

# La rue partagée

Auteurs :

Eric Monceyron, Communauté urbaine de Bordeaux

Yves Cohen Egis,

Samuel Zerbib : Aximum

Pour éviter que l'espace public soit sans cesse obsolète par son incapacité à évoluer au bon rythme, Le groupe Egis a mis au point une démarche de conception qui rend l'espace public évolutif et dynamique. Focus sur la rue de demain, qui facilitera l'expression de la vie sociale et du vivre ensemble au sein de la cité.

## Aujourd'hui

Même si on assiste depuis une trentaine d'années à un début de rééquilibrage de l'espace viaire au détriment de l'automobile, d'une manière générale, l'aménagement des voiries urbaines, visant à favoriser les transports collectifs (sites propres) et les modes actifs (vélo, marche), reste conçu à partir de logiques d'opportunités liées à des réaménagements de voiries.

Alors que les attentes et les pratiques des citoyens évoluent et s'avèrent de plus en plus diverses, les rationalités aménagistes et gestionnaires peinent à sortir des logiques fonctionnalistes assignant à chaque type d'espace une fonction unique.

L'approche de l'espace public est essentiellement basée sur l'ajout ou la modification d'espaces dédiés au fur et à mesure de l'émergence d'usages.

### Une logique d'aménagement en lanier dédiée, un site pour chacun



Mais attribuer à chaque mode de déplacement un site dédié (piétons, cyclistes, transports collectifs, etc.) n'est possible que dans les limites imposées par la largeur. Il n'est donc plus possible de considérer l'espace public comme une juxtaposition des sites propres de chacun, il vaut mieux penser à un lieu de cohabitation harmonieuse à tous.

### Le concept de la rue intelligente

La rue intelligente porte l'ambition de concilier tous les usages de l'espace public, actuels et futurs, en intégrant leur temporalité d'expression au sein de l'espace. Il s'agit de s'adapter aux évolutions des modes de vie pour ne plus perpétuer un processus qui rend l'espace public sans cesse obsolète par son incapacité à évoluer au bon rythme.

Basée sur l'affectation dynamique des espaces de la rue, la solution de rue intelligente est particulièrement adaptée aux espaces fortement contraints au sein desquels s'expriment des usages à priori antagonistes et de forte intensité.

La solution de rue intelligente permet de concilier les usages et les capacités circulatoires de la rue, elle permet l'expression de la vie sociale et du vivre ensemble au sein de la cité

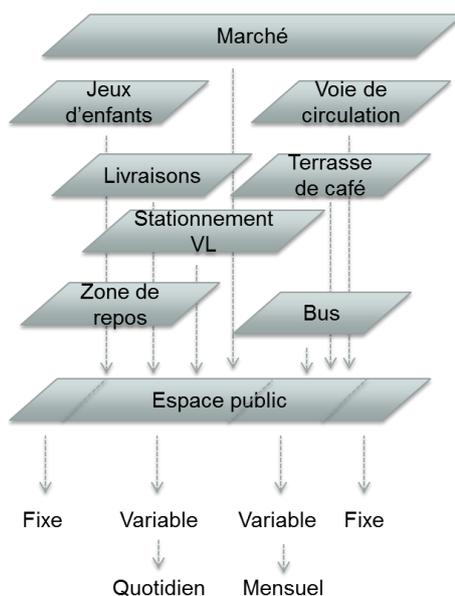
Finalement, les voies de circulation dédiées aux modes actifs et aux transports en commun restent principalement pensées pour les déplacements domicile-travail. Pourtant, si ces motifs de déplacements structurent encore les mobilités urbaines, ils sont désormais loin d'en constituer les motifs principaux.

Depuis un siècle, l'allongement sans précédent de l'espérance de vie, celui du temps libre, voire également l'organisation du travail, ont bouleversé les pratiques et les rythmes urbains.

L'aménagement et la gestion urbaine doivent prendre en compte ces transformations.

Le concept de rue intelligente propose d'explorer et d'étendre les solutions déjà développées sur les infrastructures routières pour les mettre au service de la vie urbaine, des usages et des gens pour retrouver la rue comme espace de sociabilité.

La rue doit évoluer dans la même temporalité que les usages. Il est donc important de construire les fonctions de la rue par superposition. Donc, bien définir les besoins en espace public généré par chaque usage et de superposer ces différents espaces publics générés. Puis identifier les recouvrements et intégrer la temporalité.



La temporalité des usages . Egis

La rue devient intelligente car elle repose sur l'affectation variable de l'espace selon les différentes temporalités d'usages :

Cela peut intégrer bien entendu la temporalité quotidienne ou hebdomadaire, mais aussi intégrer les temporalités longues des évolutions sociétales

Ce principe d'aménagement constitue aussi une solution plus économique que la construction de nouvelles infrastructures, qui n'est pas toujours possible en ville.

La rue peut aussi être considérée comme intelligente car elle peut être non prédéterminée dans sa forme en adoptant une surface plane absente de délimitations physiques, mais aussi car elle est interactive avec les usagers, les informations d'affectations des usages se trouveront sur smartphone et les usagers pourront accéder à des fournitures de services numériques associées.

## La concrétisation d'une idée : le Quai Deschamps à Bordeaux devient le « Quai Partagé »

Bordeaux métropole a la volonté de reconquérir son espace urbain, de restituer de l'espace à vivre pour ses citoyens, et d'évoluer vers une mobilité raisonnée, plus fluide et plus efficace.

