
LES COULOIRS MIXTES VELO-BUS À STRASBOURG

UNE COHABITATION COMPLEXE



TRAVAIL DANS LE CADRE D'UN STAGE CHEZ ASTUS



THOMAS BERNHARD

Tables des matières

1	Situation des couloirs mixtes vélos-bus en France et Strasbourg.....	2
1.1	Les couloirs mixtes vélos-bus en général	2
1.2	Les couloirs mixtes vélos-bus : Cas de Strasbourg	4
1.2.1	Hiérarchisation des problèmes concernant les couloirs mixtes vélo-bus à Strasbourg selon plusieurs sites internet [3][4]	4
1.2.2	Hiérarchisation des rues strasbourgeoises disposant de couloirs mixtes choisies dans le cadre de l'étude selon les recensements d'Astus	4
2	Observations de terrain	6
2.1	Rue de Haguenau	6
2.2	Boulevard du Président Wilson.....	9
2.3	Quai Saint-Jean.....	12
2.4	Conclusion.....	14
3	Entretiens avec des acteurs de la circulation de l'agglomération strasbourgeoise.....	15
4	Bibliographie.....	17

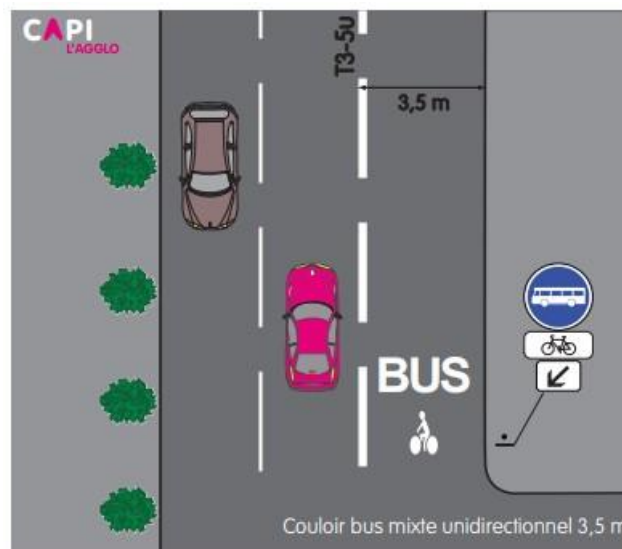
1 Situation des couloirs mixtes vélo-bus en France et Strasbourg

1.1 Les couloirs mixtes vélo-bus en général

La création de couloirs mixtes vélo-bus dépendent de plusieurs critères : l'abondance et la vitesse du trafic, la vitesse commerciale des bus, la possibilité pour le bus de dépasser les cyclistes, le nombre d'arrêts des bus.[1]

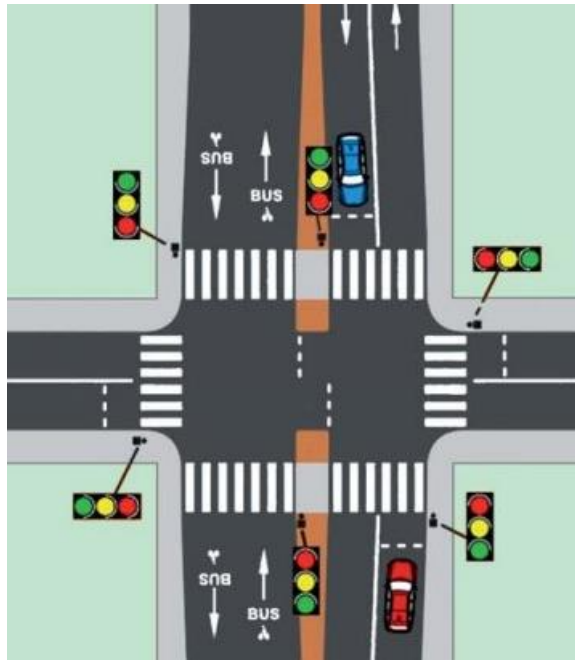
Il y a plusieurs types de couloirs mixtes vélo-bus. Tout d'abord, il y a les couloirs vélo-bus unidirectionnel, couloirs à contresens où les cyclistes peuvent l'utiliser uniquement dans le sens du bus si l'autorisation est bien signalisée. La largeur normale des voies de bus est de 3 à 3.50 mètres mais il est préconisé d'élargir un couloir vélo-bus à 4.50 mètres.

