

# TRAMWAY ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES : VERS DE NOUVEAUX RÉFÉRENTIELS

Le retour d'expérience d'**EGIS** sur le projet T6 Nord du **SYTRAL**



# PRÉAMBULE

## **REMERCIEMENTS**

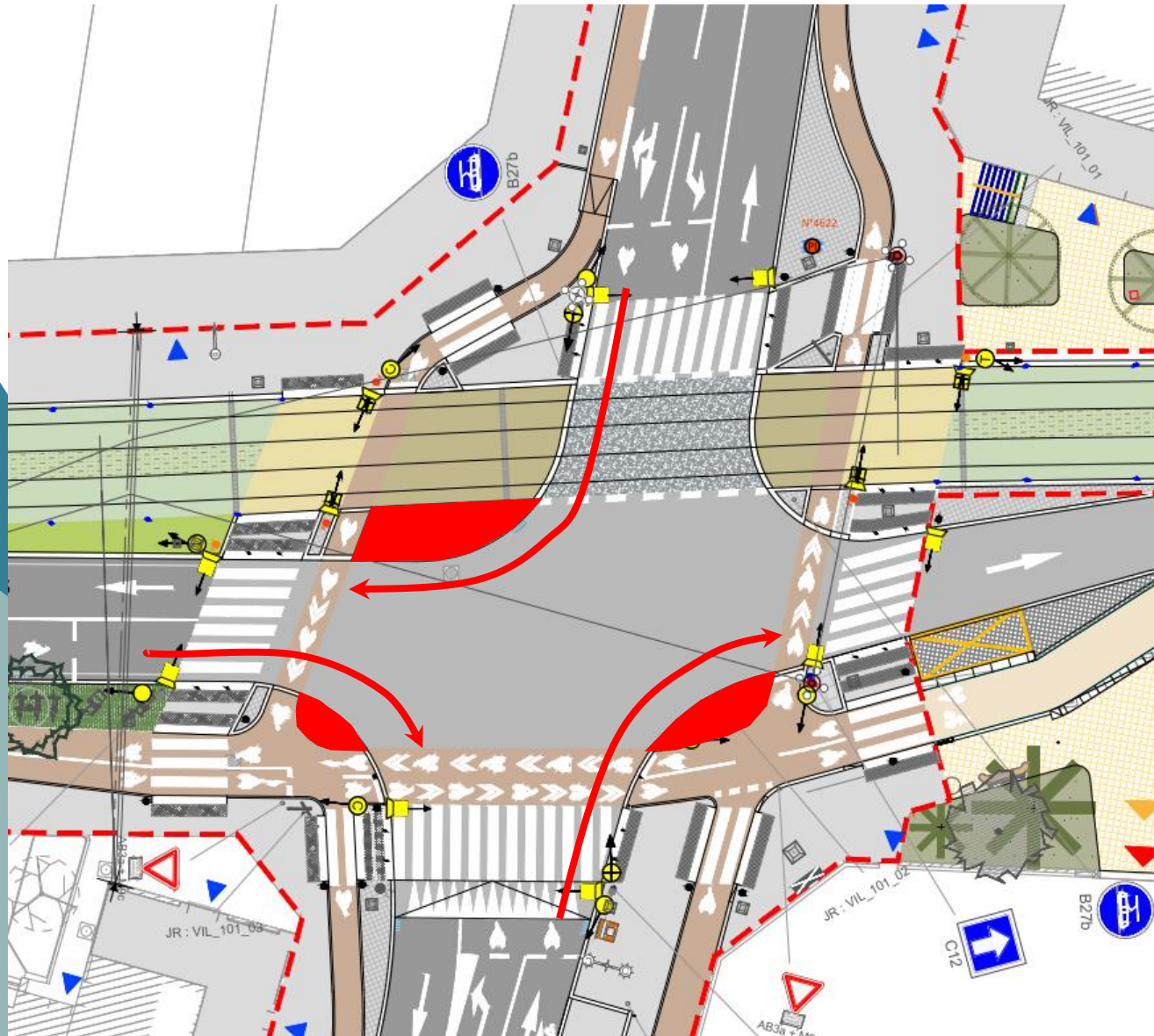
Merci au CEREMA et au STRMTG de nous permettre de participer à cette présentation.  
Merci également au SYTRAL de nous autoriser à présenter ces quelques extraits des études en cours du projet T6 Nord.

## **ETAT D'AVANCEMENT DU PROJET T6 NORD**

Le tramway T6 Nord du SYTRAL est actuellement en fin de phase PRO. Les éléments techniques qui sont présentés dans le présent document n'ont donc à ce jour pas encore été validés par le STRMTG à ce stade des études.  
Le rendu du DPS (Dossier Préliminaire de Sécurité) est prévu pour fin de l'année 2022.

