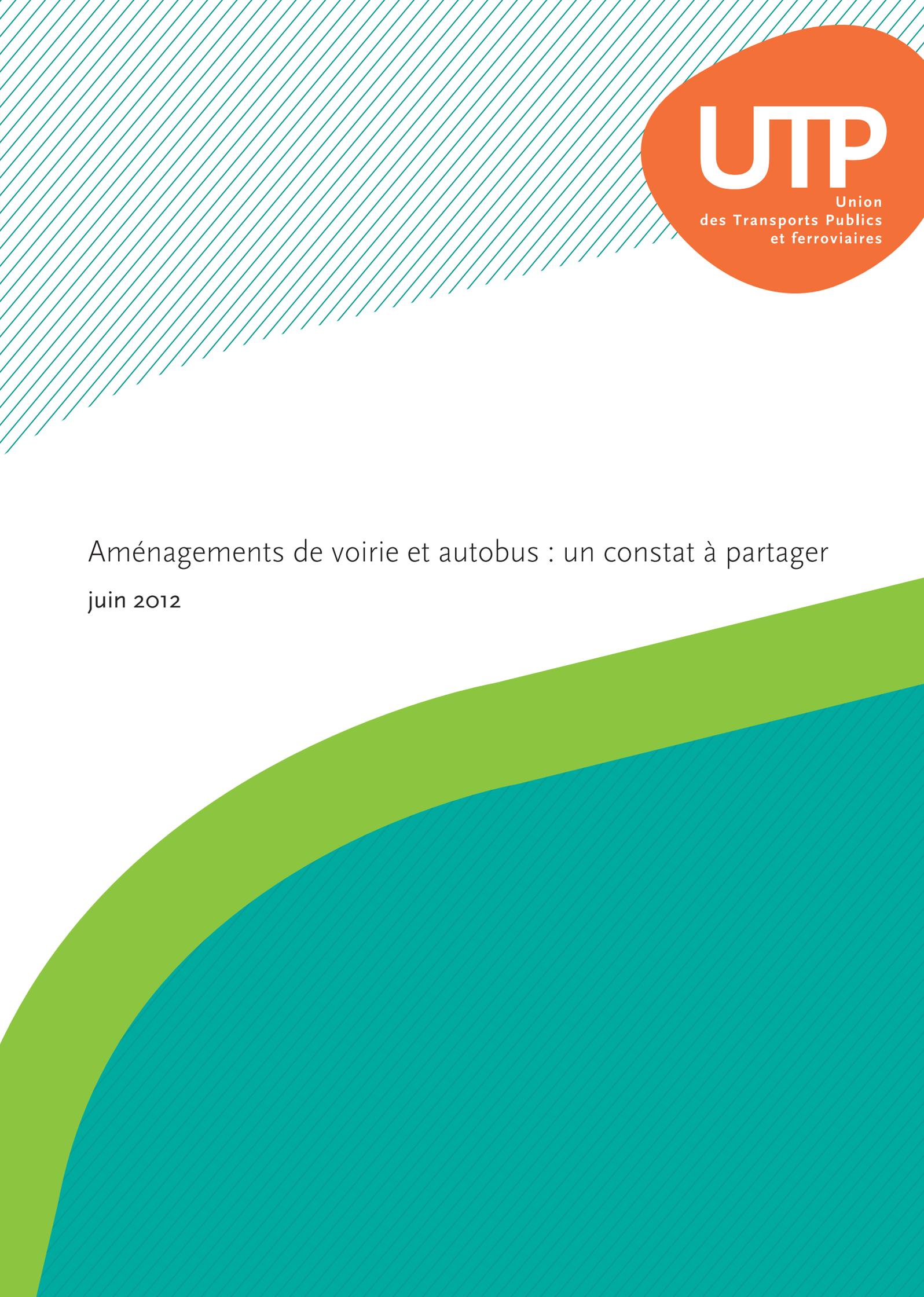


UTP

Union
des Transports Publics
et ferroviaires

Aménagements de voirie et autobus : un constat à partager

juin 2012



Les enjeux

Depuis une décennie, on observe une augmentation très nette des aménagements spécifiques de voirie destinés à réduire les vitesses de circulation en milieu urbain. Il n'est pas une ville, voire un village, qui n'en soit équipé. Ces dispositifs modérateurs de vitesse s'inscrivent dans une politique globale de l'État et des collectivités locales d'apaisement de la circulation automobile et de réduction du nombre d'accidents de la route. Cependant, la route est un espace partagé avec les modes de transports collectifs. Pour une ligne de transport public effectuant plusieurs services au quotidien, ceci se traduit par des franchissements répétés d'aménagements de voirie, aux formes et gabarits différents selon les quartiers et les communes traversées...

