

# Pratiques françaises en matière d'aménagements TC

*Insertion urbaine des transports collectifs de surface*

## Améliorer la performance des transports collectifs

**Plus rapides, plus fréquents, plus fiables** : Il est possible d'améliorer les réseaux de bus existants en garantissant aux usagers une certaine fiabilité, sans forcément recourir à des investissements lourds.

La série de fiches « insertion urbaine des transports collectifs de surface » traite des questions d'aménagement de voirie et de signalisation routière liées à l'interface entre ces systèmes de transport et les autres usages de de l'espace public

**Embouteillages, stations de bus « minimalistes », horaires trop dépendants de la circulation générale et trop peu fréquents** : en l'absence de mesures, le bus « classique » peut devenir rapidement de moins en moins attractif comparativement au tramway ou au BHNS type tramway.

**Il est pourtant possible de changer son image, d'améliorer son efficacité, et de donner envie aux voyageurs de l'utiliser** : faciliter sa progression par des aménagements de voirie, lui donner la priorité aux carrefours, espacer les arrêts pour optimiser son temps de trajet, réduire les temps d'échange voyageurs en station... La palette d'outils est large. Cette fiche recense les différentes mesures et aménagements permettant, pour un coût limité, d'améliorer la performance des lignes de transport collectif. Elle s'appuie sur des retours d'expérience de plusieurs réseaux français, notamment ceux de Nantes, Metz, Grenoble et du département du Bas-Rhin.



# La fiche IUTCS n°5 bientôt publiée

## Objectifs :

- Faire connaître les aménagements Bus innovants existant sur les réseaux français
- Développer ces bonnes pratiques pour la performance des bus



**Cerema**

*Insertion urbaine des transports collectifs de surface*

### Améliorer la performance des transports collectifs

Plus rapides, plus fréquents, plus fiables : il est possible d'améliorer les réseaux de bus existants en garantissant aux usagers une certaine fiabilité, sans forcément recourir à des investissements lourds.

La série de fiches « insertion urbaine des transports collectifs de surface » traite des questions d'aménagement de voirie et de signalisation routière liées à l'interface entre ces systèmes de transport et les autres usages de de l'espace public.

Embouteillages, stations de bus « minimalistes », horaires trop dépendants de la circulation générale et trop peu fréquents : en l'absence de mesures, le bus « classique » peut devenir rapidement de moins en moins attractif comparativement au tramway ou au BHNS type tramway.

Il est pourtant possible de changer son image, d'améliorer son efficacité, et de donner envie aux voyageurs de l'utiliser : faciliter sa progression par des aménagements de voirie, lui donner la priorité aux carrefours, espacer les arrêts pour optimiser son temps de trajet, réduire les temps d'échange voyageurs en station... La palette d'outils est large. Cette fiche recense les différentes mesures et aménagements permettant, pour un coût limité, d'améliorer la performance des lignes de transport collectif. Elle s'appuie sur des retours d'expérience de plusieurs réseaux français, notamment ceux de Nantes, Metz, Grenoble et du département du Bas-Rhin.



Collection | Références

# Sommaire

---

## Les aménagements en section courante

**Le couloir bus**

**Le couloir bus temporel**

**Le couloir alterné latéral**



**Le couloir axial bidirectionnel à voie unique**

**L'interruption de couloir avec priorité bus**

**La zone à trafic limité**

# Sommaire

---

## Les aménagements en carrefour

La priorité TC aux carrefours à feux

La priorité TC aux giratoires

→ Par feux

→ Par l'aménagement



# Sommaire

---

## Les aménagements en station

### La station apaisée



### La vente de titre en station

### Autoriser la montée par toutes les portes

# Participez à ce retour d'expérience !

Si vous avez réalisé des aménagements bus et des évaluations récentes :

- Gains chiffrés
- Coûts des aménagements

Faites en profiter les autres réseaux français !

Contactez-nous :  
[nicolas.speisser@cerema.fr](mailto:nicolas.speisser@cerema.fr)  
03 87 20 45 23



*Insertion urbaine des transports collectifs de surface*

### Améliorer la performance des transports collectifs

Plus rapides, plus fréquents, plus fiables : il est possible d'améliorer les réseaux de bus existants en garantissant aux usagers une certaine fiabilité, sans forcément recourir à des investissements lourds.

La série de fiches « insertion urbaine des transports collectifs de surface » traite des questions d'aménagement de voirie et de signalisation routière liées à l'interface entre ces systèmes de transport et les autres usages de de l'espace public.

Embouteillages, stations de bus « minimalistes », horaires trop dépendants de la circulation générale et trop peu fréquents : en l'absence de mesures, le bus « classique » peut devenir rapidement de moins en moins attractif comparativement au tramway ou au BHNS type tramway.

Il est pourtant possible de changer son image, d'améliorer son efficacité, et de donner envie aux voyageurs de l'utiliser : faciliter sa progression par des aménagements de voirie, lui donner la priorité aux carrefours, espacer les arrêts pour optimiser son temps de trajet, réduire les temps d'échange voyageurs en station... La palette d'outils est large. Cette fiche recense les différentes mesures et aménagements permettant, pour un coût limité, d'améliorer la performance des lignes de transport collectif. Elle s'appuie sur des retours d'expérience de plusieurs réseaux français, notamment ceux de Nantes, Metz, Grenoble et du département du Bas-Rhin.



Collection | Références