



Le partage temporel : concept, démarche et généralités sur les cas d'usage

Nicolas Furmanek
Franck Monti
Marion Ailloud

6 Avril 2023

Voiries urbaines et espaces publics

Quel contexte ? Quels constats ?

Une voirie et des espaces publics ... caractérisée par

- Une emprise limitée (contrainte foncière)
- Une conception historiquement statique (séparateurs)
- Des espaces généralement partagés spatialement

... et supports d'usages

- Variables dans le temps
- Multiples et divers sur un même espace
- Potentiellement évolutifs avec essor \pm rapide d'usages, de services de mobilité et besoins



Constats :

- Sous-utilisation de l'espace disponible / Sur-occupation à certaines périodes
- Sur-dimensionnement de certains espaces d'usages
- Partage spatial pas toujours suffisant (flexibilité modérée)

➔ Des temporalités différentes entre usages et voirie

Les nouveaux enjeux de politiques publiques

- Un sujet en phase avec les problématiques et les défis des villes de demain

Densification urbaine

Essor et émergence de nouvelles mobilités

Sobriété dans l'aménagement

Cadre de vie

Raréfaction du foncier

Croissance du trafic motorisé (congestion)

Optimisation de l'existant plutôt que projet neuf

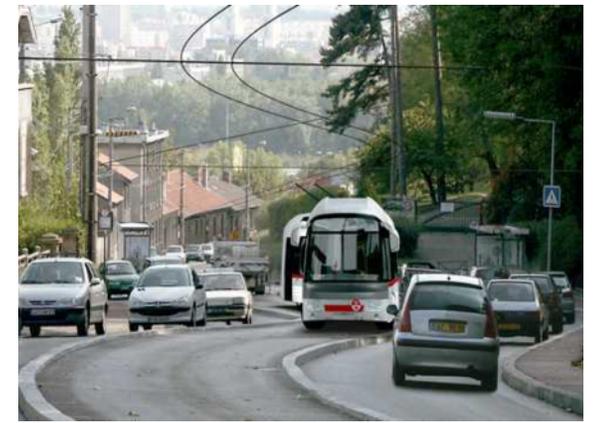
Réalités économiques et budgétaires

- Une voirie et des espaces publics à « adapter » au rythme des villes et des usages



Différentes échelons de temporalité

- **À la journée**
 - Heures de pointe matin et soir / heures creuses
 - Jour / Nuit
- **Selon des activités riveraines ou événementielles**
 - Marchés
 - Manifestations sportives, culturelles
 - Rues commerçantes
- **En fonction de la saison**
 - Afflux touristiques dans certaines villes
 - Stationnement sous employé dans certains secteurs (pôles d'emplois et d'attractivité économique)



© Corine Pin Consultante mobilité - Agoracité



© Limoges Métropole

Des rues aux visages multiples



Une aire piétonne le matin
livraisons autorisées – Peu de piétons



L'aire piétonne l'après-midi
*Présence de piétons et de cycliste -
Espace public dégagé*



Rendez-vous Mobilités du Cerema du 6 avril 2023
Le partage temporel, un outil d'optimisation de la
voirie urbaine et des espaces publics

Le partage temporel innovant mais pas récent

De pratiques déjà bien enracinées et réglementées...

- Marchés sur place réservée totalement ou partiellement au stationnement motorisé
- Stationnement unilatéral alterné sur chaussée (périodicité semi-mensuelle)
- Terrasses de café installées sur emplacements de stationnement en voirie

... aux pratiques les plus innovantes

- Bande de stationnement / Voie Multi-usages
- Stationnement VL / Aires de livraison



Objectifs visés par le partage temporel

- Utiliser l'espace public de façon plus efficiente par une affectation variable
- Réserver des espaces selon les périodes au profit de certaines catégories d'usages (par exemples aux mobilités décarbonées, partagées)
- Plus indirectement :
 - Inciter au report vers des modes de déplacements plus vertueux
 - Renforcer l'attractivité d'un mode de transport
 - Améliorer le cadre de vie d'un quartier (par l'amélioration de la qualité d'usage ou la qualité de service induite)
 - Améliorer la qualité de l'air (en rendant le trafic motorisé plus fluide par exemple)

Périmètre d'application : Voiries / Espaces publics sauf espaces réservés aux modes actifs (pas de partage temporel des trottoirs et des aménagements cyclables)

temporel ≠ temporaire

Les équipements associés

- **Dispositifs physiques**

Mobiliers urbains (démontables), fermeture physique : barrières, potelets, bornes, jardinières...