# PARTIE 1 – LES CARREFOURS

# LES CARREFOURS À LA HOLLANDAISE

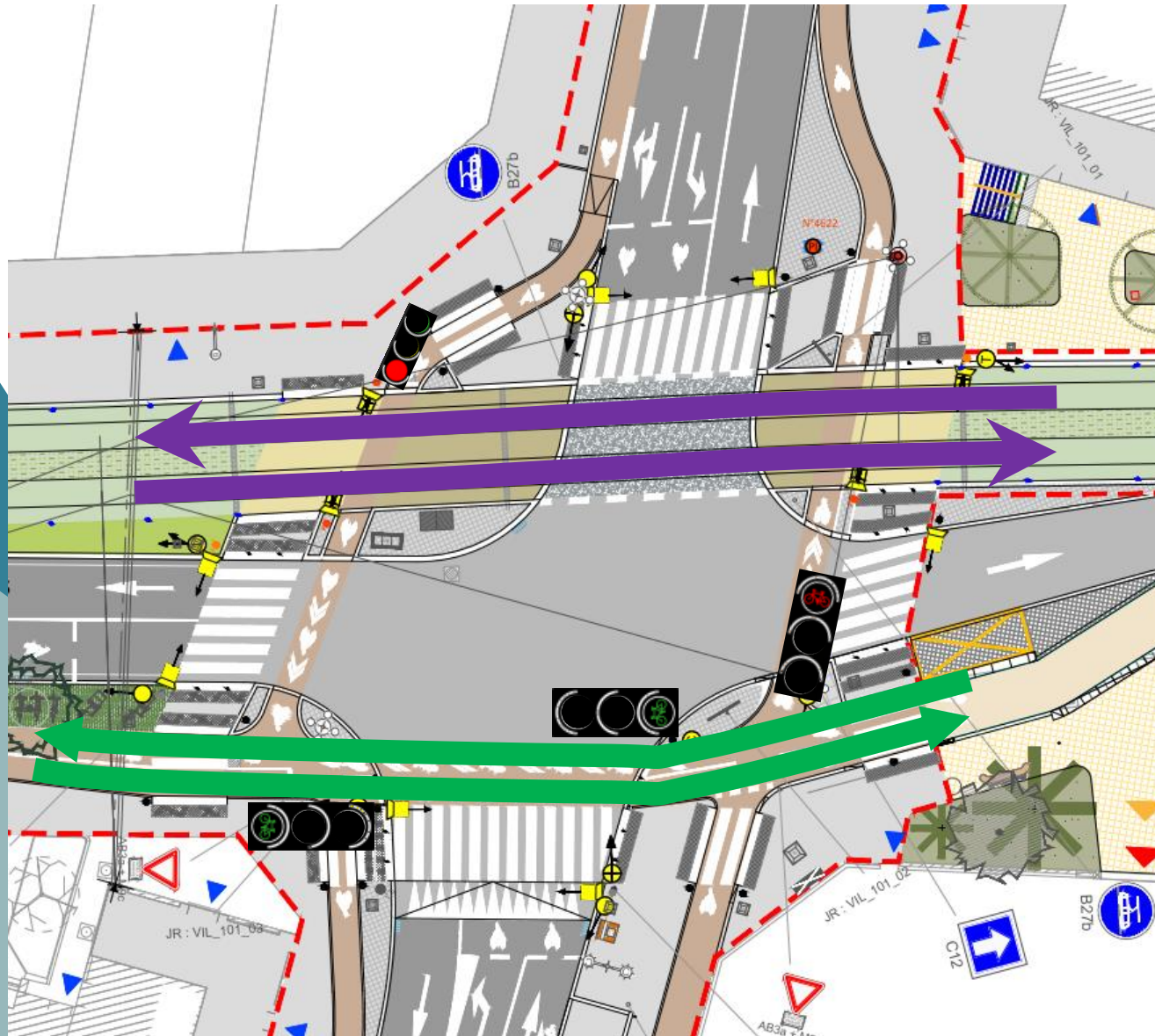


## Ilots de coin en amande :

- ⇒ protection des cyclistes (angles morts)
- ⇒ Meilleure visibilité mutuelle

## Bordures arrasées sur la piste cyclable

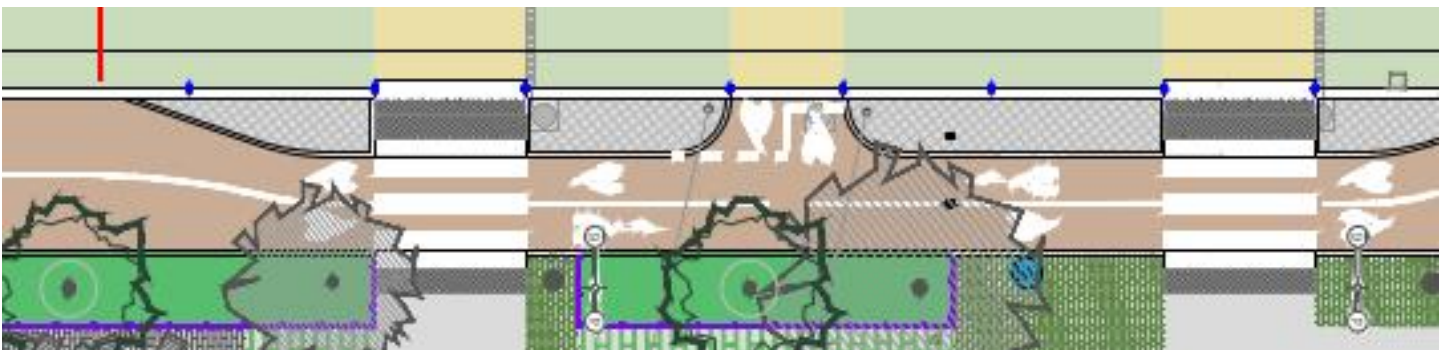
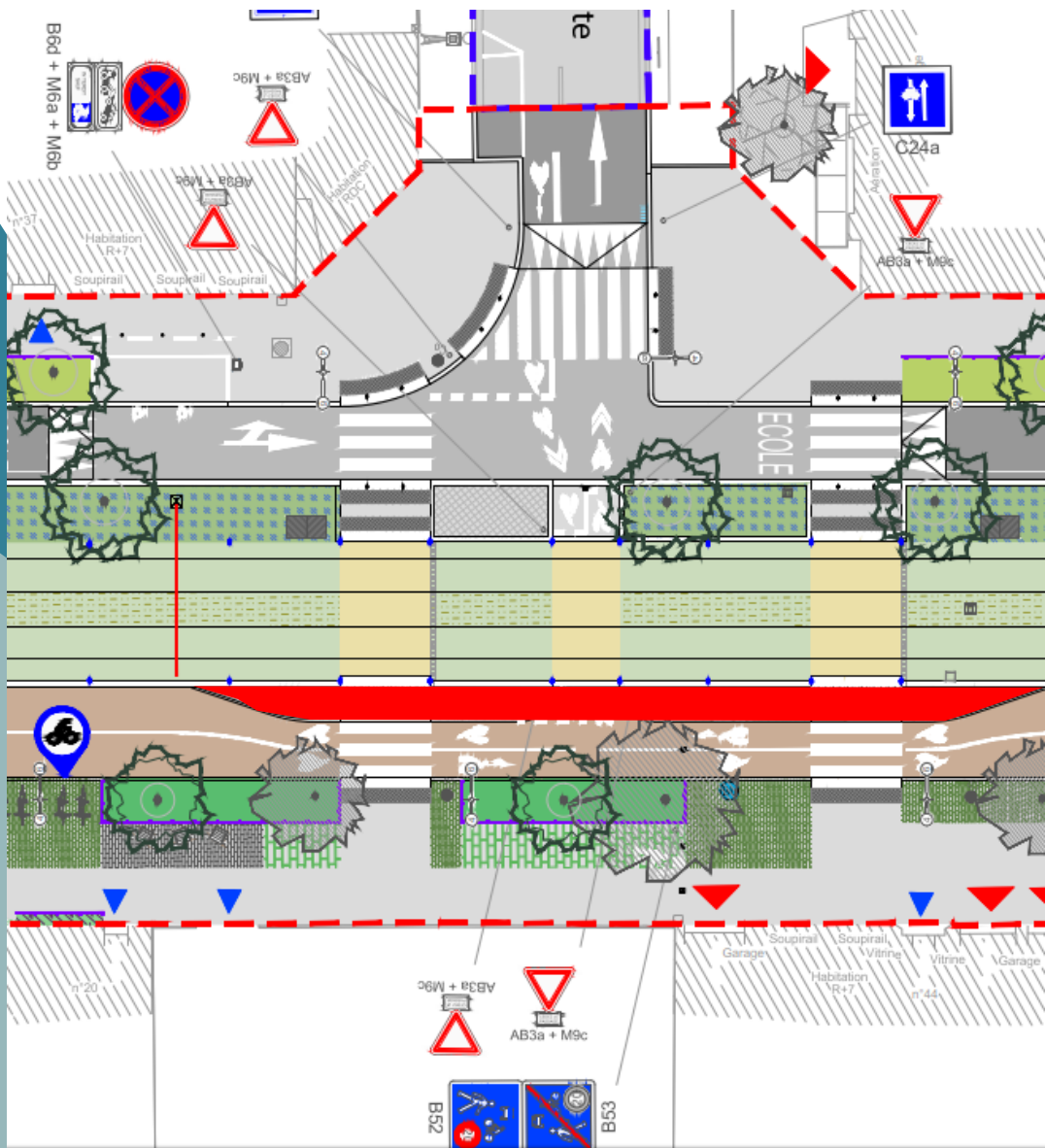
# LES CARREFOURS À LA HOLLANDAISE



## Sécurisation vis-à-vis du tramway :

- ⇒ Canalisation des flux vélos
- ⇒ Eloignement de la plateforme
- ⇒ Des signaux tricolores plus lisibles
- ⇒ Orthogonalisation des flux avec le tram
- ⇒ Compatibilité vélo/tram sécurisée

