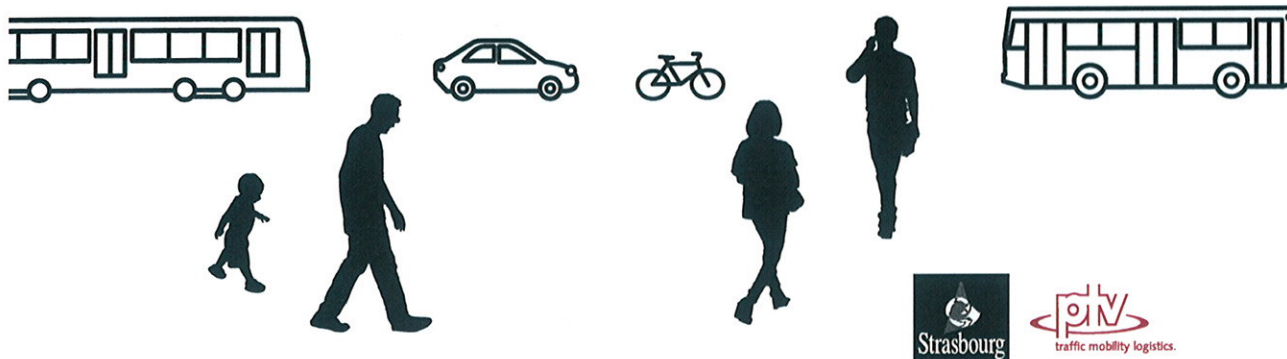


Vers un « Code de la rue »

Hiérarchisation du réseau viaire

UN PARTAGE ÉQUILIBRÉ DE L'ESPACE PUBLIC URBAIN
ET UNE MOBILITÉ « SOBRE »



→ Le nouveau plan de déplacements urbains (PDU) propose
UNE VISION STRATÉGIQUE À MOYEN ET LONG TERME.

→ Le « Code de la rue » apporte des **RÉPONSES CONCRÈTES**
À COURT TERME

- pour un partage de l'espace public urbain plus équilibré
- en privilégiant les modes de déplacements actifs (piétons, vélos)
- en garantissant l'accessibilité raisonnée des automobiles



→ En premier lieu, il s'agit de procéder à une **HIÉRARCHISATION** de l'ensemble des voiries (rues, artères, avenues, boulevards, chaussée, etc.) de la Cus pour une meilleure lisibilité.

L'objectif de cette classification sera la **MODÉRATION DE LA CIRCULATION « VOITURE »** à l'échelle de la Cus, en particulier dans son usage individuel.

→ Le concept des **ZONES DE RENCONTRES ET UNE « CHARTE PIÉTONNE »** compléteront, dans un deuxième temps en septembre, ce dispositif du « Code de la rue ».

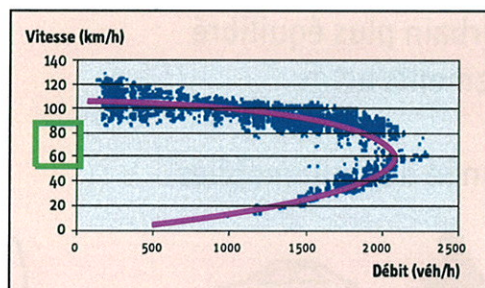


3. Hiérarchisation du réseau viaire

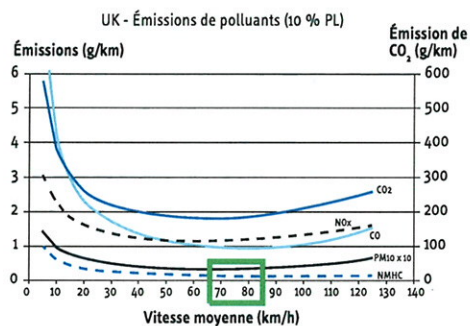
LES LEVIERS DE LA MOBILITÉ SOBRE • LA VITESSE

→ La réduction des vitesses sur autoroute et voie rapide urbaine

Débit en fonction de la vitesse de circulation sur une autoroute urbaine (1 voie)



Émissions de gaz en fonction de la vitesse Royaume Uni (2005)

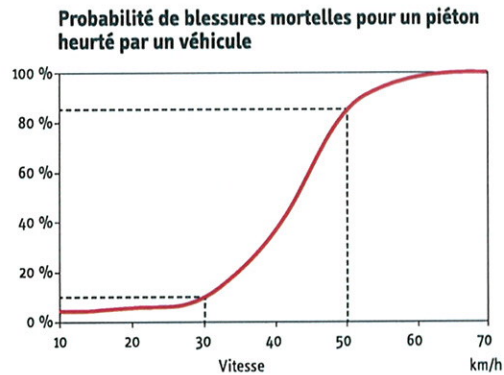


Une vitesse de 70 km/heure favorise la fluidité de la circulation et une émission faible de polluants.

