vélosenville
Collectif Marseillais

Note sur l'ouverture des voies de bus à la circulation des vélos à Marseille

Association loi 1901 Collectif Vélos en Ville 135, rue d'Aubagne 13006 Marseille ✆ 04 91 53 24 82

«*…Les types de craintes des Sociétés de transports publics sont accidents, baisse de la vitesse commerciale… Les statistiques d'accidents prouvent que ces craintes ne sont pas fondées. Pour la vitesse commerciale, c'est également faux, mais pour le prouver cela a nécessité beaucoup d'expérimentations et de calculs de probabilités…*»[1]

La cohabitation bus-vélo est aujourd'hui largement répandue en France et en Europe. Partout l'ouverture des voies de bus est désormais une formule éprouvée.
Cette note a pour ambition de montrer, qu'à Marseille, il est temps de tirer profit de ces expériences pour généraliser sans attendre l'ouverture des voies de bus aux vélos.
Quant à l'effort de développement des transports collectifs il doit être l'occasion de tenter de rattraper une partie du retard accumulé en matière de constructions d'itinéraires cyclables.

[1] Annie-Claude Sebban (Chercheur Aménagement et Urbanisme, Institut d'Aménagement Régional – France), thèse de doctorat sur l'usage combiné du vélo et d'autres modes de transport. 2003

Sommaire :

- **Un constat : 20 ans d'expérience d'ouverture des voies de bus aux vélos dans les grandes villes européennes.**
- **L'ouverture des voies de bus serait dangereuse pour les cyclistes ?**
- **L'ouverture des voies de bus à la circulation cycliste diminuerait la vitesse commerciale des bus ?**
- **La question de la largeur des voies de bus.**
- **La question des séparateurs semi-franchissables.**
- **Conclusions**

? Un constat : 20 ans d'expérience d'ouverture des voies de bus aux vélos dans les grandes villes européennes.

Annecy :

Depuis 1986, une bande bus+vélo de 3 m 50 accueille 43 bus et 41 cyclistes par heure pendant les pointes.

Berlin :

En 1990, il y avait déjà 40 km de bandes bus+vélo sur 46 tronçons, d'une largeur ne dépassant jamais 3 m-3m 50. (2)

Paris (http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=9071)

0uverture des premières voies de bus en janvier 2001
52,80 km en mars 2003
En novembre 2008, 26 km supplémentaires de voies étroites ouverts à Paris (l'arrêté d'ouverture**) (http://www.mdb-idf.org/spip/IMG/pdf/ArretePP_2008-00736.pdf)**
Environ 130 km aujourd'hui.

Lyon: (http://www.grandlyon.com/Le-velo.53.0.html)

3,25 km en mars 2003
28 km en 2007 (Grand Lyon)
20 km supplémentaires projetés d'ici 2010

Bordeaux:
(http://www.bordeaux.fr/ebx/portals/ebx.portal?_nfpb=true&_pageLabel=pgPresStand8&classofcontent=presentationStandard&id=1243)

Ouverture de toutes les voies de bus en décembre 2001
15,60 km en mars 2003
40 km aujourd'hui

Toulouse: (http://www.toulouse.fr/fr-32/transports-6/velo-toulouse-155/un-amour-bicyclette-274.html)

12,40 km en mars 2003

Marseille:

0,5 km en mars 2003
Aujourd'hui?

En France, plus de 90% des Communautés Urbaines autorisent la circulation des vélos sur leurs voies de bus.
En moyenne 66% des voies de bus sont mixtes dans les villes françaises. [2]

[2] Vélo et transports publics. Un tandem gagnant pour une mobilité durable. GART. Octobre 2007

?□L'ouverture des voies de bus serait dangereuse pour les cyclistes?

La multiplication des ouvertures de voies de bus dans toutes les villes françaises depuis plusieurs années est bien la preuve qu'il n'en est rien et qu'il s'agit là, au contraire, d'un outil efficace pour améliorer la sécurité des cyclistes.
A Paris, en 2006, sur 569 accidents impliquant un cycliste, 27 se sont produits avec un bus, dont seulement 7 dans des couloirs de bus, qui sont donc bien des lieux de sécurité pour les cyclistes.

Les cyclistes ne s'y trompent pas, qui plébiscitent ce type d'aménagement.

Enquête d'opinion Paris 2007**:**
(http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=9071&document_type_id=5&document_id=64255&portlet_id=21968)
74 % des cyclistes interrogés considèrent que les couloirs bus font partie du réseau de pistes cyclables et 87 % lorsque les couloirs sont protégés par une séparation.