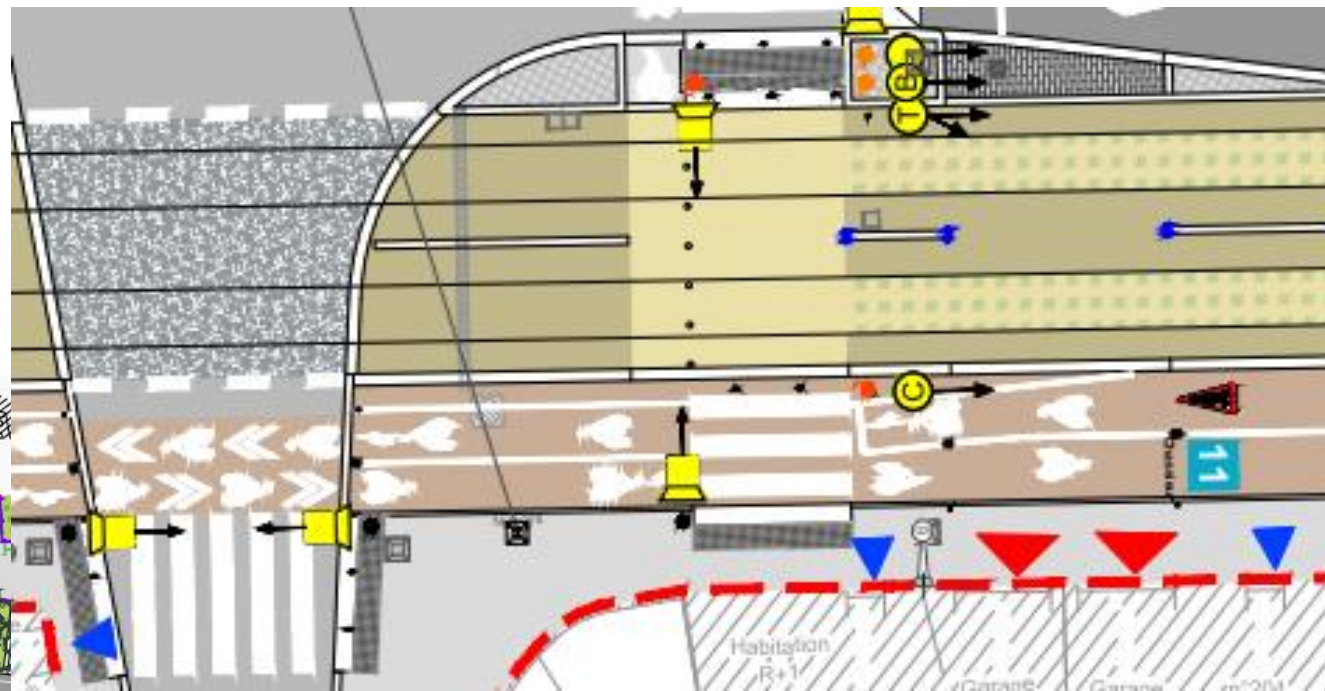
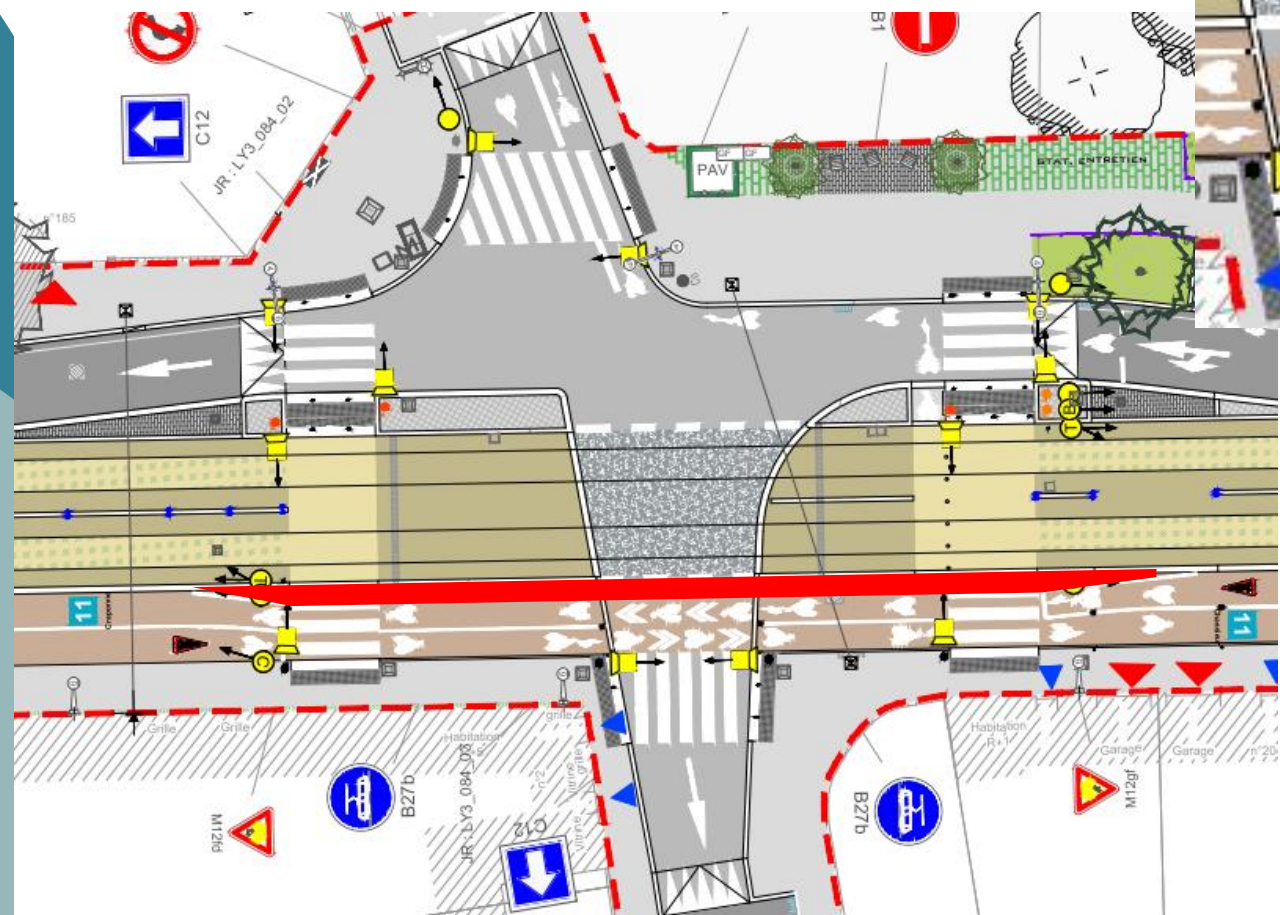
# LES « ZONES TAMPON »



