



Aménagements cyclables : séparation ou mixité ?

Le frein n°1 aux déplacements à vélo est le trafic motorisé. Convaincre un maximum de citoyen-ne-s de se mettre en selle requiert de pouvoir se déplacer de manière efficace, sans avoir à subir la pression du trafic motorisé.

Idéalement, la ville cyclable comprend :

- un **réseau structurant de pistes cyclables séparées**, avec des intersections sécurisées, qui relie les principaux pôles urbains ► ± 20% des voiries
- un maillage de **rues apaisées à très faible trafic motorisé** ► ± 80% des voiries

Rues apaisées ?

La grande majorité des voiries n'ont pas vocation à accueillir des pistes cyclables séparées. Un cycliste peut cohabiter avec les voitures, là où elles sont peu nombreuses et leur vitesse réduite. Une rue qui ne peut accueillir de pistes cyclables est donc une rue qui doit être vidée de son excédent de trafic motorisé. L'objectif est de "**démotoriser**" ces rues afin de rendre cette **cohabitation possible et non stressante** pour les cyclistes. Au final, les rues apaisées profitent à tous (piétons, riverains...).



Si la réduction de la vitesse est importante, elle est loin de suffire à elle seule : une rue saturée de voitures, même roulant au pas, ne permet pas de circuler à vélo dans de bonnes conditions.

Pour concrétiser ces rues apaisées, le **plan de circulation automobile** est un outil indispensable : son objectif doit être de canaliser le trafic motorisé sur les axes prévus à cet effet (et pourvus d'aménagements cyclables séparés), et de supprimer le trafic de transit dans les rues de quartiers afin que n'y subsiste que le trafic local de destination.



Réseau structurant : la séparation n'est rien sans l'efficacité

Les pistes cyclables ont pour objectif :

- d'instaurer des itinéraires cyclables lisibles, efficaces et confortables pour tous les cyclistes ;
- d'éloigner les cyclistes du trafic motorisé et de ses nuisances (insécurité, bruit, pollution).



Le développement du vélo ne peut se faire au détriment des piétons : il est important de systématiquement maintenir un trottoir confortable et bien distinct du cheminement cyclable, pour ne pas créer de conflits entre cyclistes et piétons.



On distingue souvent les aménagements pour les cyclistes aguerris (moins sécurisants car mêlés au trafic motorisé, mais plus rapides), et ceux pour les cyclistes moins téméraires (généralement plus sécurisants, mais qui imposent de grands détours, des largeurs inconfortables ou des arrêts intempestifs). Aucun cycliste ne devrait avoir à choisir entre sécurité et efficacité. Pour être vraiment **concurrentiels**, les aménagements cyclables doivent être conçus de manière à accueillir tous les cyclistes, lents et rapides, expérimentés ou non, en offrant un **itinéraire sécurisé et efficace**.

LES RÉSEAUX VÉLO EN RÉGION BRUXELLOISE

Le Plan Régional de Mobilité "**Good Move**" prévoit 3 niveaux de qualité de réseau pour chaque mode, notamment pour le vélo :

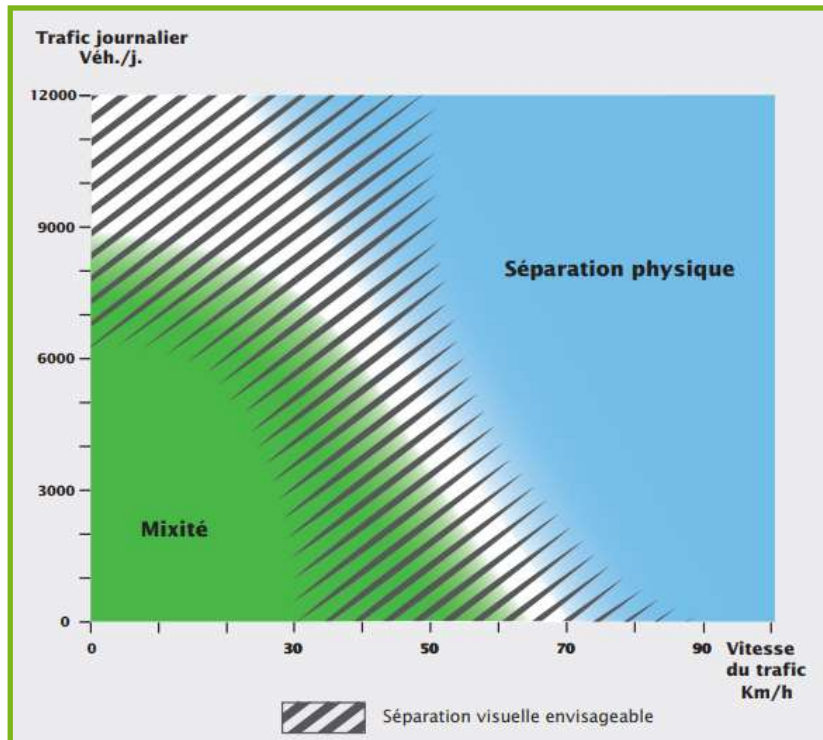
- **VÉLO PLUS** : réseau principal et structurant permettant notamment des liaisons interrégionales (*en rouge*).
- **VÉLO CONFORT** : réseau intra-régional desservant les quartiers par des voiries apaisées autant que possible (*en bleu*).
- **VÉLO QUARTIER** : le reste des voiries accessibles au vélo