4. Hiérarchisation du réseau viaire

LES LEVIERS DE LA MOBILITÉ SOBRE • LA VITESSE

→ La réduction des vitesses en agglomération



Une modération de la vitesse limite les accidents de la route et assure une meilleure sécurité routière.

5. Hiérarchisation du réseau viaire

LES LEVIERS DE LA MOBILITÉ SOBRE • LE PARTAGE DE L'ESPACE

→ Le partage des espaces « circulés »

3 voies de circulation générale sur 1 km et 1 heure de pointe

	Voie 1	Voie 2	Voie 3	Taux occupation	Nombre de personnes	Nombre de véhicules	Émission de CO2 [kg/km]
Voiture	1800	1800	1800	1,2	6480	5400	810
Covoiturage	0	0	0		0	0	0
Autocars	0	0	0		0	0	0
Somme					6480	5400	810

2 voies de circulation générale et 1 voie autocars + covoiturage sur 1 km et 1 heure de pointe

	Voie 1	Voie 2	Voie 3	Taux occupation	Nombre de personnes	Nombre de véhicules	Émission de CO2 [kg/km]
Voiture	0	1800	1800	1,2	4320	3600	540
Covoiturage	720	0	0	2	1440	720	108
Autocars	12	0	0	60	720	12	18
Somme					6480	4332	666

En créant une voie spécifique aux transports en commun et aux véhicules proposant le covoiturage sur autoroute, le même nombre de personnes, avec moins de véhicules, peut être transporté tout en réduisant l'impact environnemental.

6. Hiérarchisation du réseau viaire

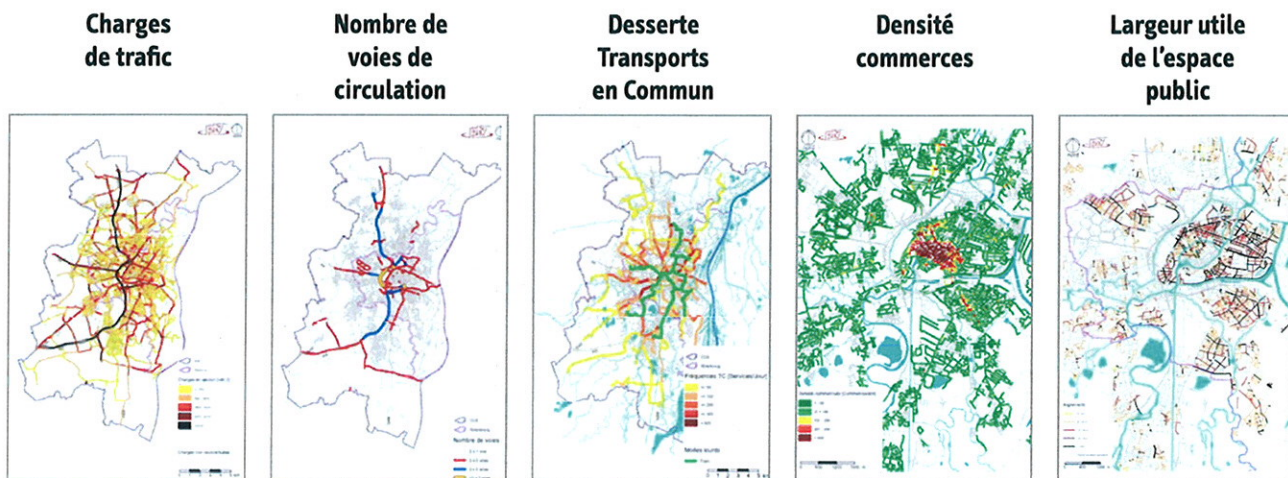
LES LEVIERS DE LA MOBILITÉ SOBRE • LE PARTAGE DE L'ESPACE

- Un aménagement cohérent de l'espace public
- Pour une bonne compréhension des usagers
- Sur toute la Cus, il s'agit de mettre en cohérence le statut, la fonction, l'aménagement et la réglementation d'une voie de circulation.