**Avec un profil confortable :**

- ⇒ Ilot refuge 2m
- ⇒ Gestion dissociée avec/sans feux possible

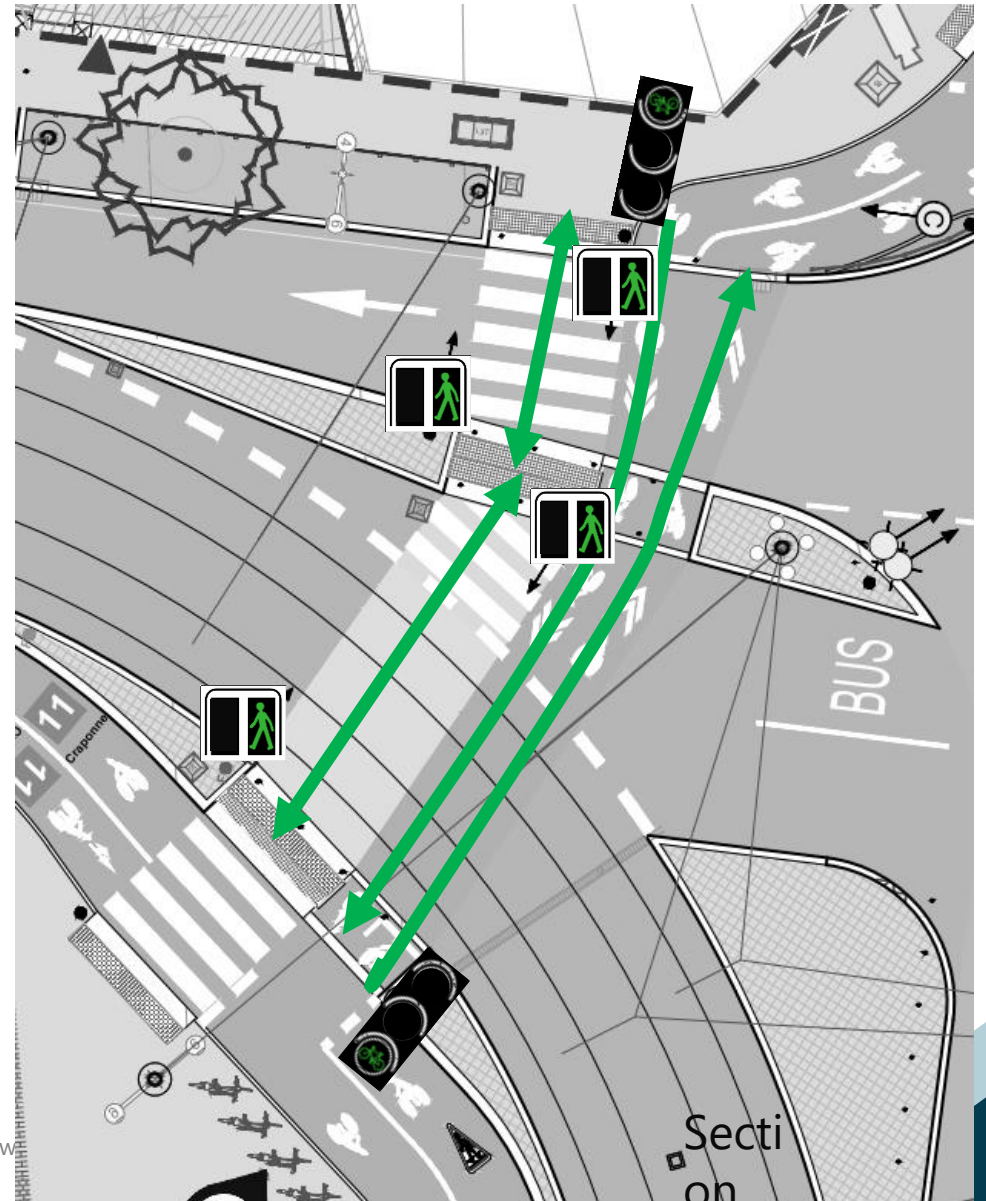
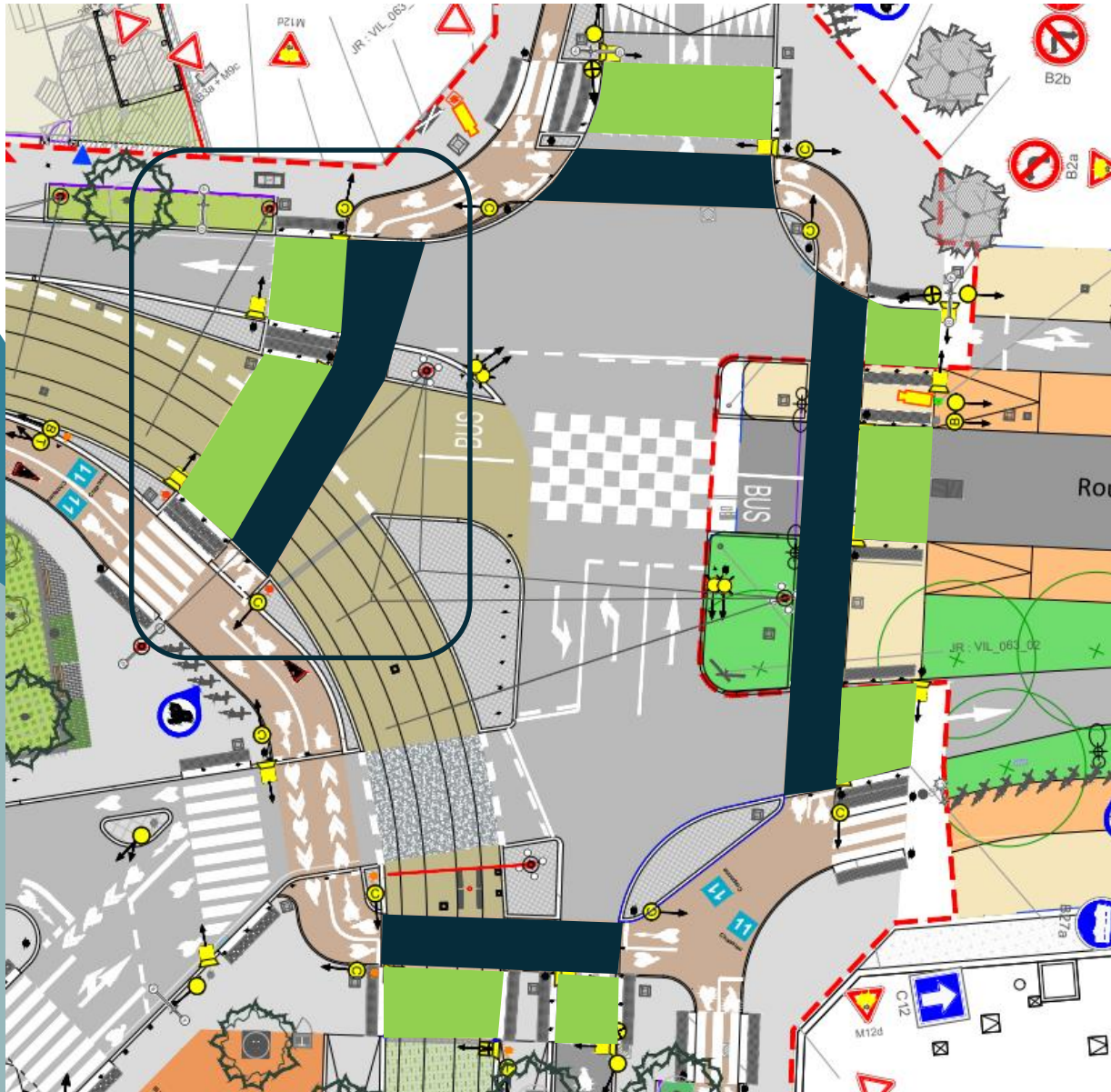
# LES « ZONES TAMPON »