- **Signalisation**

Statique panneaux – marquage au sol

Dynamique : Signaux d'affectation de voies, panneaux à messages variables, signalisation horizontale complétée par plots, marquage lumineux (en cours d'expérimentation)...

➔ **Ne pas négliger les coûts d'entretien et de maintenance**
Anticiper un fonctionnement en mode « dégradé »



© Olivier Delerue - Semitan



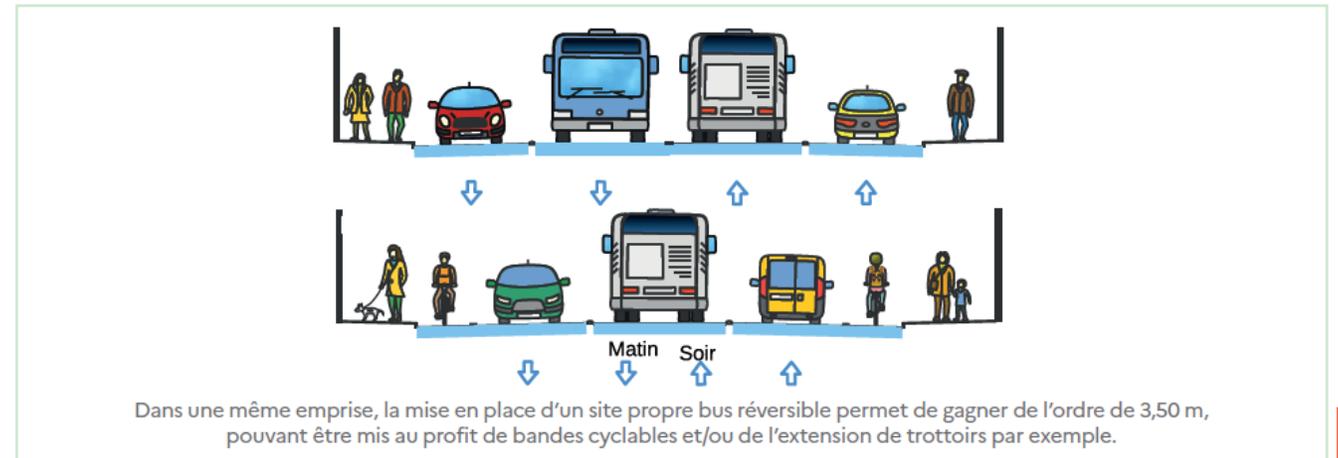
Rendez-vous Mobilités du Cerema du 6 avril 2023
Le partage temporel, un outil d'optimisation de la voirie urbaine et des espaces publics

Points de vigilance et clés de réussite

Le partage temporel : un gain de place dans le profil en travers, une multiplicité d'usages sur un même espace, une adaptabilité de l'aménagement



- Ne pas réduire l'espace dédié aux modes actifs !
- Veiller à la visibilité, à la lisibilité et à la compréhension de l'aménagement par les usagers
Informer l'usager à l'approche (pré-signalisation par exemple)
- Respecter les règles d'accessibilité : contrastes visuels et tactiles, limiter les obstacles...



Points de vigilance et clés de réussite

Mise en œuvre possible à droit constant ou expérimentation ?