A Marseille, comme ailleurs, les cyclistes empruntent donc de façon régulière les voies de bus. Ils s'y sentent plus en sécurité que dans le flux automobile.
Un comptage effectué le 25 juin 2008, en collaboration avec la direction de la circulation de MPM, sur la partie de la rue de Rome interdite aux vélos dénombre :

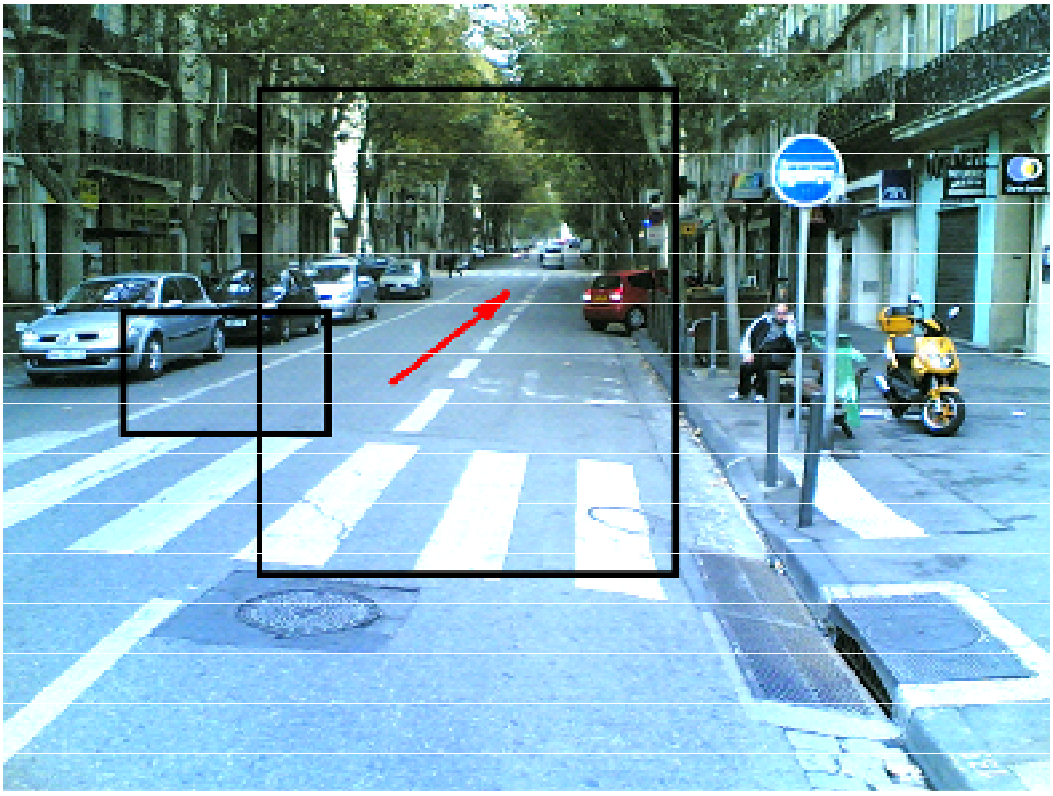
- 82 vélos le matin entre 7 h et 9 h
- 145 vélos l'après midi entre 17 h et 19 h.

Il est évident que la plupart des cyclistes se dirigeant vers le Prado préfèrent emprunter cette voie de bus plutôt que le cours Lieutaud ou la rue d'Italie.

En réalité, l'insécurité dans les voies de bus pour les cyclistes provient surtout de tentatives de

dépassement de cyclistes par des conducteurs de taxis ou d'ambulances qui n'hésitent pas à les frôler, à les klaxonner, même dans des voies étroites, parce qu'ils considèrent qu'ils sont dans leur bon droit. Cette attitude est plus rare chez les chauffeurs de bus, mais existe cependant. L'autre facteur d'insécurité étant les deux-roues motorisés qui empruntent ces voies à toute allure.

Aujourd'hui, à Marseille, c'est au contraire le cycliste qui respecterait la réglementation en ne circulant pas dans les voies de bus qui se mettrait en danger.
Que ce soit sur Baille, Corderie, Paris ou Salengro… il serait censé circuler au milieu de la chaussée, en laissant à sa droite une voie de circulation, la plupart du temps inutilisée. Même un marseillais n'ayant jamais fait de vélo dans sa ville peut imaginer les risques liés à cette situation.