**Avec un profil contraint :**

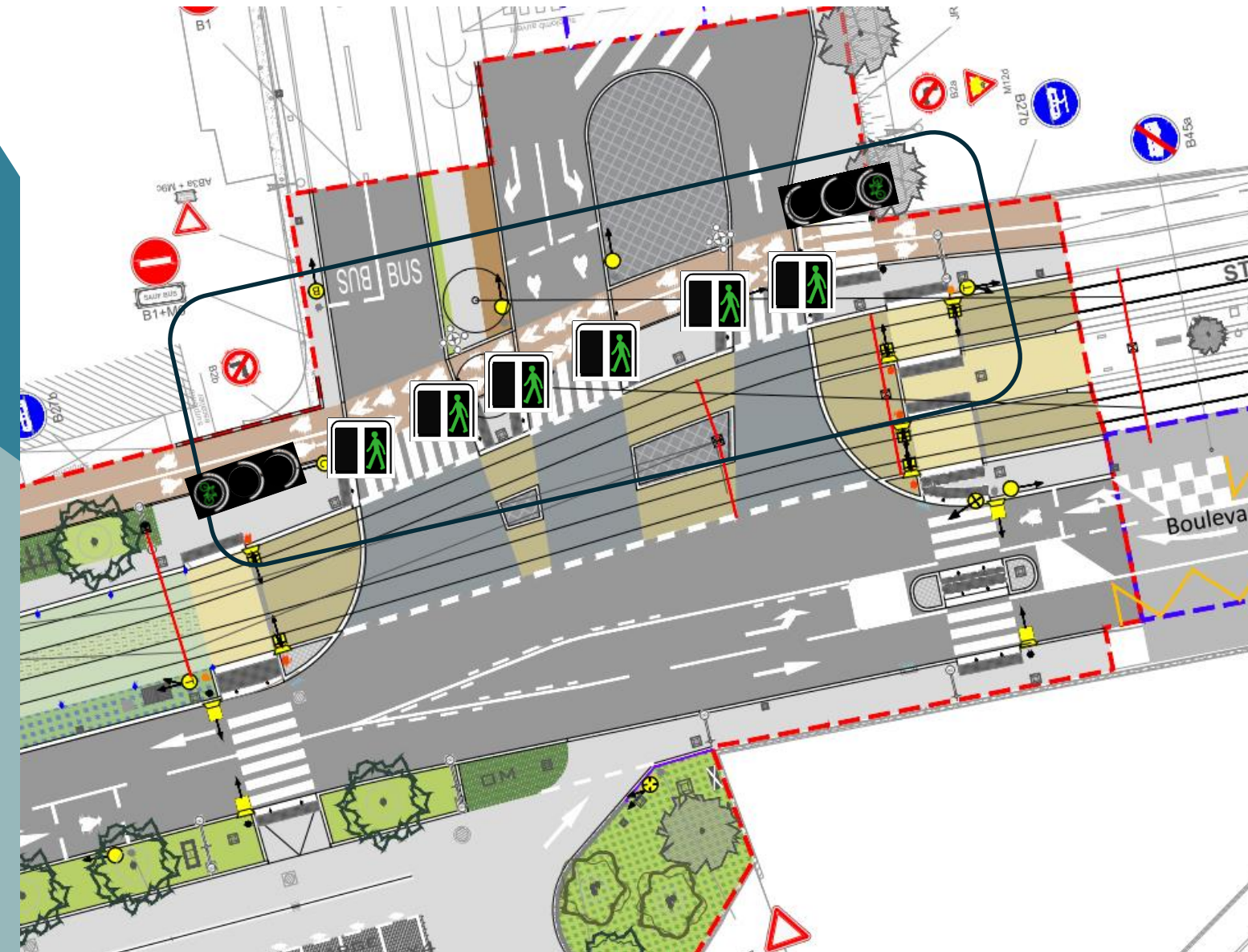
- ⇒ Ilot « technique » de 1m
- ⇒ Gestion complète par feux nécessaire

# GESTION CONTIGUË VÉLOS/PIÉTONS





# GESTION CONTIGUË VÉLOS/PIÉTONS



## Gestion avec traversées multiples

⇒ Feux tricolores pour les cyclistes

- Meilleure lisibilité
- Meilleure crédibilité
- Meilleur respect ?

# QUESTIONS / REPONSES

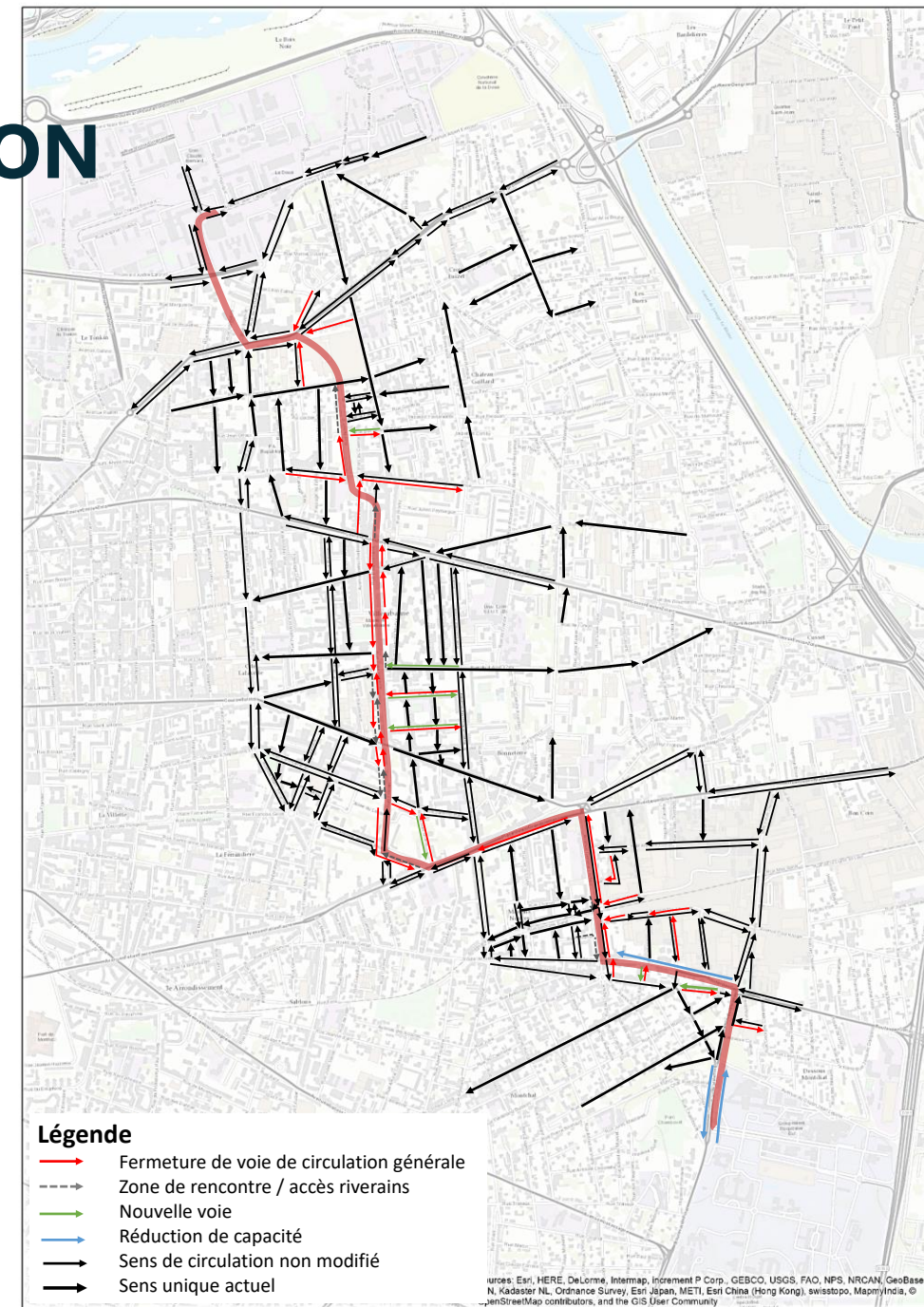
# PARTIE 2 – PLAN DE CIRCULATION ET AMENAGEMENTS

# TRAVAIL SUR LE PLAN DE CIRCULATION

Sur 50% du tracé de la ligne, la séparation des vélos vis-à-vis du trafic motorisé n'étant pas possible, faute d'un profil suffisamment large et malgré la suppression du stationnement en surface, **des mesures ont été prises sur le plan de circulation pour permettre la mixité d'usage** :