- Soit le dispositif est possible à droit constant
- Soit le dispositif nécessite un cadre expérimental (dérogatoire)
- Interroger l'opportunité, la pertinence et le « potentiel » du dispositif
- Une expérimentation nécessite du temps et des moyens !
- D'où une nécessité d'être « sélectif »

Le comité d'innovation routes et rues (CIRR) :

un dispositif sélectif et permettant d'encourager certaines innovations et de les évaluer avant de prendre des décisions

> <https://www.cerema.fr/fr/actualites/appel-projet-innovation-routes-rues-lancement-edition-2023>

Le temps de l'évaluation, il n'est pas possible réglementairement de disséminer l'innovation dans l'espace public ouvert à la circulation, ceci jusqu'à une éventuelle inscription dans la réglementation.

Points de vigilance et clés de réussite

- **Analyse du contexte local, des contraintes et enjeux**

Visites de sites, enquêtes, analyses de données de trafic, vitesse, stationnement...

Impacts sur d'éventuels riverains concernés, mesures compensatoires...

Vérification de l'adéquation avec la réglementation en vigueur

- **Communiquer, prévoir de la concertation**

- **Entretenir**

- **Faire appliquer**

- **Évaluer / prévoir des adaptations**



Un sujet investigué par le Cerema

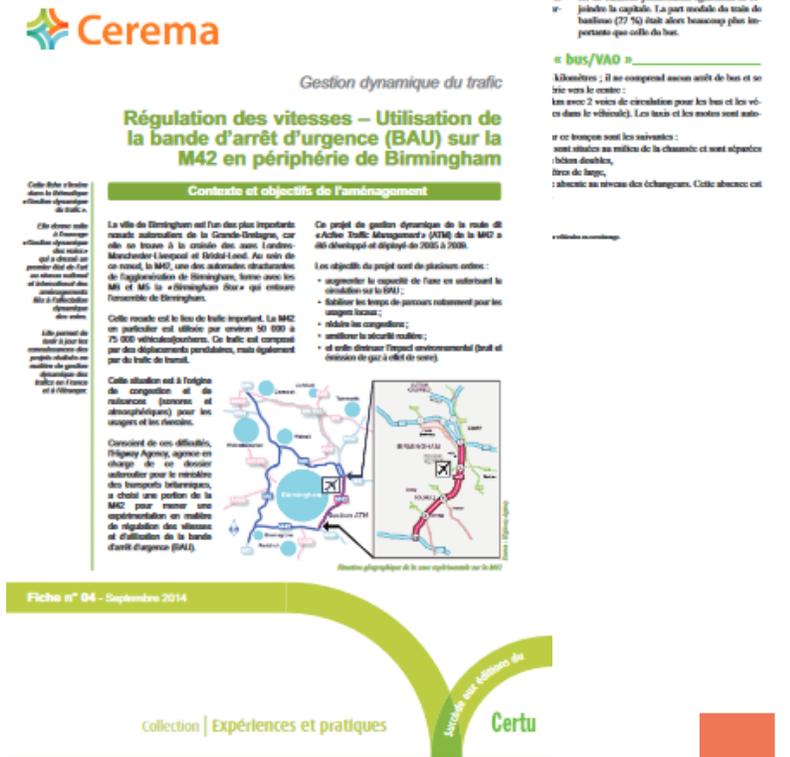
Publication d'un ouvrage (5 avril 2023)



>> Disponible sur la boutique en ligne du Cerema :

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/partage-temporel>

Et bientôt en exemplaires papier



Présentation de l'ouvrage

Sommaire

P. 9
Introduction

P. 11
Partie 1

Les principes
du partage temporel

P. 13 1 Le concept de partage temporel

P. 15 2 Les incidences sur la conception

Optimisation des espaces publics
dans le temps
Équipements associés

P. 17 3 Des leviers pour tester
et évaluer les solutions innovantes

P. 19
Partie 2

Le cadre juridique

P. 23

Partie 3

Un panorama
de cas d'usage

P. 29 1 Le changement temporel de statut zonal
d'une rue ou d'un ensemble de rues

En aire piétonne
En zone à trafic limité

P. 41 2 Le partage temporel des voies

Fermeture ou ouverture temporelle
à la circulation routière
Ouverture/fermeture de « voies auxiliaires »
Changement d'affectation dans le temps
d'une voie de circulation
Réversibilité d'une voie ou d'une chaussée