Les chauffeurs de bus eux-mêmes préfèrent doubler un cycliste par la gauche plutôt que de devoir le dépasser par la droite, au risque de le voir repoussé vers la voie de bus par une voiture.

Nous pensons donc que l'ouverture des voies de bus accompagnée d'une communication adaptée en direction des conducteurs de bus, des taxis et des cyclistes, à l'exemple de la charte de bon voisinage de la RATP, légitimerait leur présence et diminuerait fortement les pressions que subissent aujourd'hui les cyclistes marseillais, en circulant sur des voies officiellement non autorisées.
C'est d'ailleurs cette logique qui a motivé l'ouverture par la mairie de Paris de 26 km supplémentaires de voies de bus étroite en novembre 2008 et l'ouverture de toutes ses voies de bus, par Bordeaux, dès décembre 2001.

? L'ouverture des voies de bus à la circulation cycliste diminuerait la vitesse commerciale des bus?

Si l'impact des vélos sur cette vitesse était si pénalisant, il serait étonnant que des villes où les politiques de transport sont largement en avance sur Marseille s'ingénient à perturber la circulation de leurs bus en multipliant les cas de mixité bus-vélo. Ainsi Lorient a ouvert le parcours de son Bus à Haut Niveau de Service à la circulation des vélos (Voir la vidéo de l'arrêté, « La rue partagée », sur http://www.villes-cyclables.org/), la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (http://www.stib.be/velo-fiets.html?l=fr) affiche clairement la complémentarité entre les Transports Collectifs et les vélos et Bordeaux ouvre systématiquement ses voies de bus aux vélos.

Plus factuellement, des mesures et des comptages ont été effectués, en particulier en Angleterre et en Allemagne, qui montrent clairement le peu d'interactions entre les vélos et les bus et leur impact très limité par rapport à d'autres facteurs.

La ville de Munster a réalisé des enregistrements vidéo portant sur la vitesse des bus ainsi que sur la vitesse et le comportement des cyclistes.
Sur une des voies étudiées, par exemple, passent 30 bus par heure et 50 vélos par heure. La voie fait 2,90 m de large et 310 m de longueur. Un bus sur 8 a subi une interaction (ralentissement, dépassement, etc…) avec un cycliste.
Les temps de parcours des bus avec interactions vont de 55 à 90 secondes et ceux sans interaction de 44 à 104 secondes.
L'étude conclut que le temps de parcours n'est pas plus influencé par les cyclistes que par d'autres éléments.[3]

Une étude menée à Londres montre que sur 264 bus et 260 cyclistes, seuls 20 bus (7,5%) ont subi une perte de temps minime. [4]

A Marseille même, une étude a été menée, en 2008, par la Direction de la Circulation de la communauté urbaine sur la voie de bus montante de la rue de Rome, qui aboutit aux mêmes conclusions.
Au delà de la question d'éventuels ralentissement ponctuels, il est important de comprendre que l'intérêt des voies de bus pour l'augmentation de la vitesse commerciale des bus porte plus sur la possibilité d'éviter les embouteillages et de remonter les files de voiture plutôt que sur l'amélioration de leur vitesse de pointe.
D'autres facteurs bien plus pénalisants que les vélos entrent en ligne de compte dans la vitesse commerciale des bus. Le plus connu est le stationnement illicite mais l'entrée obligatoire par l'avant, l'écart entre les arrêts, les traversées de piétons, les feux rouges… en sont d'autres.

Enfin, notre expérience quotidienne des déplacements à vélo dans Marseille nous enseigne aussi que les seules interactions réellement pénalisantes pour les bus ont lieu quand ceux-ci entrent au dépôt à vide. En dehors de ces cas, les arrêts, les feux et les voitures arrêtées sur les voies font que les cyclistes ont une "vitesse commerciale" généralement plus rapide que celle des bus.

[3] Mission Etude et Sécurité Routière « partage de la rue entre bus et vélo » - Ministère fédéral de la mobilité et des transports – Belgique - 2002
[4] Vademecum vélo en région Bruxelles capitale. Cyclistes et transports en commun. Septembre 2007

?□La question de la largeur des voies de bus.

Il existe deux sortes de voies de bus:

- Les **voies de bus ouvertes**, que le bus peut quitter pour doubler, elles sont marquées par une délimitation discontinue.
- Les **voies de bus fermées**, dont le bus ne doit pas sortir, elles sont marquées par un séparateur infranchissable ou un marquage continu.

