

La rue cyclable

1. Définition

« Une **rue cyclable** est une rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin » (Code de la route – Article 2, alinéa 61)



Exemple d'une rue cyclable aux Pays-Bas (source : Fieldoptimizer)

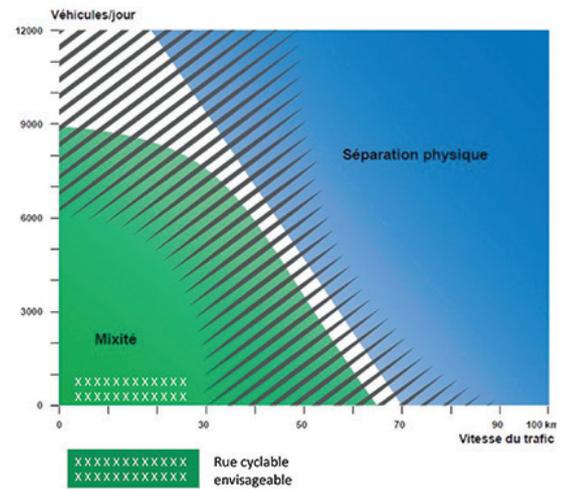
La particularité principale des rues cyclables réside dans le fait que le comportement des véhicules motorisés est subordonné à celui des cyclistes. Le cycliste peut occuper pleinement l'espace de la voirie. En Belgique, le dépassement des cyclistes par les véhicules motorisés est interdit et la limitation de vitesse est fixée à 30km/h.

2. Conditions d'implantation

Le principe de la rue cyclable consiste à **concentrer un trafic de transit cycliste dans une voirie de desserte locale**. Elle s'écarte des statuts des zones tranquillisées (zone 30, zone résidentielle, zone de rencontre...) par une longueur plus réduite, une densité de circulation plus faible et un régime de priorité adapté.

- Le trafic motorisé doit être faible et le potentiel cycliste élevé

Les valeurs avancées dans les pays limitrophes sont de l'ordre de moins de 1000 véhicules motorisés par jour pour plus de 1000 cyclistes par jour. L'objectif est d'atteindre aux heures de pointe une quantité de cyclistes au moins deux fois supérieure au nombre de véhicules motorisés.



Volume de trafic et vitesse compatibles avec l'implantation d'une rue cyclable

Rue cyclable = Plus de 1000 cyclistes et moins de 1000 voitures par jour !

- Les vitesses doivent être limitées à maximum 30 km/h

La limitation de vitesse est fixée à 30 km/h. A cet effet, des aménagements modérateurs de vitesse, compatibles avec la pratique du vélo sont à envisager.

- Les sections doivent être relativement courtes

Le concept de rue cyclable prévoit que les cyclistes ne peuvent pas être dépassés par les véhicules motorisés. La longueur des sections doit être nécessairement courte, c'est-à-dire inférieure à 500 m, ceci pour éviter la frustration des automobilistes et diminuer le risque de dépassement.

- Le gabarit des voiries doit être compact

Les cyclistes occupent pleinement l'espace de la rue cyclable. Cela implique que l'espace de circulation sur la voirie ne soit pas trop étendu afin de rendre crédible un positionnement axial des cyclistes, à distance du stationnement.

- Le régime de priorité peut être adapté

Malgré les vitesses réduites, la priorité de droite ne doit pas forcément être retenue dans le cas de la rue cyclable car il s'agit d'attirer et de concentrer au maximum le transit cycliste en lui offrant un axe attractif.

- Le stationnement doit être limité

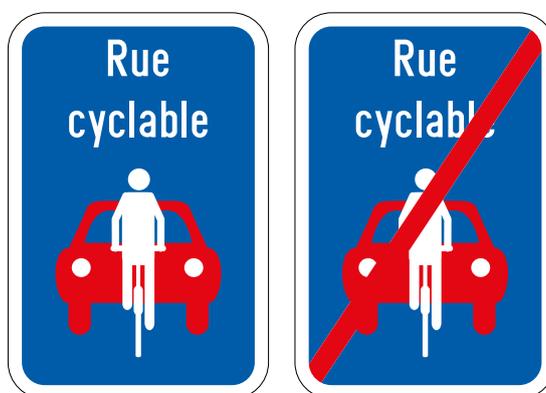
Dans la mesure du possible on optera pour des voiries sans stationnement latéral. Dans le cas d'un sens unique, classique ou avec un SUL, le stationnement sera organisé de préférence à gauche de la voirie, ceci afin d'éviter les conflits avec l'ouverture des portes des conducteurs, plus fréquente que celle des passagers.

- Le revêtement doit être confortable

Le revêtement de la voirie doit offrir un confort de roulage cohérent avec les besoins des usagers cyclistes. Par exemple, la création d'une rue cyclable en pavés bombés de pierre naturelle n'est pas optimale. Une modification du revêtement sera à envisager le cas échéant.

3. Signalisation

Suivant l'arrêté royal du 4 décembre 2012, la rue cyclable est signalée par panneau indicatif de couleur bleue, illustrant une voiture (en rouge) positionnée derrière un cycliste (en blanc). Une mention «rue cyclable» peut compléter le signal. La rue cyclable nécessite la pose d'un panneau de début (F111) et d'un panneau de fin (F113). La signalisation n'a pas de valeur zonale.



