

***Les vélorues,
pourquoi et comment en faire ?***

*En Allemagne
(depuis 1978)*





*Aux Pays-Bas
(depuis 1996)*



*En Belgique
(depuis 2011)*

*Au Danemark
(depuis 2012)*



Cykelgade



Zone

Kørsel
tilladt

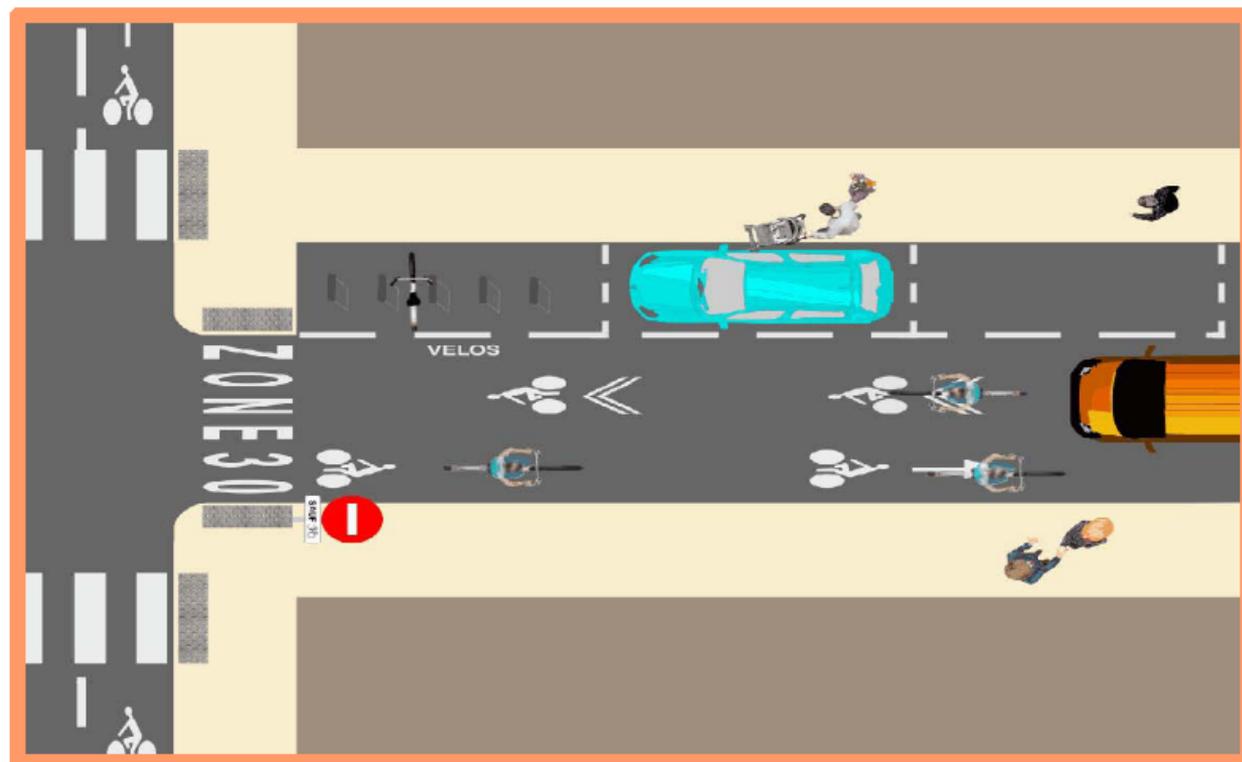
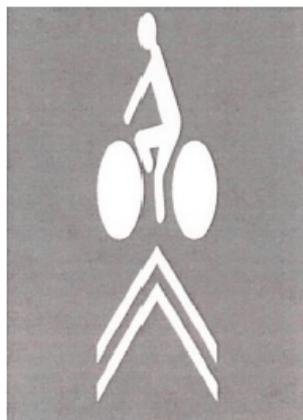


*En France
(depuis 2017)*

L'Arrêté PAMA du 23 septembre 2015

Renforcement des signalisations cyclistes : La vélorue

- Équivalent à la rue cyclable belge, le vélo se positionne au centre de la voie et ne peut pas être doublé par les voitures (dispositif pertinent pour des rues en double sens cyclable pas trop large).