► Carte des réseaux consultable sur [Mobigis](#) > Réseau > SMV vélo

Ville cyclable idéale vs réalité de terrain

Il n'est pas toujours possible d'appliquer ce modèle idéal sur le terrain, soit à cause d'un manque de volonté politique, soit à cause de circonstances locales particulières... Il est alors nécessaire de trouver une solution qui, à défaut d'être idéale, permet malgré tout d'améliorer concrètement la situation.



Là où l'idéal néerlandais considère que la séparation physique de l'aménagement cyclable est nécessaire à partir de 2000 véhicules/jour, les références bruxelloises et wallonnes envisagent la mixité pour des volumes de trafic 2 à 3 x plus importants (à 30 km/h).

Entre mixité et séparation, la "zone grise" permet d'envisager des solutions intermédiaires : piste cyclable marquée, bande cyclable suggérée...

Source : Dupriez B., "Quel aménagement choisir ?", SPW, Namur, 2012.

Ne pas figer le profil de la voirie

Une fois placés, certains éléments sont particulièrement compliqués à bouger par la suite : accès souterrains, installations techniques, arbres... Il est donc important de veiller à ce que ces éléments compromettent le moins possible les possibilités d'évolution future.



Ex : Le stationnement en voirie reste un obstacle majeur à la réalisation de pistes cyclables séparées lors de réaménagements de voirie. Or il est de plus en plus courant d'ajouter des alignements d'arbres entre les emplacements de parking. Le jour où la suppression du stationnement sera envisageable, ces arbres risquent pourtant de rendre impossible l'installation d'une piste cyclable.

Le piège du sous-dimensionnement

Trop souvent, la piste cyclable est la "variable d'ajustement". C'est alors la largeur disponible (ou que les pouvoirs publics acceptent de libérer pour le vélo) qui va décider de la faisabilité d'un aménagement séparé ou de sa qualité.

La piste cyclable idéale permet à un cycliste de doubler un cycliste plus lent, ou de rouler à deux de front confortablement. La question de la largeur de l'aménagement est donc cruciale. **Sous-dimensionner une piste cyclable** réduit considérablement son utilité et son utilisation. Elle peut assurer la sécurité du déplacement, mais elle **limitera le potentiel cyclable d'un axe sur le long terme** (au vu de son coût, ce type d'infrastructures perdure généralement sur plusieurs décennies). Mieux vaut donc assurer dès le départ une largeur correcte, qui permette de soutenir la croissance des déplacements à vélo.



- ▶ En **Wallonie**, le standard pour une piste cyclable séparée unidirectionnelle est de **1,75 m**.
- ▶ En **région bruxelloise**, ce standard est de **1,80 m (2,50 m** sur le réseau structurant VÉLO PLUS).



Les **pistes cyclables marquées** constituent souvent un moyen d'assurer un certain confort et un minimum de sécurité pour les cyclistes, en attendant un aménagement plus qualitatif (soit une piste séparée correcte, soit une rue réellement apaisée), tout comme les bandes cyclables suggérées ou les bandes bus.

Outre la largeur, d'autres paramètres pèsent en pratique dans le choix d'opter ou non pour un aménagement séparé, même non optimal :

- la densité effective du trafic
- la vitesse (en vigueur / effective)
- la nature du trafic : poids lourds, tram...
- la pente (différentiel de vitesse important en montée)
- le nombre d'intersections et le type de priorité

Sources & infos

- ▶ [Guide des aménagements cyclables](#), Paris en selle, 2019.
- ▶ [Réalisation des pistes cyclables marquées et des bandes cyclables suggérées](#), Bruxelles Mobilité, 2007.
- ▶ [Aménagements cyclables séparés de la chaussée](#), Bruxelles Mobilité, 2018.
- ▶ [Dimensionnement des aménagements cyclables](#), Sécurithèque – Fiche n° 90, SPW, 2019.