

Augmenter l'espace existant dédié aux cyclistes et aux piétons avec des couloirs cyclables et des cheminements piétons

ENJEU

Les aménagements cyclables existants et les cheminements piétons n'offrent généralement pas la largeur nécessaire à une circulation dans des conditions sanitaires requises et disposent rarement d'une largeur de 2,5 mètres. L'objectif est donc de dégager de l'espace pour **créer des pistes cyclables ou pour élargir les pistes existantes, pour créer ou élargir des cheminements piétons**, afin d'atteindre les dimensions recommandées. Pour ce faire, il faudra nécessairement **redistribuer l'espace de la voirie** en supprimant ou en rétrécissant une ou des voies de circulation ou en supprimant du stationnement.

Les pays précurseurs en matière de mesures favorables aux cyclistes et aux piétons ont d'emblée actionné ce levier, et ce, dès le mois de mars, parfois avec des projets à grande échelle : qu'il s'agisse de Bogota, Calgary, Berlin, de Paris pour citer quelques grandes métropoles, mais il rencontre aussi de l'intérêt dans des villes de taille moyenne.

Des publications présentent différents cas de figure, dont il est possible de s'inspirer puisque ceux-ci ont été étudiés, puis traduits sur le terrain, avant d'être consignés dans des brochures de bonnes pratiques. Voici quelques cas emblématiques pour illustrer des interventions possibles. Nous reprenons ici les profils-en-travers type de la brochure du Cerema (Lyon) citée en fin de fiche.

Réseau
cyclable
tactique
+77 km

GRAND LYON
la métropole

Source : Grand Lyon



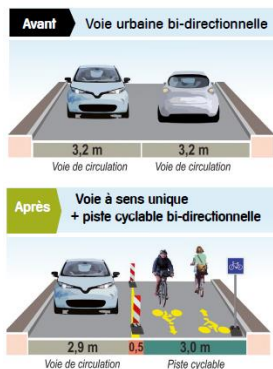
Val de Marne. Source : Olivier Razemon

A chacun de faire son marché en regard du contexte propre de sa commune, de ses quartiers, de son contexte, de sa vision et de ses besoins, et de combiner les mesures présentées. Attention, au-delà de ces illustrations - a priori très simples - il faudra être attentif à garantir la sécurité des usagers aux intersections. L'espace réservé à chacun devra être parfaitement identifiable et ne pas générer de points de conflit difficiles à appréhender.

MODIFIER LE PLAN DE CIRCULATION EN CREAT UN SENS UNIQUE

La création d'un sens unique permet de récupérer de l'espace pour créer une voie cyclable, unidirectionnelle ou bidirectionnelle, ou d'élargir un cheminement piéton, ou les deux. Des vérifications doivent être faites avant toute prise de décision, même temporaire. Certains nouveaux sens uniques génèrent peu de conséquences sur le trafic en dehors d'un allongement des parcours, parfois minime ! D'autres, fréquentés par exemple par des lignes de transports en commun, impliquant de longs détours... peuvent se révéler beaucoup plus délicats et nécessiter des

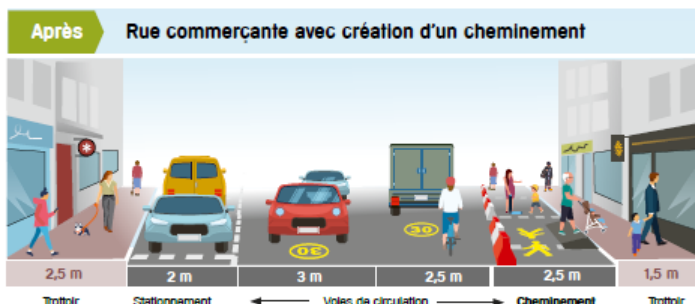
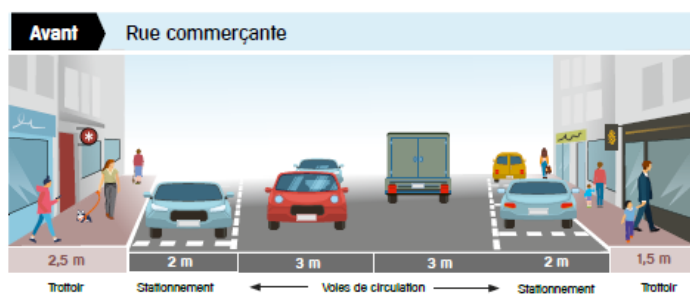
investigations et des concertations importantes. Il y a donc lieu d'évaluer les conséquences sur les usagers et sur les reports de trafic dans les voiries voisines.



Source : Cerema

SUPPRIMER UNE BANDE DE STATIONNEMENT

Les mesures de confinement ont parfois entraîné une diminution des besoins de stationnement motorisé. Cela peut être l'occasion d'affecter l'espace libéré pour les cyclistes ou les piétons. Il est aussi possible de supprimer des emplacements sur la voirie en encourageant l'utilisation des parcs de stationnement en ouvrage ou des espaces de stationnement privés proposant une tarification attractive.