1. D'où vient ce concept de vélorue ?

(Herbststraße, Brême)



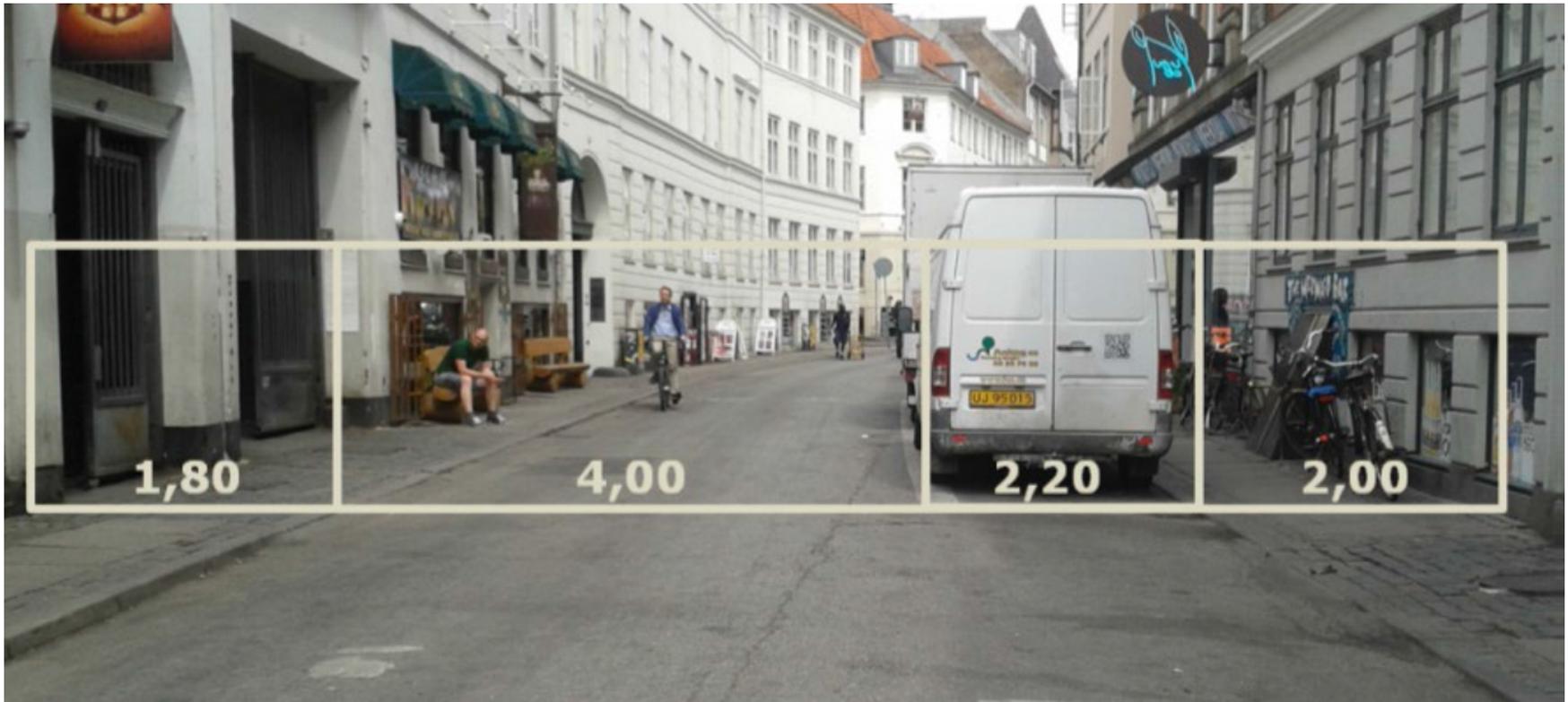
En Allemagne

(Potsdam)