Tout dépend si le couloir est ouvert ou non. S'il est ouvert, 3.50 mètres de largeur suffiront car ces rues disposent de la même vitesse pour les bus et les vélos. S'il est fermé, 4.50 mètres minimum de largeur sont conseillés puisque ces rues sont soumises à une forte présence de bus et de vélos avec des vitesses commerciales supérieures à 30 km/h. [1]



Couloir vélo-bus unidirectionnel

Ensuite, il y a les couloirs vélo-bus bidirectionnel aménagés principalement pour assurer des lignes de bus très fréquentées. Ce sont des couloirs à double-sens où la largeur recommandée est de 6.30 à 6.70 mètres. Ces couloirs sont possibles à mettre en place seulement si la route est longue et sans carrefours (Exemple : le long d'un parc ou d'une berge dans les grandes villes). Cependant, si ce couloir est situé au centre d'une chaussée, il faut bien gérer les entrées et les sorties des vélos, ce qui est une tâche très complexe. [1]



Couloir vélo-bus bidirectionnel

Enfin, la séparation des bus et des vélos demande une réflexion en amont, surtout en ce qui concerne les arrêts bus pour qu'ils puissent bien se positionner, notamment sur les quais. Il y a plusieurs types de séparations, ouvertes (séparations encastrées ou surélevées) ou fermées (séparations physiques). [2]

Les points forts et les points faibles des couloirs mixtes vélo-bus sont [2]:

Points forts :

- Moins consommateurs d'espace,
- Faciles et pas très chères à mettre en place,
- Un meilleur confort et sécurité aux cyclistes si le couloir est bien conforme,
- Les cyclistes sont mieux ou plus considérés (plus de privilèges),
- Un meilleur maillage du réseau cyclable,

Points faibles :

- Contraintes les autorités (EMS) à faire des choix difficiles de répartition de l'espace,
- Prend trop de places,
- Peut-être un casse-tête de conception dans certaines situations,

1.2 Les couloirs mixtes vélo-bus : Cas de Strasbourg

1.2.1 Hiérarchisation des problèmes concernant les couloirs mixtes vélo-bus à Strasbourg selon plusieurs sites internet [3][4]

1) Les réglementations et les conditions mises en œuvre des couloirs mixtes pas respectées ou inexistantes

Les couloirs mixtes ne sont pas toutes aux normes et ne sont pas toutes conformes, car cela permet d'éviter de perdre de l'argent, du temps. La question de séparation entre les différents usagers (vélos et bus ou vélo-bus et voitures) est aussi difficile à établir. Malgré ces difficultés, de bonnes conditions de mise en œuvre sont nécessaires pour que les couloirs mixtes soient une réussite à 100 %.

2) La confusion de la signalisation des couloirs mixtes

Certains couloirs manquent de clarté au niveau de la signalisation sur les couloirs mixtes. Cette absence de signalisation peut amener à des situations dangereuses pour la sécurité des cyclistes car tous les usagers n'ont pas toutes les informations. Les défauts de marquages et de pictogrammes en fin de couloirs sont de nombreux exemples d'un manque d'information pour tous les usagers.

3) La présence d'obstacles qui encombrant les couloirs mixtes

De nombreux obstacles empêchent les cyclistes de faire des trajets longs, les cyclistes sont contraints de contourner les couloirs mixtes et doivent prévoir d'autres chemins à emprunter, ce qui entraîne un allongement du trajet et de temps. Les flux de piéton aux écoles, les chantiers sont des exemples d'obstacles encombrants car ils bloquent complètement les rues.