Les répercussions pour l'exploitation d'un réseau de transport public sont multiples :

- atteinte au confort de la clientèle, pouvant voyager debout : accélérations, freinages, à-coups, risques de déport de trajectoire dans les franchissements de carrefours giratoires.

Des désagréments qui peuvent être plus fortement ressenties par les personnes transportées, dans les véhicules dédiés au transport spécialisé des PMR (personnes à mobilité réduite)

- exposition répétée des conducteurs sur la durée d'un service, nécessitant plus d'exigences de conduite pour le confort des voyageurs
- diminution de la vitesse commerciale du service par un allongement des temps de parcours
- augmentation des consommations de carburant (accélérations et décélérations)
- dégradation des autobus par une usure prématurée des suspensions, du châssis, des carters moteur, des équipements d'accessibilité, par une fragilisation de la structure et des équipements intérieurs du véhicule affectés par la permanence des vibrations...

Ceci milite en faveur d'une approche pragmatique et circonstanciée, aboutissant à des aménagements appropriés aux contextes et aux usages.

Les recommandations techniques établies par le CERTU

Fort de ses expertises techniques dans le domaine de la voirie et de la sécurité routière, le CERTU a, en partenariat avec les services du Ministère et des associations d'élus locaux, élaboré plusieurs ouvrages à destination des collectivités locales concernant les outils de modulation de la vitesse.

Par exemple, le Guide des coussins et plateaux, réédité en 2010, dresse un tableau très complet et argumenté des différents aménagements de voirie. Comme le précise la notice, « ce guide s'adresse aux aménageurs de voirie et devrait les aider à juger de l'opportunité d'utiliser de tels aménagements, qui ne sont pas les seuls permettant de modérer les vitesses. »

Le guide formule des recommandations et de nombreuses précautions, voire des réserves, quant à l'emploi de ces dispositifs, et ce notamment par rapport à la nécessaire prise en compte des transports publics.

Les coussins



« Les coussins et plateaux peuvent a priori être utilisés sur les voies urbaines et, contrairement aux ralentisseurs, être implantés sur des voies empruntées par des lignes régulières de transport en commun. »

Le coussin, appelé également « coussin berlinois » présente l'avantage de « faciliter le franchissement des autobus en réduisant l'inconfort pour les passagers, de par l'espacement plus grand entre les roues d'un même essieu. »

« L'implantation des coussins est généralement adaptée .../... sur des voies empruntées par une ligne régulière de transport en commun où l'implantation des ralentisseurs du type dos-d'âne et trapézoïdal est interdite par le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 mais où la réduction de la vitesse est nécessaire. »

Le guide précise, cependant, qu'« il convient d'éviter l'implantation des coussins .../... à moins de 15 mètres à l'amont de la zone d'arrêt de bus, pour permettre aux bus de se réaligner dans de bonnes conditions au niveau de l'arrêt après avoir franchi le coussin. »

Face aux nuisances sonores et aux vibrations engendrées par les surélévations de chaussée qui font l'objet de plaintes de la part des riverains, le guide du CERTU préconise que « le maître d'ouvrage intègre la dimension du bruit avec des précautions particulières dans les environnements calmes .../... (où) l'implantation de coussins sera préférable à celui des plateaux. »

Les plateaux

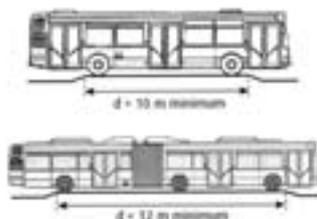


Le plateau « peut éventuellement être utilisé sur des voies où circulent des transports en commun et des poids lourds, la décision d'implantation relève du niveau de service (performance, confort des usagers) que l'on souhaite atteindre pour

l'utilisateur des TC, toutefois il peut être source de nuisance sonore si les trafics de PL sont élevés. »

