

le CeMatelier

Notes méthodologiques

n°2 / 2014

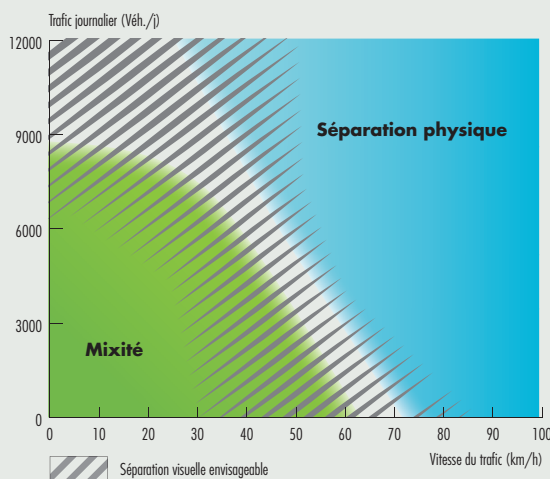
Concevoir un itinéraire cyclable



Une liaison cyclable structurante ayant été déterminée (via le Plan communal de mobilité ou le Plan communal cyclable par exemple), il y a lieu de se pencher d'abord sur l'itinéraire le plus adéquat qui permettra de joindre les pôles identifiés. Ensuite, le cas échéant, des infrastructures spécifiques devront être mises en place.

L'objectif de l'atelier était d'aborder l'ensemble du processus. En fonction des différents paramètres qui catégorisent une liaison, on se dirige progressivement vers une solution : des infrastructures spécifiques (piste cyclable séparée, marquée, chemin réservé) ou une mixité des usagers (zone 50 ou zone 30, zone de rencontre ou résidentielle, zone piétonne). A ce travail sur le profil en long, s'est ajoutée une réflexion sur le franchissement des carrefours.

Schéma d'aide à la décision quant au choix d'une solution cyclable. En fonction de la charge de trafic d'une part et des vitesses pratiquées V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules), il est possible de pré-déterminer les mesures à prendre pour sécuriser et rendre confortable la circulation des cyclistes. Ce schéma doit ensuite être confronté à une analyse plus fine du contexte.



Wallonie

SPW | Éditions

Mobilité

V85. Source : IBSR.

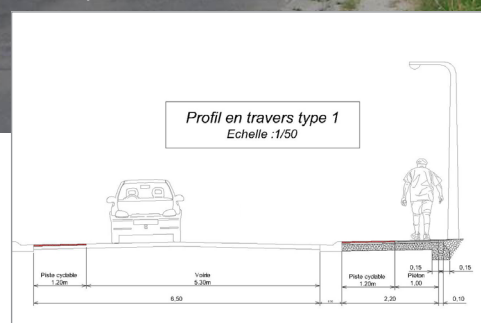
ÉTUDE DE CAS

■ Relier deux noyaux villageois

Sur la commune de Floreffe, une liaison cyclable doit permettre de relier les noyaux villageois de Floreffe et de Franière. Un itinéraire direct est rapidement identifié. Compte tenu de la largeur de la voirie (6,5 m), du trafic existant (4000 véhicules/jour), de la limitation de la vitesse à 70 km/h, de l'existence d'un trottoir dégradé d'un côté de la chaussée, la réflexion a essentiellement porté sur le type d'infrastructure à mettre en place : une piste cyclable marquée ou séparée ? bidirectionnelle si séparée ? La longueur de l'itinéraire est d'environ 1 kilomètre.



Floreffe : situation existante et projet d'aménagement cyclable. Source : commune de Floreffe.



Il s'agit ici d'un projet partiellement réalisé. La solution retenue par la commune sur le tronçon hors agglomération est constituée d'une piste cyclable marquée dans un sens (revêtement hydrocarboné avec marquages, largeur 1,2m hors marquages) et une piste cyclo-piétonne mixte sur l'ancien trottoir (revêtement hydrocarboné, largeur 2,5m).

La réflexion et la discussion ont porté sur les choix faits par la commune pour ce premier tronçon et sur l'infrastructure à prévoir sur un second tronçon, non encore aménagé et situé dans une zone plus urbanisée. Le débat a porté notamment sur la piste cyclable marquée le long d'une voirie pas très large et marquée par le passage d'un trafic constitué aussi de poids lourds, lui opposant l'idée d'une piste bidirectionnelle, accessoirement utilisée par les piétons, puisque le trafic vélo est et restera sans doute limité. Sur le second tronçon, en zone urbanisée, une mixité du trafic est privilégiée, accompagnée de mesures de modération de la vitesse.

■ Un itinéraire à enjeu en bordure du centre-ville

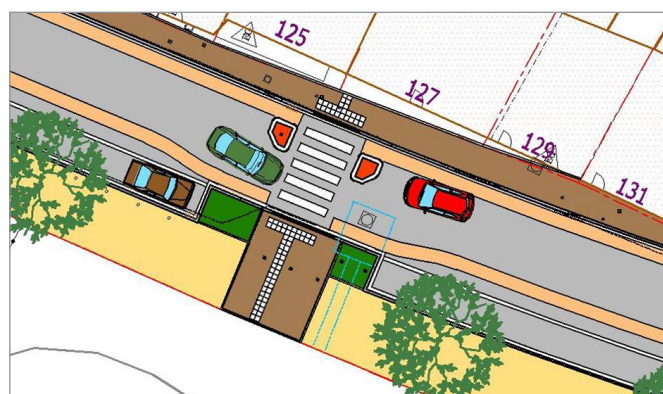
À Namur, le cas du boulevard d'Herbatte constitue un bel exemple d'itinéraire cyclable à enjeux importants puisque celui-ci se situe à proximité du centre-ville, que le potentiel cyclable est important, qu'il n'existait pas de liaison cyclable sécurisée sur cette voirie présentant de nombreuses contraintes.