P. 65 3 La gestion temporelle
d'espaces de stationnement

Changement d'affectation dans le temps
d'un espace de stationnement
Autorisation temporelle de stationnement
ou d'arrêt

Partie 1

Les principes du partage temporel

Cette partie introduit le concept de partage temporel de la voirie urbaine offrant à de nombreuses collectivités des perspectives intéressantes d'optimisation de leurs espaces publics.

Elle présente les principales incidences du partage temporel sur la conception et l'exploitation de la voirie donnant lieu parfois à la mise au point de dispositifs innovants.

Partie 2

Le cadre juridique

Le cadre juridique en vigueur prévoit le plus souvent des possibilités de partage temporel de la voirie urbaine. Cette partie précise les principaux textes relatifs à l'aménagement et à l'usage de l'espace public dans lesquels est introduite la variable temporelle. Sur le fondement de ces textes, des mesures variables dans le temps peuvent être envisagées pour optimiser l'usage de l'espace public.

Partie 3

Un panorama de cas d'usage

Cette partie présente un tour d'horizon de solutions de partage temporel de l'espace public existant en France et à l'étranger. Certaines sont déjà couramment employées, d'autres sont plus innovantes et mériteraient d'être testées ou expérimentées.

Un choix de solutions est donc présenté ici selon qu'elles portent sur des zones, des voies de circulation ou encore des espaces d'arrêt ou de stationnement. Pour chacune de ces solutions, sont précisés le principe de fonctionnement, les avantages, les principes d'aménagement, le cadre juridique et la signalisation.

Panorama de cas d'usage

Des typologies de partage temporel et des exemples

- > Le principe
- > L'aménagement
- > Les avantages
- > La réglementation
- > La signalisation

Ouverture/fermeture de « voies auxiliaires »

Le principe d'une voie auxiliaire (VA) consiste à aménager l'espace de la bande d'arrêt d'urgence afin de bénéficier, lorsque cela est utile, d'une voie de circulation supplémentaire. Exploitée de manière dynamique à l'aide de signaux d'affectation de voie (SAV), la voie auxiliaire permet d'augmenter à certaines heures la capacité de l'infrastructure pour répondre à la demande de trafic.

Son aménagement peut notamment se justifier dans le cas de sections de voies structurantes d'agglomération (VSA) soumises à des situations récurrentes de congestion, le plus souvent durant les périodes de pointe du matin et/ou du soir. Généralement, ce dispositif s'applique aux VSA exploitées à 90 km/h ou 110 km/h (VSA 90/110)¹¹ ou aux artères urbaines limitées à 70 km/h (VSA 70)¹².

La voie auxiliaire est aménagée sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence (BAU). Lorsqu'elle est activée, elle est ouverte à tous les véhicules, sauf dispositions particulières.

En dehors des périodes de pointe, la voie auxiliaire est désactivée et permet de retrouver des fonctions similaires à celles d'une BAU (évitement, récupération, dégagement de visibilité, arrêt d'urgence, accès des véhicules prioritaires) pour assurer un niveau de sécurité optimal.

L'opportunité d'aménager une voie auxiliaire doit faire l'objet d'une étude de trafic spécifique pour évaluer a priori l'effet de l'ouverture de la voie temporaire sur la circulation (suppression de la congestion, retardement de son apparition, déplacement de la tête de bouchon, etc.).

L'aménagement de cette voie doit répondre aux règles et recommandations de conception figurant dans le guide VSA Aménagement des voies auxiliaires, édité par le Cerema¹³.