7. Hiérarchisation du réseau viaire

- Un diagnostic en vue de la hiérarchisation de l'ensemble du réseau de voirie et leur affectation en intégrant entre autres :

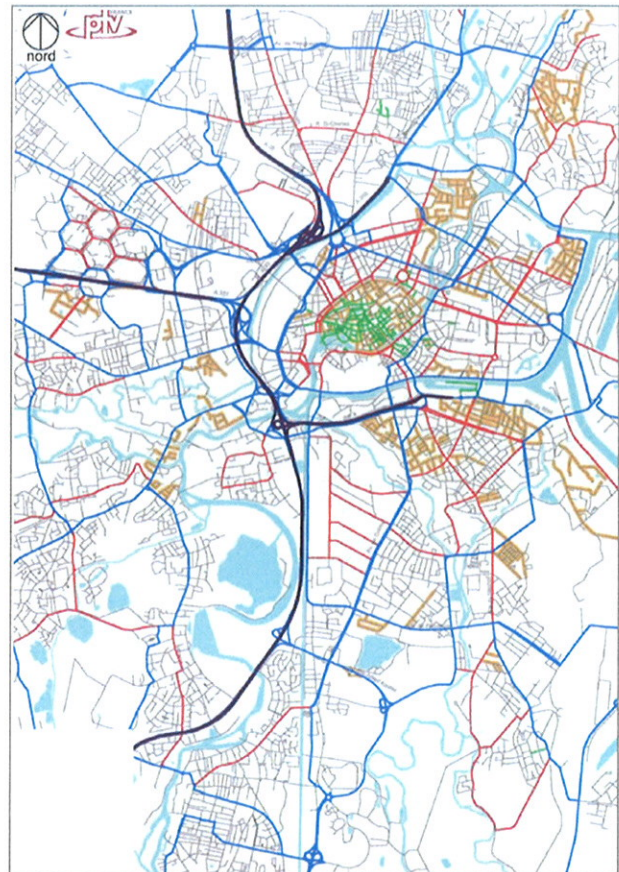


8. Hiérarchisation du réseau viaire

→ DÉFINIR UNE GRILLE DE HIÉRARCHISATION afin d'attribuer une fonction à chaque voie de la Cus en zones bâties

→ Et aboutir à une carte de hiérarchie

- Voies 30 actuelles
- Voirie**
- Hyperstructurant
- Structurant d'agglomération
- Distribution
- Desserte
- Zones de rencontre



9. Hiérarchisation du réseau viaire

→ Zones bâties

Niveau de réseau	Caractéristiques fonctionnelles en section courante				Carrefours		Modes alternatifs à l'automobile		
	Fonction privilégiée	Plage de vitesse / niveau de trafic	Gabarit de chaussée en section courante	Stationnement sur chaussée	Types de points d'échanges	Accès VP directs riverains	TC	Vélos	Piétons
1 Hyperstructurant	Trafic d'échange avec l'extérieur	70 / 90	2x2 ou plus	Non	Carrefours dénivelés sauf exception	Non	Possibilité d'affectation de voie bus+ covoiturage	Interdit	Interdit
2 Structurant d'agglomération	Trafic avec quartiers ou communes éloignés	50	2x1 ou 2x2	Oui, sauf exception. Emplacements matérialisés dans les zones payantes	Carrefour plans, gestion par feux préconisée	Non, sauf situation existante	Insertion de sites propres TC	Pistes cyclables ou mixte en couloirs bus	Cheminement piéton sur trottoir confortable >3m. Traversées selon contexte et aux carrefours principaux
3 Distribution	Trafic entre quartiers ou communes contigus	50 sauf exception (centre-ville par exemple, abords des écoles, commerces)	2x1 ou sens unique	Oui Emplacements matérialisés dans les zones payantes	Gestion par feux ou par régime de priorité	Oui	Possibilité d'insertion de sites propres TC	Pistes ou bandes cyclables	Trottoirs, Traversées en continuité aux carrefours
4 Desserte = zone 30	Desserte locale	30	2x1 ou sens unique	Oui Emplacements matérialisés dans les zones payantes	Carrefours sans feux ni giratoire sauf exception (connexion à la voirie de niveau supérieur ou TCSP)	Oui	Aménagements spécifiques TC ponctuels	Pas d'aménagement spécifique (double-sens systématique) sauf exception	Trottoirs, Traversées admises n'importe où dans la zone 30
5 Zone de rencontre Aire piétonne	Modes actifs	20 au pas		Emplacements matérialisés Non, sauf arrêt	Carrefours sans feux ni giratoire Traitement spécifique TCSP	Oui	non, sauf exception	Pas d'aménagement spécifique Autorisés sauf exception	Prioritaire