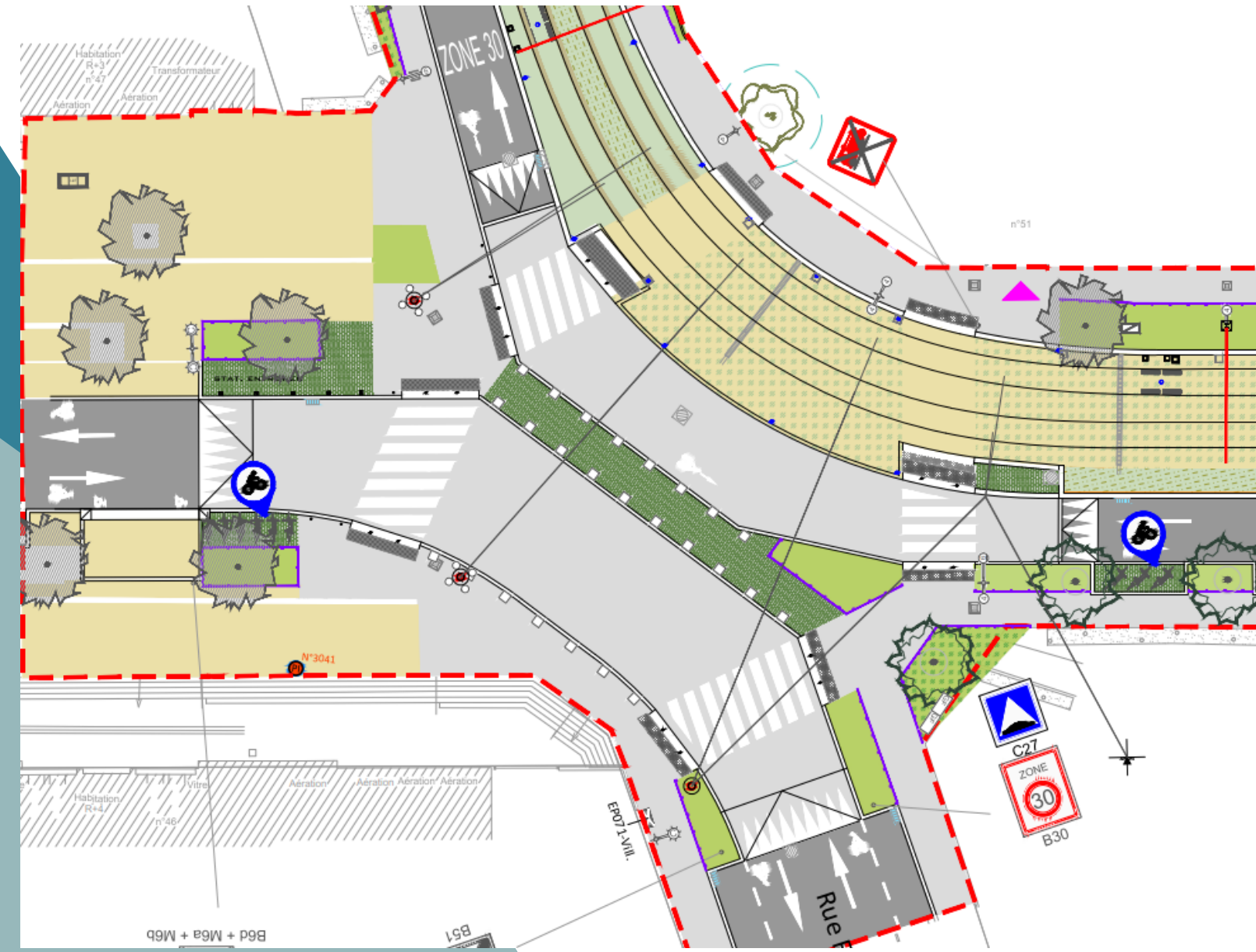
- Mises à sens unique
- Inversions de sens / mise en œuvre d'un « filtre modal » pour limiter le transit

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRACTIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000		Piste ou bande cyclable	
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000		Piste ou bande cyclable	
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000		Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	



# TRAVAIL SUR LE PLAN DE CIRCULATION

« Filtre modal »

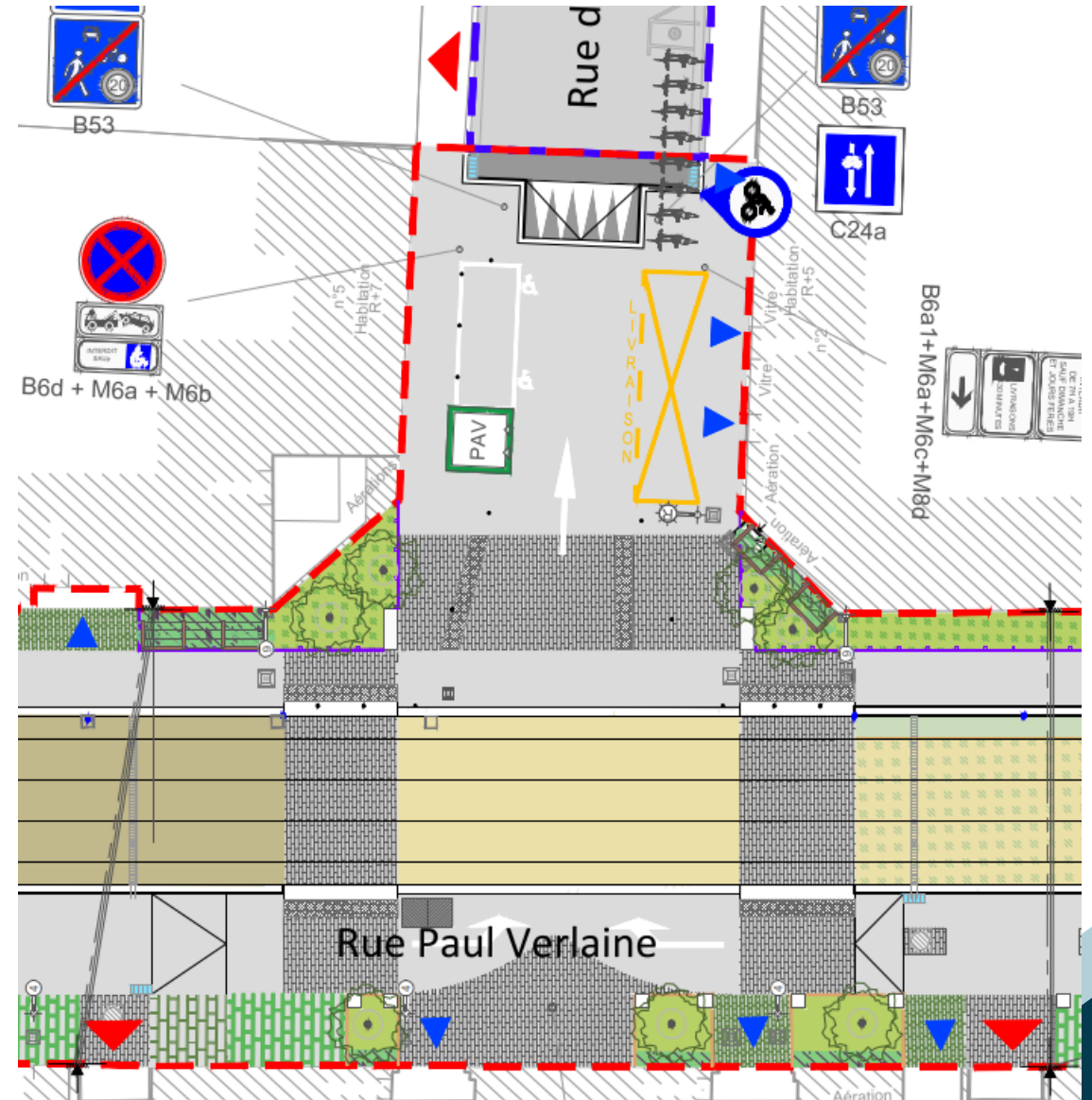


# TRAVAIL SUR LE PLAN DE CIRCULATION ET LA VOIRIE

« Têtes-bèches »