Source : Cerema

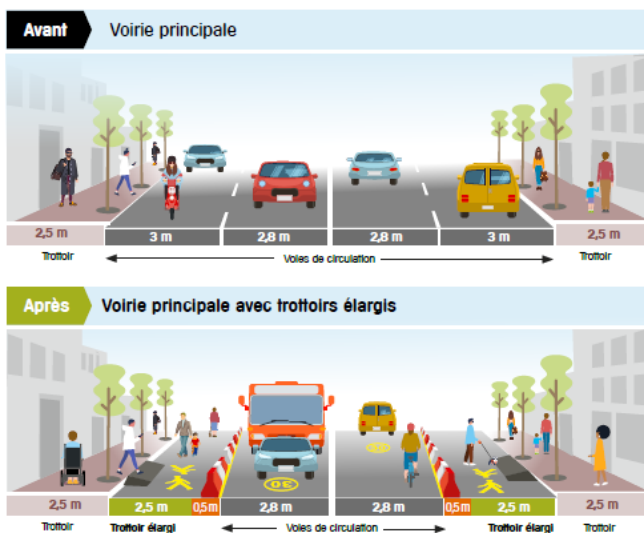
SUPPRIMER DES VOIES DE CIRCULATION

Les artères urbaines à 2X2 ou 2X3 voies sans stationnement motorisé latéral sont particulièrement adaptées pour :

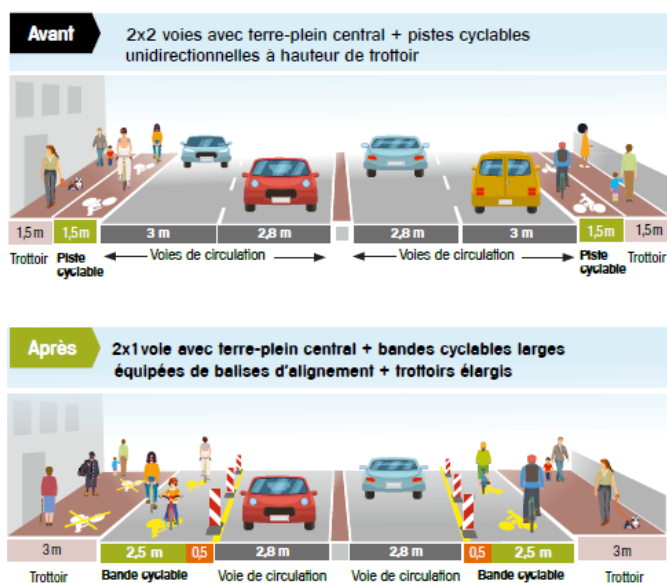
Créer des voies cyclables



Élargir les cheminements piétons



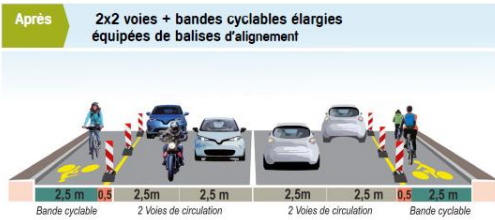
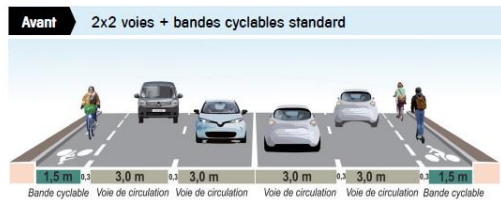
Élargir les cheminements piétons et les infrastructures cyclables



Source : Cerema

RECALIBRER LA CHAUSSEE

De l'espace peut parfois être redistribué en diminuant la largeur des voies de circulation, sans nécessairement modifier leur nombre.



Source : Cerema

BONNES PRATIQUES

En Europe, la ville de **BERLIN** s'est rapidement démarquée en créant des voies cyclables temporaires sur plusieurs artères importantes, rapidement baptisées « corona lanes ».



Source : APress

En Wallonie, la création de voies cyclables temporaires est actuellement à l'étude à **VERVIERS** et à **LIEGE**.

En savoir plus :

Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement, Guide express, Les cahiers du Cerema, Lyon, mai 2020, 44p.

Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement, Guide express, Les cahiers du Cerema, Cerema, Lyon, mai 2020, 48p.

Créer un espace protégé pour le vélo en dix jours. Un manuel de pistes cyclables temporaires inspiré par Friedrichshain-Kreuzberg, Berlin, Mobycon, Delft, 2020, 34p.

Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen, Berlin unterwegs, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, avril 2020, 8p.



reseau-cem@spw.wallonie.be - Version du 22 juin 2020