La largeur normale d'une voie de bus est de **3 m**. La largeur la plus confortable pour une voie mixte bus-vélo est de **4,50 m**.

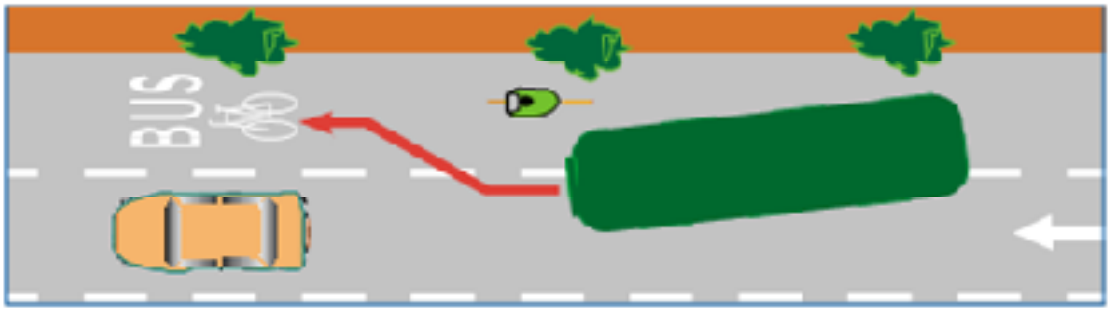
Avec une voie normale de 3 mètres de large:

- Le bus pourra doubler le vélo en sortant de sa voie, dans le cas d'une voie ouverte. Par exemple à Marseille, la rue sainte Barbe, en pente soutenue et de faible largeur est ouverte aux vélos.
- Dans le cas d'une voie fermée, le bus ne pourra pas doubler le cycliste. Cependant la mixité peut souvent y être maintenue. A Marseille, l'avenue de Toulon, voie fermée, étroite et en pente est autorisée aux vélos.

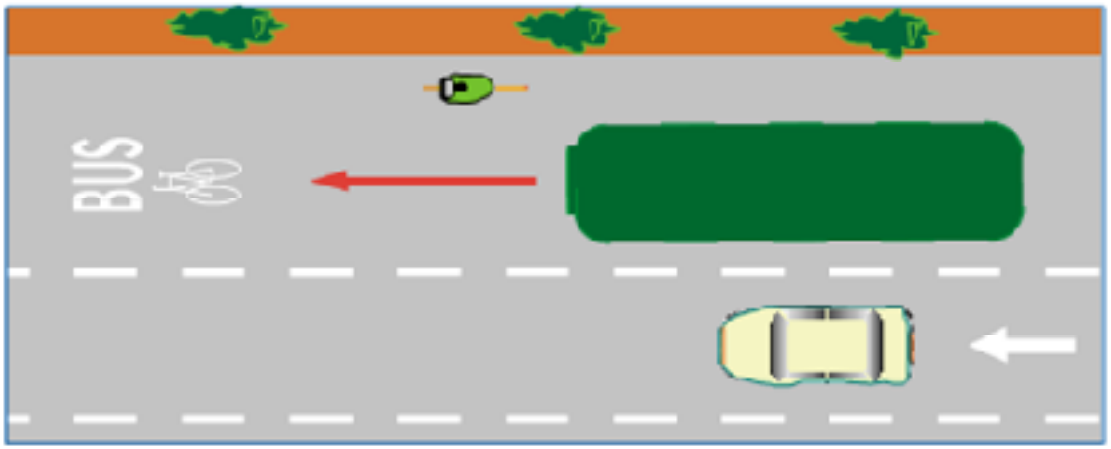
Dans le cas d'une voie élargie à 4,50 mètres:

- Le bus pourra alors doubler un cycliste en demeurant à l'intérieur de sa voie. A Marseille, la partie haute de la rue de Rome est autorisée aux vélos à la descente. A noter qu'il aurait été plus judicieux d'installer une voie de bus élargie à la montée plutôt qu'à la descente.

Couloir bus de 3,00m non protégé autorisant les dépassements



Couloir bus de 4,50m protégé ou non protégé



Cahier Technique aménagements cyclables CG 92 novembre 2001

Les préconisations du CERTU sont claires et méritent d'être citées *in extenso*.