4) La dégradation des routes et de l'aménagement cyclable sur les couloirs mixtes

La dégradation des couloirs peut nuire à la sécurité des cyclistes. Ainsi, elle ne donne pas envie aux cyclistes de l'emprunter. Il y a plusieurs exemples de dégradation qui rendent les couloirs mixtes dangereux : des passages avec des barrières cassées, un manque d'éclairage, des routes dégradées.

1.2.2 Hiérarchisation des rues strasbourgeoises disposant de couloirs mixtes choisies dans le cadre de l'étude selon les recensements d'Astus

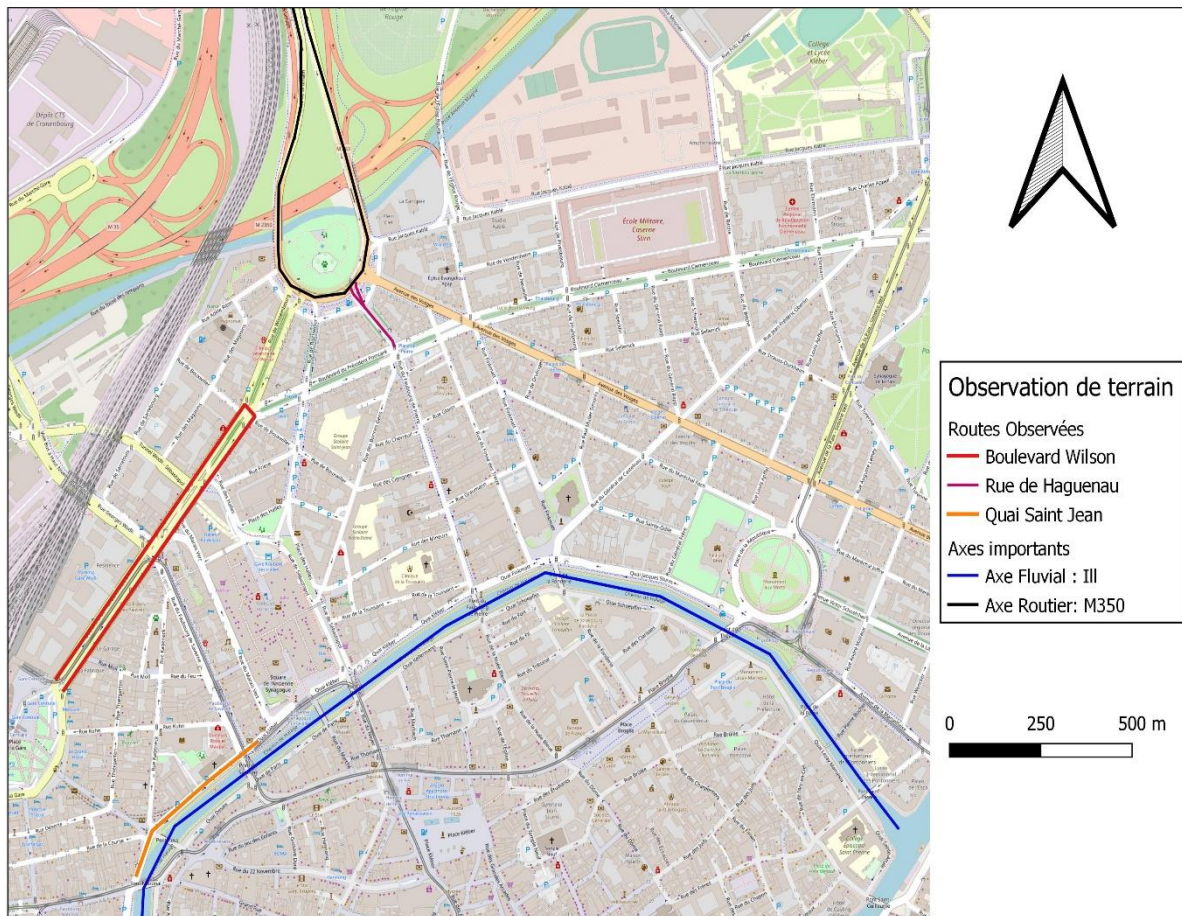
Recensements effectués par des membres d'Astus [5] [6] :