Signal F111

Signal F113

4. Apparence

La réalisation d'un aménagement « effet de porte » aux accès est impératif au moyen d'un changement de revêtement et/ou d'un aménagement physique.

• Revêtement

La rue cyclable doit être clairement identifiable. Il est recommandé de privilégier un revêtement différencié par rapport aux rues avoisinantes, soit sur toute la longueur de l'aménagement, soit sur le début de l'aménagement (10 premiers mètres) avec rappel à chaque carrefour. L'utilisation de la couleur est facultative. Si le gestionnaire opte pour une coloration, des variations de gris ou d'ocre sont recommandées tandis que l'usage de la couleur rouge est à proscrire (couleur réservée à la mise en évidence d'un conflit/danger).

• Aménagement physique

Des aménagements physiques tels qu'un rétrécissement de la voirie ou un plateau (à rampe sinusoïdale) aux entrées de la voirie peuvent mettre en évidence la présence d'une rue cyclable et faciliter la compréhension de l'aménagement par les usagers. Dans tous les cas, il y a lieu de tenir compte de l'éventuelle gêne de ces aménagements pour les cyclistes et de les placer à une distance minimum de 15 mètres du carrefour. Le coussin berlinois est moins optimal car il oblige les cyclistes à effectuer un dévoiement et restreint l'espace dédié au vélo.

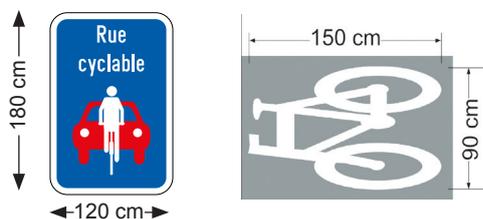
• Les logos au sol

Les logos au sol reproduisant la signalisation seront posés aux entrées de la rue cyclable et en rappel après chaque carrefour :

- au centre de chaque demi-chaussée pour les voiries à double sens ;
- dans l'axe de la chaussée pour les voiries à sens unique.

Le logo de la rue cyclable doit être d'une taille suffisante pour être visible par l'ensemble des usagers et doit avoir une taille minimum de 120x180cm.

Des logos vélo complémentaires peuvent être apposés pour renforcer la visibilité et le statut de l'aménagement. La taille et la dimension des logos vélo est la suivante : 150x90cm.

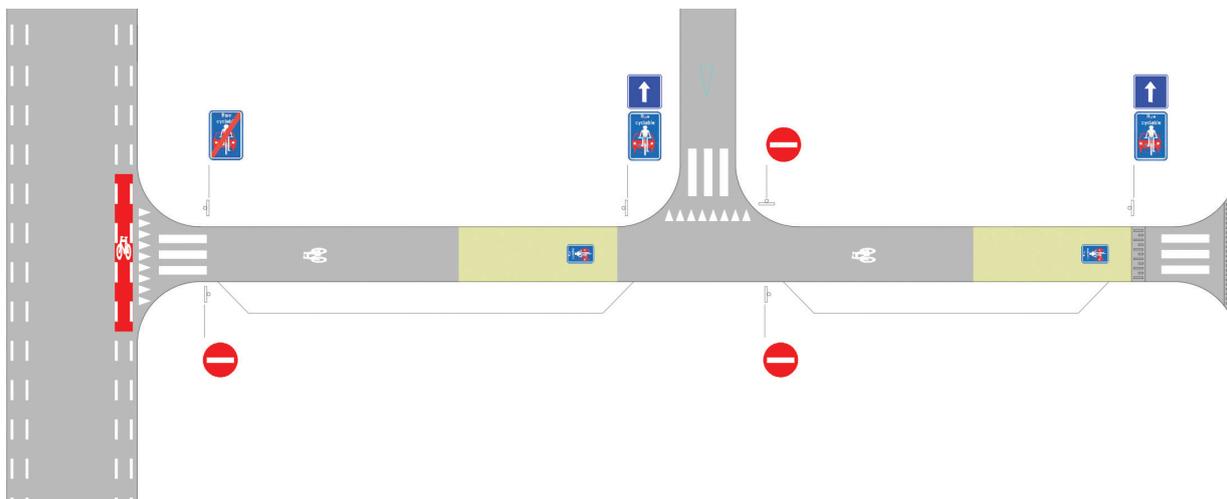


Dans le cas d'une rue cyclable avec un SUL, des logos vélo de dimension inférieure doivent être apposés en contre-sens sur le côté droit de la chaussée.

• Exemples d'aménagements

Voirie à sens unique classique

Aménagement d'une rue cyclable unidirectionnelle dans une voirie avec stationnement à gauche en vue de diminuer les conflits liés à l'ouverture des portes.



Voirie à sens unique avec un SUL

Aménagement d'une rue cyclable unidirectionnelle avec SUL dans une voirie avec stationnement à gauche en vue de diminuer les conflits liés à l'ouverture des portes.



Voirie à double Sens

Aménagement d'une rue cyclable bi-directionnelle dans une voirie avec stationnement latéral des deux côtés.



5. Sources d'informations

- CRR (2009), Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Revêtement des aménagements cyclables.
- Code de la route, articles 2 et 22.