> *Dans un couloir « ouvert », délimité par une ligne discontinue, le cycliste et le bus peuvent sortir du couloir pour se doubler. La décision d'autoriser les vélos nécessite une négociation avec l'exploitant et les chauffeurs du réseau.*
> ***Dans un premier temps, ceux-ci sont parfois réticents à cette mesure. Pourtant les expériences menées depuis plusieurs années dans différentes villes telles que Grenoble, Nantes, Annecy montrent qu'un couloir ouvert de 3 m à 3,50 m fonctionne sans conflit, même si le trafic général est important****, (…)*
> Recommandations pour les Aménagements Cyclables - CERTU 2008

Ce n'est que dans le cas de trafic intense, plus de 30 bus à l'heure, sur des tronçons de plus de 200 m, avec des arrêts de bus espacés, dans des zones à plus de 4% de pente que le CERTU recommande d'élargir le couloir à 4,50 m.

A Marseille des voies étroites fermées et/ou en pente ont été ouvertes avec succès (Sainte Barbe, avenue de Toulon)
Il est paradoxal de constater que les autres voies, qui ne posent pas plus de problèmes, sont toujours officiellement interdites aux vélos.

? La question des séparateurs semi-franchissables :

A Marseille, il existe des voies de bus séparées de la circulation générale par des séparateurs semi-franchissables en forme de bourrelets. Ces séparateurs autorisent les bus à sortir de leur voie pour éviter un obstacle mais sont aussi liés au choix de maintenir le stationnement sur trottoir le long des voies de bus.
Il s'agit là d'une solution bancale qui insécurise les deux-roues, motorisés ou non. Cependant il ne peut s'agir là d'un argument pour refuser la mixité aux cyclistes sur ces voies.

En effet, un cycliste risque de rouler sur les bourrelets et de chuter dans deux cas :

- **Quand il roule sur la voie de circulation générale** et qu'un véhicule lui « met la pression » pour le faire se décaler sur la droite, vers la voie de bus, généralement libre, et le bourrelet. Ce serait là le cas le plus fréquent… si les cyclistes respectaient les interdictions de circuler dans les voies de bus.
- **Quand il roule dans la voie de bus interdite** et qu'un véhicule lui « met la pression » pour l'en faire sortir. Il est à noter, qu'en général, dans cette situation là, le cycliste se déporte plutôt côté caniveau ou trottoir, avec un risque d'ailleurs comparable.

Dans les deux cas la solution qui apporte le plus de sécurité au cycliste, c'est l'autorisation officielle de circuler dans la voie bus :

- Alors le 1er cas n'existera plus, sauf choix du cycliste (tourne à gauche…).
- Le 2ème cas deviendra plus rare. La légitimité de la circulation du cycliste sur la voie de bus interdisant à des professionnels de la conduite de lui « mettre la pression », comme c'est parfois le cas aujourd'hui.

Il est donc clair qu'en aucun cas l'existence de ce type de séparateur ne peut justifier un refus d'ouverture des voies.

Conclusions:

Pour donner à tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle un espace pour circuler dans la ville dense, la cohabitation est inévitable.

En particulier, l'alliance du bus et du vélo renforce la légitimité et la pertinence de la récupération d'une partie de l'espace de la voirie, au profit des transports plus respectueux de l'environnement.
Pour les cyclistes, comme pour les chauffeurs de bus, les inconvénients, minimes, liés à cette cohabitation sont très largement compensés par le fait d'être soustraits au stress et aux ralentissements du trafic automobile

Enfin les rues sur lesquelles des bandes de bus sont aménagées sont souvent des grands axes de déplacement dans la ville, où l'espace est mesuré mais qui présentent un grand intérêt pour les cyclistes. Comme le note le projet de schéma directeur modes doux de Lyon : ces axes « *sont des axes de repérages pour tout le monde, y compris pour les cyclistes. Ils desservent des pôles et des équipements importants : même s'ils ne sont pas aménagés, ils seront fréquentés ».* *(http://www.lavilleavelo.org/IMG/pdf/Presentation_concertation_avec_les_habitants_de_Lyon.pdf)*
L'ouverture à la circulation des vélos des voies de bus existantes ainsi que leur prise en compte dans les lignes de bus structurantes en projet à Marseille sont des moyens peu coûteux et efficaces de répondre aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain en aménageant *les principaux axes et carrefours de la ville pour protéger les cyclistes de la circulation générale.*[5]

[5] Plan de Déplacement Urbain Marseille Provence Métropole - page 101