- 1) Rue de Haguenau : Cette rue est située sur un axe important : la M35 qui conduit sur l'A4. Elle est très empruntée par les automobilistes et les bus à certaines heures, tout ce flux provient de l'A4 dans le sens aller et retour.
- 2) Boulevard du Président Wilson : Cette rue est située près de la place des Halles et de la gare de Strasbourg. C'est une zone stratégique de la ville. Beaucoup de bus et de vélos débutent leurs trajets sur cette rue grâce à la gare située à côté. Il est très fréquenté par tous les usagers.
- 3) Quai Saint-Jean : Cette rue a été choisie car elle n'y a pas de couloirs mixtes, seulement des couloirs bus. Cependant le marquage au sol de la rue peut porter à confusion pour

les cyclistes. Cette confusion peut engendrer des situations dangereuses car certains usagers ne savent pas comment aborder le trajet.

Toutes ces rues citées ci-dessus sont proches de grands axes fluviaux ou routiers (l'ILL ou l'A4). Elles jouent un rôle important dans la circulation de la ville. Elles sont assez proches l'une de l'autre et sont situées près de la gare et du centre-ville.

Carte au 1 : 20000 de l'agglomération de Strasbourg et des points d'observation



2 Observations de terrain

2.1 Rue de Haguenau



Photographie réalisée par Thomas Bernhard le 15/06/2022

Le marquage au sol est bien voyant malgré le fait que la séparation des voies (Ligne blanche continu au milieu) commence à se dégrader tout comme la route. Cette séparation va peut-être devenir moins lisible au fil du temps.



Photographie réalisée par Thomas Bernhard le 15/06/2022

Le parking situé à droite est beaucoup trop proche du couloir. On peut voir que cette camionnette empiète sur le couloir. La question qu'on peut se poser est : est ce que ce dernier est assez large pour les vélos et les bus en plus des voitures stationnées.



Photographie réalisée par Thomas Bernhard le 15/06/2022

Le panneau de signalisation est bien visible malgré le fait que le panneau de stationnement payant prend toute l'attention. Certains usagers pourraient ne pas l'apercevoir notamment les automobilistes.

2.2 Boulevard du Président Wilson



Photographie réalisée par Thomas Bernhard le 15/06/2022

Le marquage au sol est parfaitement bien marqué et propre. La signalisation est complète avec le panneau de couloir mixte, en plus de l'interdiction de stationnement. La ligne continue est très visible et neuve. Tout est bien mis en place.



Photographie réalisée par Thomas Bernhard le 15/06/2022

Le long de ce boulevard, de nombreux arceaux en bon état sont disposés. Cela permet aux vélos et aux bus de ne pas empiéter sur la voie des piétons. Ainsi, la sécurité des piétons est assurée. La mise en place de ce couloir peut être considérée comme neuve et propre.



Photographie réalisée par Thomas Bernhard le 15/06/2022

Le marquage au sol ici permet de fluidifier la circulation avec un couloir vélo et bus qui continue à droite vers Koenigshoffen, les vélos n'ont plus de couloir mais peuvent continuer sur le passage piéton pour continuer vers Faubourg de Saverne. Un panneau « sens interdit sauf CTS » permet de renforcer cette fluidité.