La voie auxiliaire débute généralement dans le prolongement d'une bretelle d'entrée qui induit une augmentation de trafic suffisamment importante pour créer une congestion de la section courante. Elle se termine le plus souvent au niveau d'une bretelle de sortie. L'aménagement d'une voie auxiliaire requiert un tronçon d'une longueur normalement comprise entre 2 et 5 km entre l'entrée et la sortie. En deçà de 2 km, la réalisation d'une voie d'entrecroisement est plus adaptée et moins coûteuse en équipements.

L'avantage de cet aménagement est d'assurer deux fonctions bien distinctes selon la période de la journée :

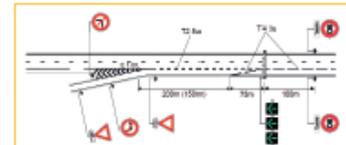
- une offre de capacité supplémentaire aux heures de pointe, afin de retarder, voire d'éviter l'apparition d'une congestion ;
- des fonctions similaires à celles d'une BAU aux heures creuses, lorsque les trafics sont plus faibles et les vitesses plus élevées.

La réglementation : la décision relève de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation conformément à l'article L.411-8 du CR stipulant que :

« L'autorité investie du pouvoir de police de la circulation peut, au regard des nécessités de la circulation ou de la protection de l'environnement, réglementer, de façon temporaire, notamment à certaines heures, ou de façon permanente, la circulation sur la voie publique du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération ». La voie auxiliaire et les autres voies de circulation doivent être équipées de signaux d'affectation de voie (SAV) positionnés à l'aplomb des voies conformément à l'IISR (article 160).

La signalisation à mettre en place est constituée :

- d'un marquage horizontal spécifique (T4 3u) pour délimiter la voie temporaire ;
- d'une signalisation dynamique constituée de signaux d'affectation de voie (SAV) positionnés à l'aplomb de chacune des voies conformément à l'IISR (article 160).



Signalisation préconisée en début de section



Signalisation préconisée en fin de section

11. Cerema, Voies structurantes d'agglomération. Conception des voies à 90 et 110 km/h, 2015. <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-structurantes-agglomeration-voies-conception-voies-90>
12. Cerema, Voies structurantes d'agglomération. Conception des artères urbaines à 70 km/h, 2012. <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-structurantes-agglomeration-voies-conception-arteres>
13. Cerema, Voies structurantes d'agglomération. Aménagement des voies auxiliaires, 2020. <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-structurantes-agglomeration-amenagement-voies-1>

L'ouverture de voies spécifiques d'accès au stade de l'Olympique lyonnais (Décines, 69)

L'une des possibilités pour accéder facilement en voiture au stade de l'Olympique lyonnais aux horaires d'accueil d'événements (matches, concerts...) est de se diriger vers des parcs relais relativement excentrés du stade, la desserte du stade étant ensuite assurée par un service de bus navettes spécialement mis en service à cette occasion.



Afin d'offrir aux utilisateurs de ces navettes une qualité de service (en temps de parcours et en fréquence) en facilitant leur circulation, des voies leur ont été spécifiquement réservées : seuls les bus navettes sont autorisés à les emprunter pour acheminer directement le public lors des grandes manifestations se déroulant au stade. L'une de ces voies relie le parc de stationnement de Meyzieu Les Panettes (capacité de 3 200 places) au stade, via la RD 302, route à 2 x 2 voies, et le chemin de Meyzieu, rue communale. L'autre voie part du parc des expositions Eurexpo de Chassieu (capacité de 5 000 places).

Chacune de ces navettes effectue le trajet direct en moins de 15 minutes. Le parc relais de Meyzieu, réalisé dans le cadre de la construction du stade et situé à proximité d'une station de tramway, sert également, les jours ouvrés, aux usagers optant pour un déplacement intermodal. Il est gratuit et accessible aux personnes détentrices d'un titre de transport en commun lyonnais valide.



Les accès sont fermés à la circulation en dehors des manifestations, soit par des barrières, soit par une signalisation de police.