Le plateau « présente néanmoins l'inconvénient d'être plus contraignant que les coussins pour les bus et les vélos. »

Le guide recommande aussi que « la pente des rampes d'accès admise pour les voies supportant une ligne régulière de transport en commun dont le trafic est supérieur à dix bus par jour et par sens soit de 7% maximum. »



Il énonce également qu'« il convient d'éviter l'implantation successive de plateaux le long d'une ligne régulière de transport en commun dont le trafic est supérieur à dix bus par jour et par sens, .../... De plus, il convient de prendre en

compte l'effet cumulé pour les chauffeurs de bus qui, au cours de leur service, seraient amenés à multiplier le franchissement des plateaux. »

En ce qui concerne les caractéristiques technique, le guide précise qu'« en présence d'une ligne régulière de transport en commun dont le trafic dépasse dix bus par jour et par sens, la longueur (minimale au sol du plateau) hors rampe d'accès est de 10 mètres pour les bus standard .../... et de 12 mètres pour les bus articulés, afin que l'ensemble des roues se situe simultanément sur le plateau. »

Les surélévations partielles



« Les surélévations partielles ne doivent pas s'implanter en dehors des carrefours et sur des voies empruntées par des lignes régulières de transport en commun. » Le guide insiste sur ce fait en rappelant par deux fois que l'implantation de surélévations

partielles « est à proscrire sur une ligne régulière de transport en commun. »

Pour rappel, les ralentisseurs trapézoïdaux sont strictement interdits sur le parcours des lignes de transport public (cf. décret n° 94-447 du 27 mai 1994).

Un programme de travail en commun en cours d'élaboration

Lors des 23èmes Rencontres Nationales des Transports Publics en octobre 2011, l'UTP et le CERTU ont signé une convention de partenariat. Cette convention est l'occasion d'approfondir et de formaliser une coopération, notamment, sur le thème des aménagements de voirie pour allier les attendus des voyageurs et des opérateurs (qualité du service, confort, conditions de travail, régularité...) et les enjeux des politiques publiques d'aménagement de voirie (sécurité, accessibilité, promotion des mobilités douces).

Face aux préoccupations des entreprises de transport, le CERTU a convenu d'aborder cette problématique dans le cadre du groupe de travail « Aménagements de voirie et signalisation pour les transports collectifs », qu'il anime et qui réunit notamment des opérateurs, des ATU et des gestionnaires de voirie.

Il revient au groupe de travail :

- d'identifier les problèmes et les attentes des différents partenaires,
- de mener une réflexion approfondie sur les dispositifs et les aménagements de voirie, devant se concrétiser par l'actualisation du Guide d'aménagement de voirie pour les transports collectifs, édité en 2000,
- de veiller à l'inscription des recommandations partagées dans les différents ouvrages à destination des aménageurs locaux.

Dans ce cadre, la mise en place d'un sous-groupe, associant notamment des opérateurs et des gestionnaires de voirie, est envisagée pour approfondir et partager le constat sur les enjeux, les impacts des outils de modération de vitesse et les préconisations techniques, et définir des actions de diffusion et de pédagogie à même d'aider à concilier les objectifs de sécurité routière et de niveau de service des transports publics.

L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public et les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente plus de 150 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme Car Postal, Keolis, Groupe RATP, SNCF Proximités, Vectalia France, Veolia Transdev. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment de Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar International, Keolis, Groupe RATP, SNCF, Thello, Veolia Transdev, VFLI.

Contact : communication@utp.fr - 01 48 74 73 46.

UTP

Union
des Transports Publics
et ferroviaires

5-7, rue d'Aumale - 75009 Paris

Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51

Fax : +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr



Conception graphique : Communication Arts Graphiques (C.A.G.)
Impression : Imprimé sur papier Créator Silk PEFC 100% - Imprimerie de Pithiviers - Édité en mai 2012.