2.3 Quai Saint-Jean

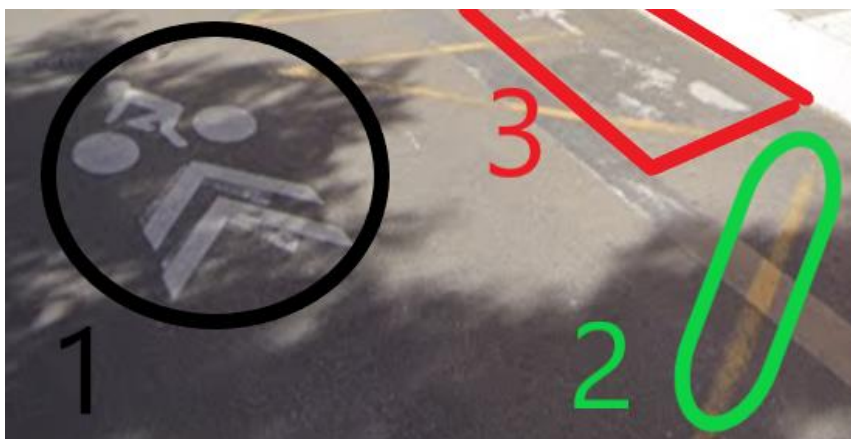


Image prise sur Google Earth le 16/02/2022

La signalisation de ce couloir bus est très confuse. Au début de cette rue, il y a trois marquages différents :

- (1) Autorise que les vélos (à gauche)
- (2) Autorise les bus (à droite)
- (3) Autorise les vélos (à droite)

Parmi ces 3 marquages, le dernier marquage est très dégradé, voire presque invisible. Ce qui peut entraîner une confusion pour les utilisateurs.



Image prise sur Google Earth le 16/02/2022

Au milieu du quai, ce marquage apparaît où les vélos doivent se déplacer sur la voie cycliste à droite. Le marquage (1) peut être considéré de trop. Un couloir mixte au lieu d'une bande cyclable rendrait tout bien compréhensible.



Photographies réalisées par Thomas Bernhard le 15/06/2022

Ce n'est pas un couloir mixte. Cependant, on aperçoit un marquage bus et vélo à quasi-distance égale. La route est en mauvais état. Malgré tous ces inconvénients, le marquage au sol (BUS et flèche) qui est présent est propre et visible. Ce couloir bus doit devenir un couloir mixte vélo-bus.

2.4 Conclusion

Cette observation de terrain montre plusieurs mises en place de couloirs mixtes, plus ou moins réussies dans certains cas. Cependant, une différence de praticité et d'efficacité se précise entre les couloirs mixtes et les autres couloirs, dont le couloir bus du quai Saint-Jean vu précédemment. Les couloirs mixtes semblent plus clairs et moins dangereux. Malgré leurs avantages, l'application des couloirs mixtes est difficile à mettre en place puisqu'on ne peut pas agrandir les voies. Alors que le coût de fabrication est plutôt faible. Tout ceci représente un véritable casse-tête. Mais il s'avère dès que son application est faite, selon moi, la circulation est plus fluide, même si les accidents peuvent encore exister, le risque zéro n'existe pas.

3 Entretiens avec des acteurs de la circulation de l'agglomération strasbourgeoise

Afin de finaliser ce dossier, il est important d'avoir l'opinion de différents acteurs empruntant ces couloirs mixtes. Tout d'abord, nous aurons l'avis de M. Cédric Herbeault, Conseiller municipal délégué chargé des mobilités à la mairie d'Illkirch-Graffenstaden et conducteur de bus pour la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS). Ce dernier possède deux casquettes en tant qu'acteur sur le terrain et en tant qu'acteur sur la scène politique. M. Herbeault a une vision d'ensemble sur la question de la mobilité de l'agglomération strasbourgeoise. Ensuite, nous aurons l'avis de M. Fabien Masson, président de l'association Cadr67. Cadr67 est une association qui promeut la pratique du vélo sous toutes ses formes. Elle promeut fortement l'utilisation du vélo comme mode de déplacement.