Panorama de cas d'usage

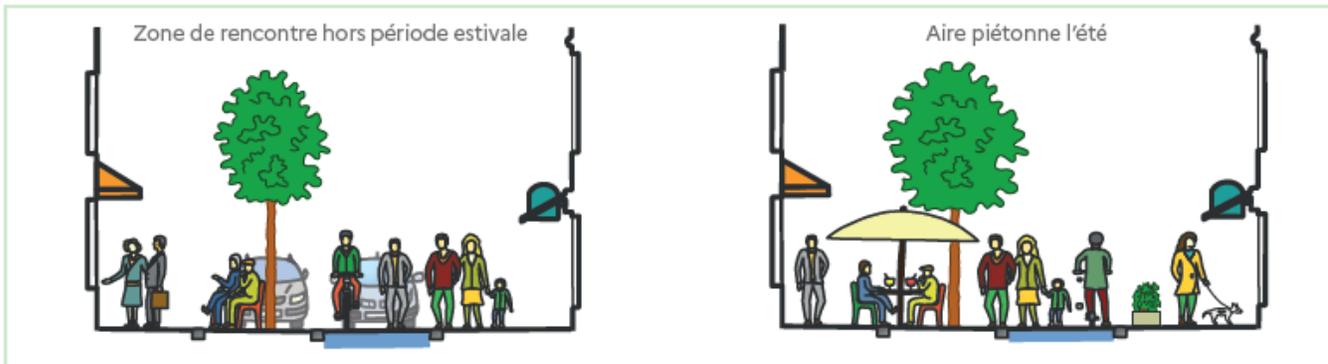
3 « familles » identifiées :

- Changement temporel de **statut zonal** d'une rue ou d'un ensemble de rues
- Partage temporel de **voies** de circulation
- Gestion temporelle d'espaces de **stationnement**



Panorama de cas d'usage

➤ Changement temporel de statut zonal d'une rue ou d'un ensemble de rues



*Présentation de quelques réalisations concrètes
« Boîte à outils – des exemples inspirants »*



Panorama de cas d'usage

➤ Partage temporel des voies

- Fermeture ou ouverture temporelle à la circulation routière

Accès aux écoles

Rues commerçantes

Accès aux pôles sportifs et/ou culturels

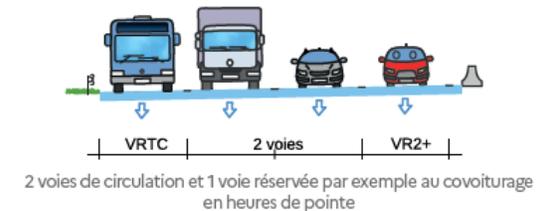
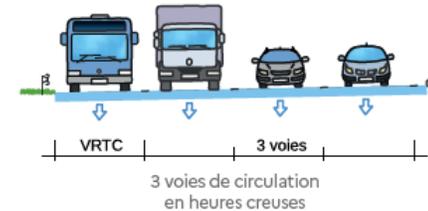
- Ouverture / fermeture de « voies auxiliaires »
- Changement d'affectation dans le temps d'une voie de circulation
- Réversibilité d'une voie ou d'une chaussée

*Présentation du Conseil Départemental Loire-Atlantique (44) :
Voie réversible du Pont de Saint-Nazaire*

*Présentation de la Semitan :
Partage temporel de la voie en faveur des transports collectifs*



© Corine Pin Consultante mobilité - Agoracité



Rendez-vous Mobilités du Cerema du 6 avril 2023
Le partage temporel, un outil d'optimisation de la voirie urbaine et des espaces publics

Panorama de cas d'usage

➤ Gestion temporelle d'espaces de stationnement

- Changement d'affectation dans le temps d'un espace de stationnement
- Autorisation temporelle de stationnement ou d'arrêt

*Présentation du Grand Lyon (69) :
Partage temporel de la voirie en faveur des véhicules de livraison*

*Présentation de la Semitan :
Partage temporel de la voirie en faveur des transports collectifs*



MERCI DE VOTRE ATTENTION