Différentes variantes ont été explorées par les CeM, prévoyant des tronçons en site propre et d'autres faisant l'objet de pistes cyclables, alternant par exemple des déviements afin de limiter la vitesse.

Le choix de la Ville s'est porté sur la création d'une zone 30 constituée d'une chaussée à 2 bandes de circulation de 3,10m, du stationnement longitudinal d'un côté de la chaussée, des aménagements de modération de la vitesse (dont des rétrécissements ponctuels à 3,5 mètres pour n'autoriser qu'un passage alternatif mais permettant via des bypass le passage des vélos) et une piste cyclable suggérée de chaque côté.

■ Bilan

L'exercice a, une fois de plus, rappelé que, dans bon nombre de cas, il existe rarement une seule solution qui s'impose à tous, en satisfaisant, objectivement, tous les critères.



Herbatte : limitation de vitesse par rétrécissement de voirie et dévoiement. Source : Bureau d'études voies publiques, Ville de Namur.

UN ITINÉRAIRE CYCLABLE POUR DES CYCLISTES QUOTIDIENS

Identification d'un itinéraire – Détermination des interventions éventuelles

DÉFINITION DE L'ENJEU VÉLO	QUEL EST L'OBJECTIF À ATTEINDRE ?
SITUATION EXISTANTE	ANALYSE DU CONTEXTE : TERRITOIRE - RÉSEAUX
Que prévoient les documents communaux?	Schémas et plans de mobilité
	Autres schémas et plans
Quel est le contexte socio-économique, urbanistique et géographique?	Pôles d'attraction concernés (gare, écoles, commerces, zonings, loisirs...)
	Type de quartier traversé – activités riveraines
	Milieu urbain - milieu rural: densité de population
	Pentes, barrières, passages obligés
	Réseau TEC : caractéristiques de la desserte
	Cyclistes déjà présents et/ou cyclistes potentiels?
Quel est le contexte "routier" des itinéraires potentiels	Type de voiries: route, chemin, RAVel...
	Situation dans la hiérarchisation du réseau
	Infrastructures cyclables existantes?
	Type de trafic (local - transit - fluctuation dans la journée...)
	Quantité de trafic existant ou futur
	Mouvements générés par les activités riveraines
	Régime de vitesse et vitesses pratiquées (mesures)
	Visibilité
	Obstacles
	Dangerosité - insécurité de la voirie
	Etat de vétusté
	Cheminement piéton
	Organisation du stationnement
	Espace disponible – profil en travers type - largeur de voirie
FAISABILITÉ	SCÉNARIOS - CHOIX DU MEILLEUR TRACÉ
	Itinéraire reliant les pôles concernés : direct, rapide, confortable, sûr
	Définition du périmètre : début et fin de l'aménagement
PARTAGE DE L'ESPACE – OBJECTIFS	BESOINS DE CHAQUE TYPE D'USAGER
	Besoins du quartier
	Besoins pour les cyclistes
	Besoins de circulation, les TC
	Besoins en stationnement (nombre et localisation)
	Besoins pour les piétons
	Profil en travers types
AVANT-PROJET	PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT
	Réalisation des profils en travers – variantes éventuelles - choix
	Traversées de carrefours
	Etude d'éclairage public le cas échéant
	Etude de mobilier urbain le cas échéant
EVALUATION THÉORIQUE	SOLUTION RETENUE : AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS
	Le projet répond-il globalement aux exigences de cyclabilité?

RÈGLEMENTATION

- Code de la route, www.code-de-la-route.be, Bruxelles, s.d.
- Code du gestionnaire, Bruxelles, s.d., http://www.avcb-vsbg.be/fr/Publications/documents.html?doc_id=42&vID=250.

BIBLIOGRAPHIE

- Cemathèque n°37 : Elaborer un Plan Commune cyclable : Comment ? ICEDD pour le compte du SPW-DGO2, août 2013. Document téléchargeable : mobilite.wallonie.be.
- Faciliter la circulation des cyclistes, Fiche vélo n°27, Janvier 2013, Certu.
- 1. Quel aménagement choisir ? 2. Les pistes cyclables marquées, 3. Les bandes cyclables suggérées, 4. Les sites partagés bus-vélo, Les voies centrales banalisées. IBSR pour le compte du SPW-DGO1. Brochures téléchargeables : pouvoirslocaux.wallonie.be.
- Guides PRESTO, Politique cyclable. Contexte général, Infrastructures cyclables, Promotion du vélo, Vélos à assistance électrique, 25 fiches actions, 2010. Documents téléchargeables : www.presto-cycling.eu.
- Guide de bonnes pratiques pour des aménagements cyclables, CRR pour le compte du SPW-DGO2, Namur, 2009. Document téléchargeable : www.brrc.be/crr/f10-d10.php.
- Les schémas cyclables, Fiche vélo n°1, août 2009, Certu.

ANIMATION DE L'ATELIER

Bernard BARAS, Ville de Namur
Charlotte DALLEMAGNE, SPW-DGO2
Isabelle DULLAERT, SPW-DGO1
Albert MABILLE, Commune de Floreffe
Renaud NAIKEN – ICEDD

Ces ateliers, organisés en petits groupes de 16 personnes, se sont déroulés les 6 et 8 mai 2013, au Cap Nord, à Namur.

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

Françoise BRADFER - ICEDD

CONTACT

Réseau des conseillers en mobilité (CeM)
Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32
Fax : 081 77 38 22
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord, 8
B-5000 Namur
reseau-cem@spw.wallonie.be - cem.mobilite.wallonie.be