Le quai Deschamps à Bordeaux doit faire face à une nouvelle urbanisation paysagère qui le longe. Cette nouvelle urbanisation paysagère « le Parc des Angéliques » ne correspond pas à l'état fonctionnel du quai d'aujourd'hui.

Nous avons aujourd'hui 2x2 voies de circulation (voie bus dans chaque sens), une absence de stationnement et des circulations piétonnes quasi-inexistantes de par le fait que les voitures empiètent sur le trottoir.



Aujourd'hui – Ggogle Maps

Pour répondre aux enjeux de la métropole sans nuire au niveau de service, Egis et Aximum proposent le « Quai partagé ». Demain, Bordeaux aura 3 voies de circulation : l'usage variant au fil de la journée. Un vrai trafic pendulaire pour les bus. Du stationnement tout le long du quai et un l'espace piéton restitué.



De 7h00 à 9H00



De 15h00 à 19H00

Aux heures de pointe du matin, 2 voies sont affectées dans le sens « entrant » de la ville, une dédiée aux bus et aux vélos et l'autre pour la circulation générale; la troisième voie est pour l'autre sens de circulation. Aux heures de pointe du soir, c'est l'inverse.

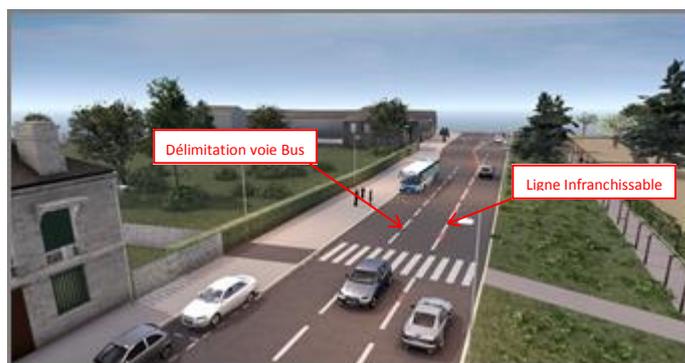
Aux heures creuses, le trafic est plus faible, la voie centrale est neutralisée, restituant un espace convivial et « aéré », dans la continuité du Parc aux Angéliques.

### Présentation de la solution technique

Des panneaux à diodes , de type « full matrix », implanté aux accès du quai, et rappelés à intervalles fixes, indiquent l'affectation de chaque voie de circulation en temps réel (tous modes, ou « bus + vélos », ou fermée).



Le marquage « permanent » (T3-5U) est conforme à la norme pour délimiter une voie bus. Des plots lumineux rouge sont encastrés dans la chaussée, le long de ce marquage; tels que dans l'expérimentation du Pont de Saint Nazaire (44), ils formalisent une ligne infranchissable lorsqu'ils sont allumés.



Deux intersections posaient question car leur configuration évoluait selon le scénario. Egis propose de s'inspirer d'une expérimentation londonienne pour la gestion de ces zones de « conflits » en milieu urbain. Cette approche restant à valider par le CEREMA.



<https://youtu.be/vVoMuHJBxUM>

## Biographie



**Eric MONCEYRON** est depuis 2011 à Bordeaux Métropole, il exerce actuellement des fonctions de chef de projets après avoir été chef de mission pour l'organisation du congrès mondial ITS 2015.

Professionnel de la direction de projets et de politiques publiques dans l'aménagement du territoire et la mobilité, il a exercé les responsabilités de directeur général adjoint au sein de deux communautés d'agglomération Pau et Orléans. Il a précédemment dirigé des équipes pluridisciplinaires et des grands travaux au sein de services de l'Etat.

Ingénieur en Chef de la fonction publique territoriale, il est diplômé de l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE - 1986), titulaire d'un doctorat en contrôle des systèmes de l'Université de Technologie de Compiègne (UTC - 1991).

---



**Yves COHEN** possède 35 années d'expérience en ingénierie et en pilotage de projets. Il est actuellement directeur de développement de la mobilité et des systèmes dans le Groupe Egis

Il intervient dans tous les projets complexes en systèmes en tant que directeur technique et support. Il intervient en Direction de projet sur tous les projets complexes et stratégiques du groupe Egis.. Sa compétence dans les nouvelles technologies lui a valu un certain nombre de prix sur des systèmes d'informations. Il est le rédacteur de nombreux articles et il est membre de ATEC- ITS France .

**Yves COHEN** est reconnue par ses pairs comme étant innovant et fédérateur.

### Formation

1981 Ingénieur- Ecole Supérieure d'Informatique, d'Electronique et d'Automatisme, Paris

1982 DEA d'Automatisme, Faculté de Lyon 2003

2003 Certification AFITEP en gestion de projet – reconnue par l'ICEC (Certified Cost Engineer)

- conforme aux normes EN 29001 et EN 45013
- qualification en connaissances générales, coûtéance, planification et estimation

« Les Rencontres de la Mobilité Intelligente 2017



**Samuel Zerbib**, a rejoint Aximum (Groupe Colas) en 2014, en tant que Directeur d'Exploitation des établissements Génie Électrique et Système, au sein du Pôle Services pour la Mobilité.

Ingénieur diplômé de l'École Centrale Marseille, il pilote sur le territoire national la mise en œuvre et l'exploitation des Solutions de Mobilité proposées par Aximum, destinées à la gestion du trafic et des équipements dynamiques, d'infrastructures, du stationnement, de l'éclairage public et du contrôle d'accès.