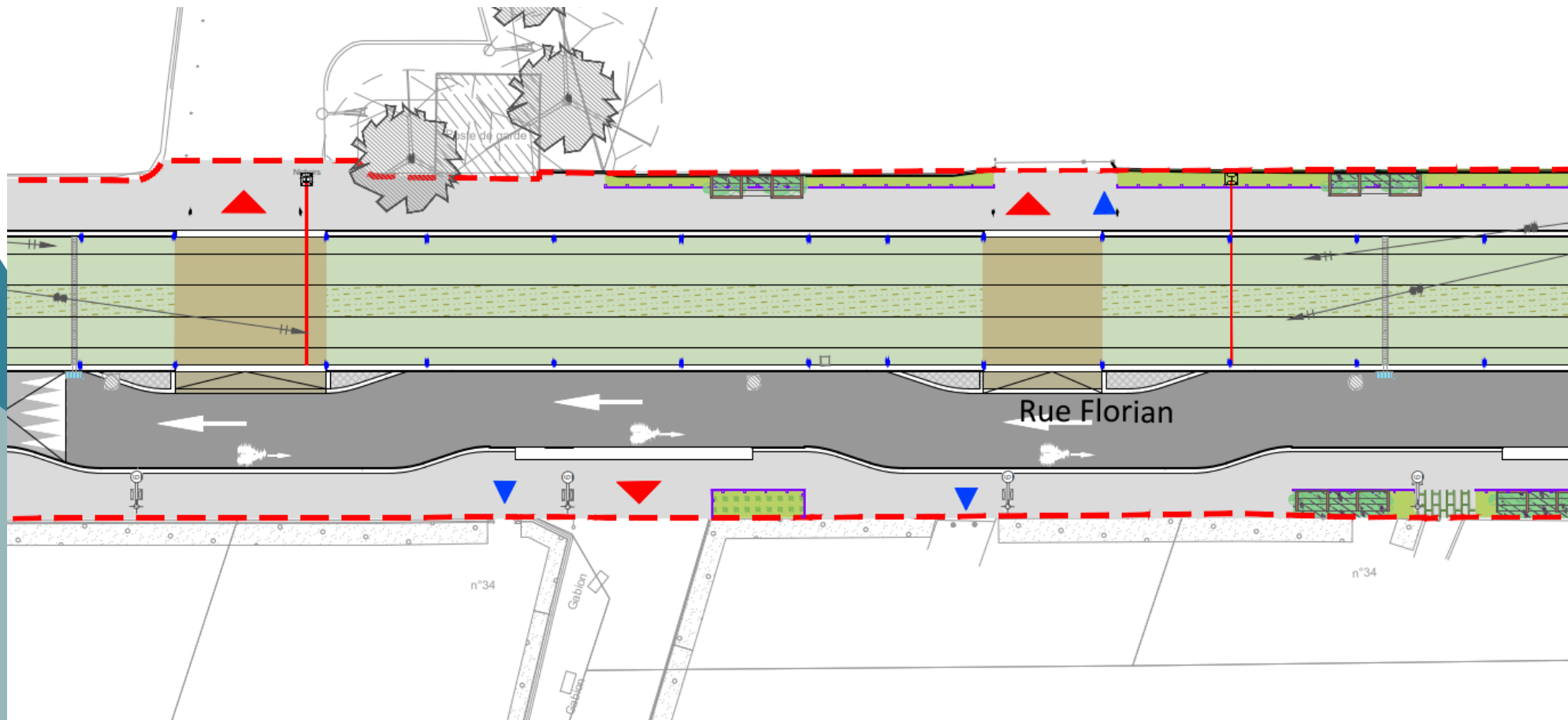
Trottoirs traversants

Plateaux



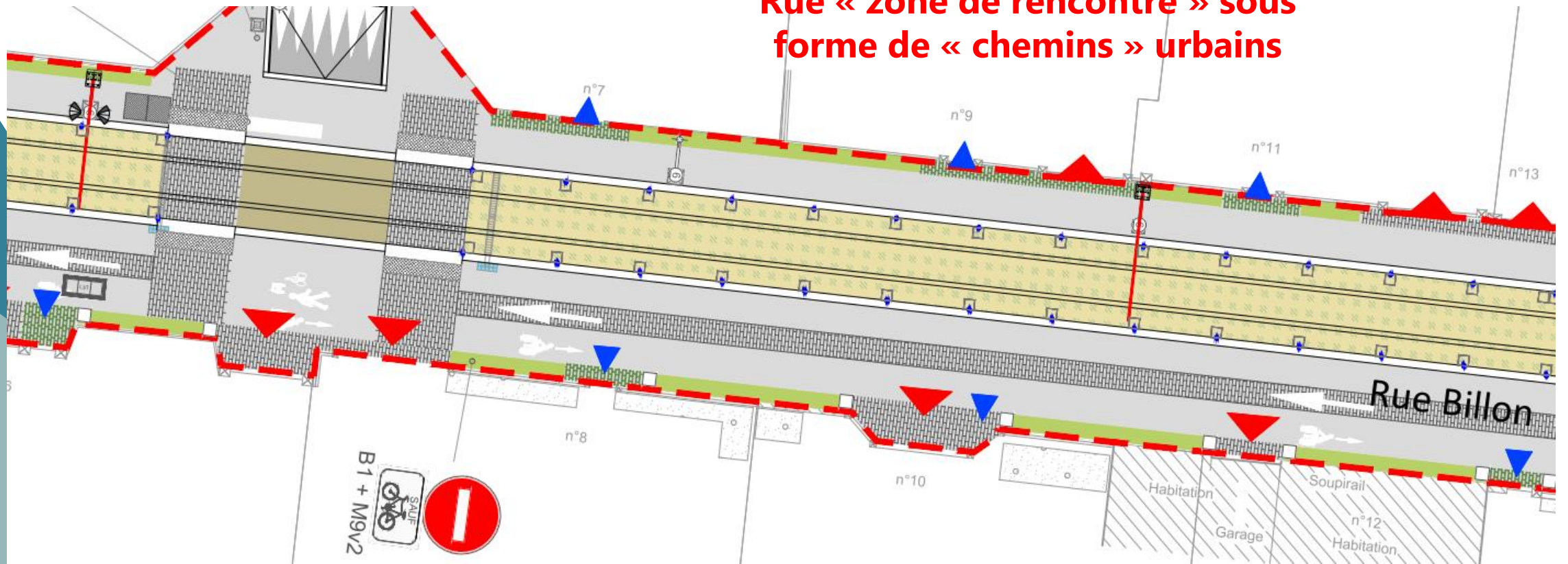
# TRAVAIL SUR LE PLAN DE CIRCULATION ET LA VOIRIE

## Chicanes



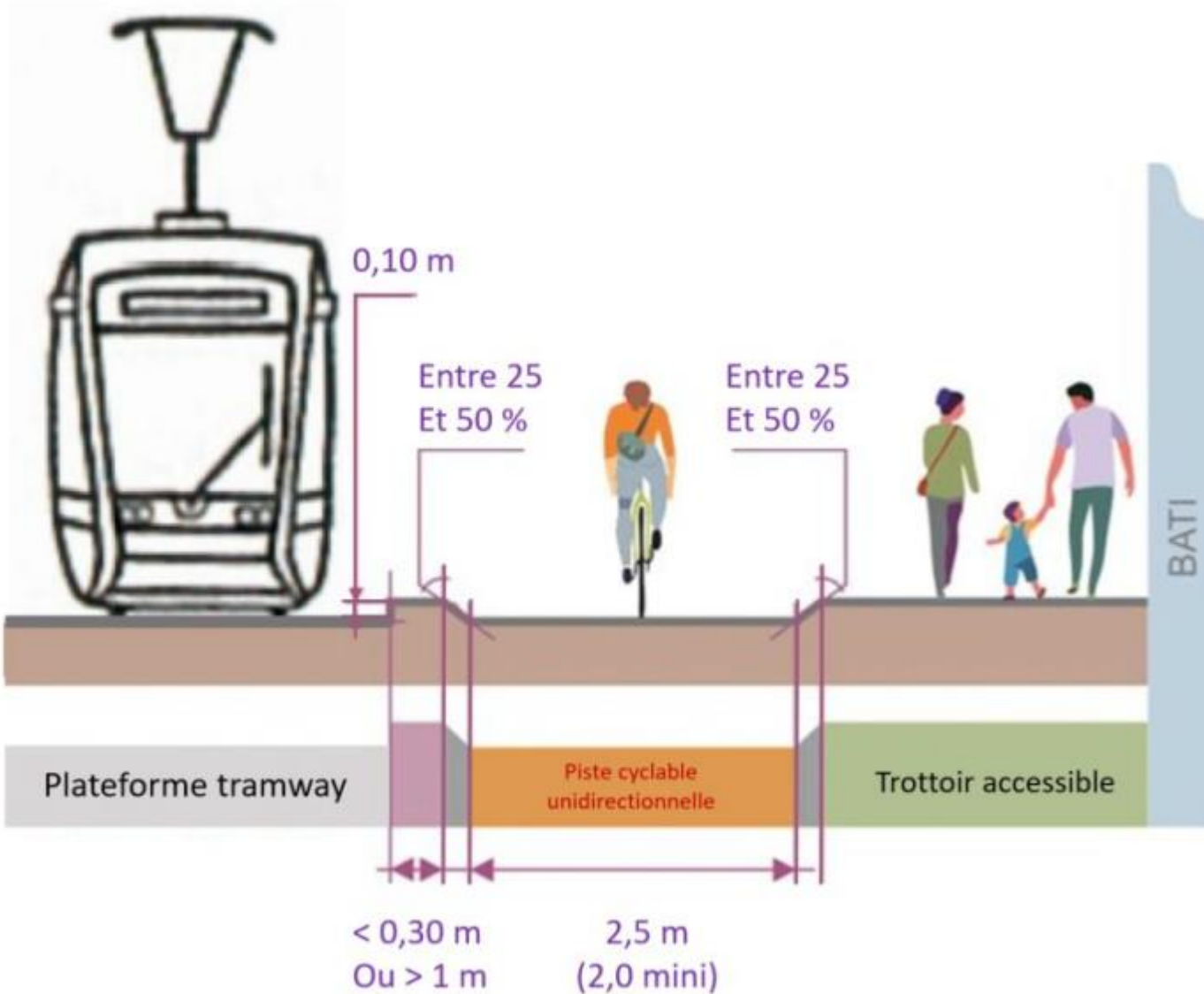
# TRAVAIL SUR LE PLAN DE CIRCULATION ET LA VOIRIE

Rue « zone de rencontre » sous forme de « chemins » urbains