○ Entretien avec Cédric Herbeault

1) Est-ce que dans les couloirs vélo-bus, il y a assez de sécurité pour tous les usagers ?

« Il n'y a pas du tout de sécurité pour les vélos, les vélos se retrouvent dans une voie avec les bus, ce n'est pas logique de faire circuler un cycliste qui pèse par exemple 80 kilos et un bus qui pèse 20 tonnes, le constat est vite fait, les vélos peuvent se retrouver en danger de mort très facilement. Donc oui, les vélos ne sont pas en sécurité, et c'est un vrai problème que ces couloirs posent. »

2) Faut-il ou est-ce nécessaire que les conducteurs de bus devraient faire une formation supplémentaire concernant les CM ?

« Non pas spécialement, parce qu'il y a déjà une formation en site propre et HLS. Ce n'est pas obligatoire. »

3) Est-ce que vous sentez que la circulation est plus apaisée, fluide grâce aux CM ?

« Je dirais plutôt, je pense que la circulation est plus fluide, effectivement quand il n'y a pas de vélos sur ces couloirs. Mais dès qu'il y a des vélos, c'est déjà un peu plus compliqué, la circulation devient plus en plus complexe. C'est simple, plus il y a des vélos, plus la circulation est compliquée. »

4) Est-ce que les CM ont-ils un impact positif ou négatif sur la circulation strasbourgeoise en général ?

« Un impact positif pour la circulation du bus, ça c'est sûr. Alors que pour les vélos, l'impact est plutôt négatif, selon mon avis. »

5) Donc, pour résumer on peut affirmer que le problème est le vélo dans l'équation des couloirs mixtes vélo-bus

« Tout à fait. »

○ Entretien avec Fabien Masson

- 1) Est-ce que les couloirs vélo-bus sont-ils un moyen efficace d'attirer de nouveaux cyclistes ?

« Non, les couloirs BUS sont des couloirs qui peuvent être utilisés par des cyclistes du quotidien. »

- 2) Le couloir vélo-bus est-il le bon moyen pour que les cyclistes soient enfin en sécurité sur la route ?

« Oui, ça peut l'être s'il n'y a pas d'autre aménagement. »

- 3) Quelles seraient vos arguments pour les couloirs vélo-bus dans le but de faire changer l'avis des cyclistes réfractaires aux couloirs vélo-bus ?

« La plupart du temps, les cyclistes ne sont pas réfractaires aux couloirs de BUS, surtout si c'est les seuls aménagements. »

- 4) Est-ce que, selon vous, les couloirs vélo-bus ont-ils un impact positif ou négatif sur la circulation strasbourgeoise en général ?

« Plutôt positif, de la part des cyclistes, négatifs pour les conducteurs de bus. »

4 Bibliographie

- [1] « certu_fiche09v_velos_et_transports_public_partagedelavoirie.pdf ». Consulté le: 13 juin 2022. [En ligne]. Disponible sur: https://www.au5v.fr/IMG/pdf/certu_fiche09v_velos_et_transports_public_partagedelavoirie.pdf
- [2] « 06_presto_infrastructure_fiche_action_velos_et_bus.pdf ». Consulté le: 10 juin 2022. [En ligne]. Disponible sur: https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/06_presto_infrastructure_fiche_action_velos_et_bus.pdf
- [3] « Problemorezo : Signalements Aménagement Vélo - Accueil », *Problemorezo.eu*. <https://www.problemorezo.eu/> (consulté le 9 juin 2022).
- [4] « Piste cyclable obligatoire : Que dit la loi pour les cyclistes ? », *PETIT-PIGNON*, 9 juin 2021. <https://petit-pignon.fr/piste-cyclable-obligatoire-pour-les-cyclistes/> (consulté le 21 juin 2022).
- [5] Astus, 2015, Recensement couloirs bus grande couronne Strasbourg en 2015
- [6] Astus, 2020, Recensement couloirs bus mixtes et non autorisés aux cyclistes EMS