# LA « BORDURE PARDONNANTE »



Piste cyclable sans bordures pardonnantes



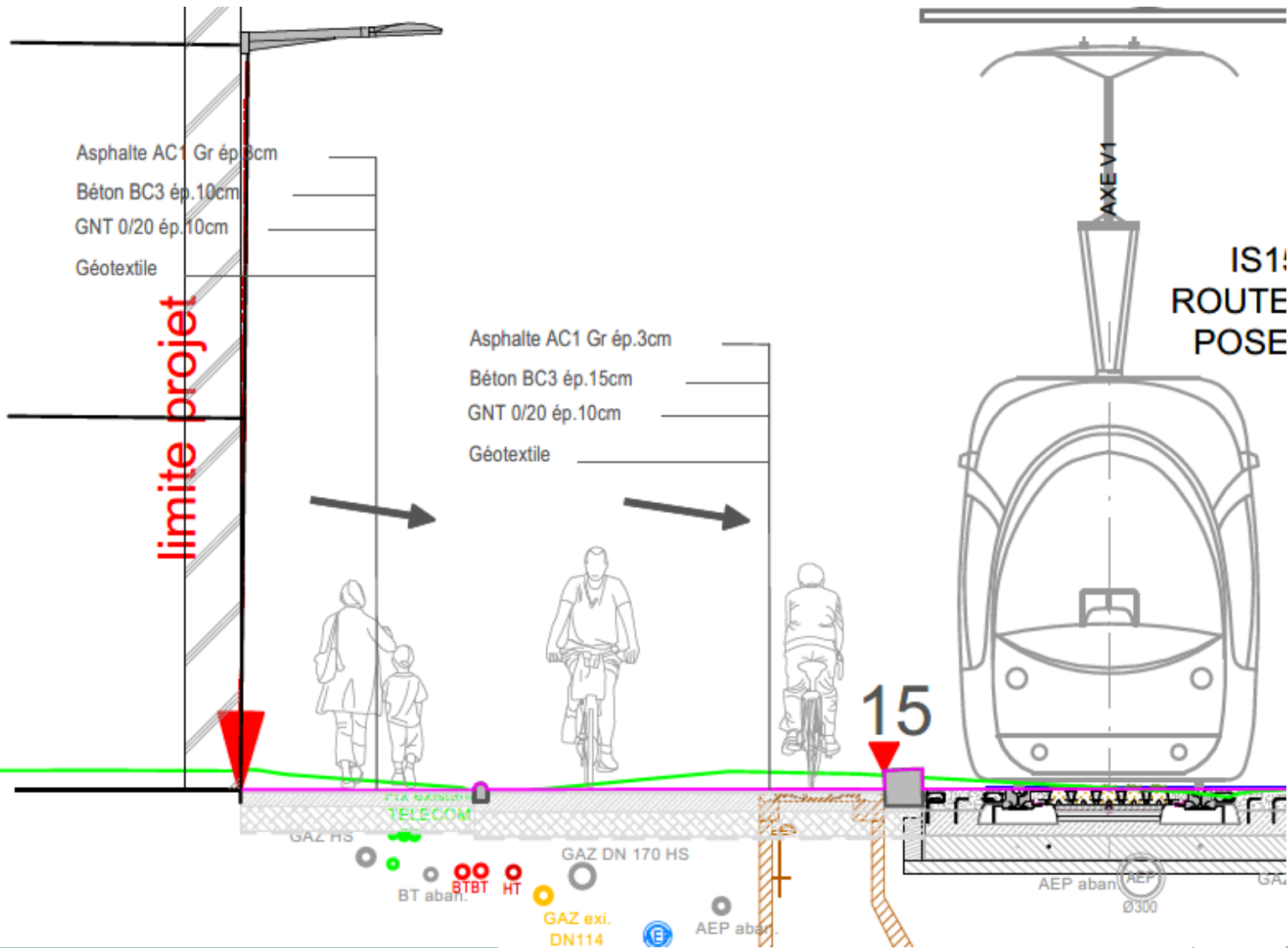
Piste cyclable avec bordures pardonnantes coté trottoir



Piste cyclable avec bordures pardonnantes de chaque coté



# LA « BORDURE PARDONNANTE »



# QUESTIONS / REPONSES