Au Danemark

(Vestergade, Copenhague)



- Dans cette rue, le trafic vélo est passé de 3900 à 4600 cyclistes.
- Dans le même temps, la circulation automobile est passée de 2100 à 700 véhicules.
- Les conditions de visibilité sont mauvaises à cause de certains espaces de stationnement. Les livraisons se font souvent en dehors des emplacements marqués.
- Le projet n'a pas enregistré de problèmes d'accidentologie, mais la spécificité de la rue n'est quasiment pas marqué.

Grille décisionnelle de cyclabilité, Région de Bruxelles-Capitale

Trois conditions principales :

- ✓ Un volume de trafic motorisé < 2000 evp/jour (de préférence < 1000 evp/jour)
- ✓ Un volume de trafic vélo > 2000 evp/jour (de préférence > 1000 evp/jour et idéalement : 2 fois + de trafic vélo que de trafic auto)
- ✓ Vitesse du trafic < 30 km/h (réglementation mais aussi vitesses pratiquées)

| | Spécialisation des voiries en RBC | | Hiérarchie du réseau cyclable | | | | |
|-----------------------|-----------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------|--------------|
| | Vitesse trafic (V ₈₅) | Volumes trafic (evp/jour) | Réseau de base (I _{cyclistes} < 200/j) | ICR-ICC (I _{cyclistes} 200-2000/j) | RER vélo (I _{cyclistes} > 2000/j) | | |
| | Voie métropolitaine | 50 ou 70 | n/a | Pistes cyclables séparées bidirectionnelles ou bien voies latérales | | | |
| VOIRIES SUPRA LOCALES | Voie principale | 70 | n/a | | | Pistes cyclables séparées (UD ou BD) | |
| | | 50 | > 5000 (2x2, 2x1) | | | | |
| | < 5000 (2x1) | | | | | | |
| | Voie interquartier | 50 | > 4000 | Pistes cyclables séparées (préférence) ou bien pistes cyclables surélevées | | | |
| < 4000 | | | | | | | |
| VOIRIES LOCALES | Collecteur de quartier | 30 | > 4000 | Pistes cyclables marquées (préférence) ou bien bande bus + vélo | | | |
| | | | < 4000 | | | | |
| | Rue de quartier | 30 | > 2000 | Mixité: bandes cyclables suggérées (en cas de montée - piste cyclable marquée) | | | |
| | | | < 2000 | | | Mixité/zone résidentielle | Rue cyclable |



Le contre-exemple de la rue cyclable
de l'avenue Louise, à Bruxelles



Le projet test de la contre-allée de l'avenue Louise, Bruxelles, 2013

- Rue cyclable conçue comme une mesure de découragement du trafic motorisé au profit des cyclistes, simplement en s'appuyant sur la signalisation
- Absence de trafic vélo très important
- Absence de mesures de modération de la circulation et de restriction du transit réalisées sur la contre-allée
- Absence de réseau cyclable continu et sécurisé reliant la rue cyclable aux alentours
- Absence d'information multisupports et globale sur le concept de rue cyclable à destination des usagers et des riverains

Analyse de l'IBSR après mise en place de la rue cyclable avenue Louise

- Le volume de trafic motorisé, déjà trop important avant la création de la rue cyclable, est resté trop élevé après (2 à 3 fois supérieurs aux volumes maximum)
- La part modale des cyclistes était très faible avant création (8%) et elle est restée identique après installation
- La mise en place de la vélorue n'a pas eu d'effets sur les vitesses pratiquées (largement supérieures à la recommandation, 40 km/h en moyenne)

> « Le test de cette rue cyclable n'est pas une réussite au regard de ces quelques résultats. Le trafic motorisé reste important et le cycliste peine à s'imposer dans cette infrastructure où il est pourtant l'utilisateur prioritaire ».



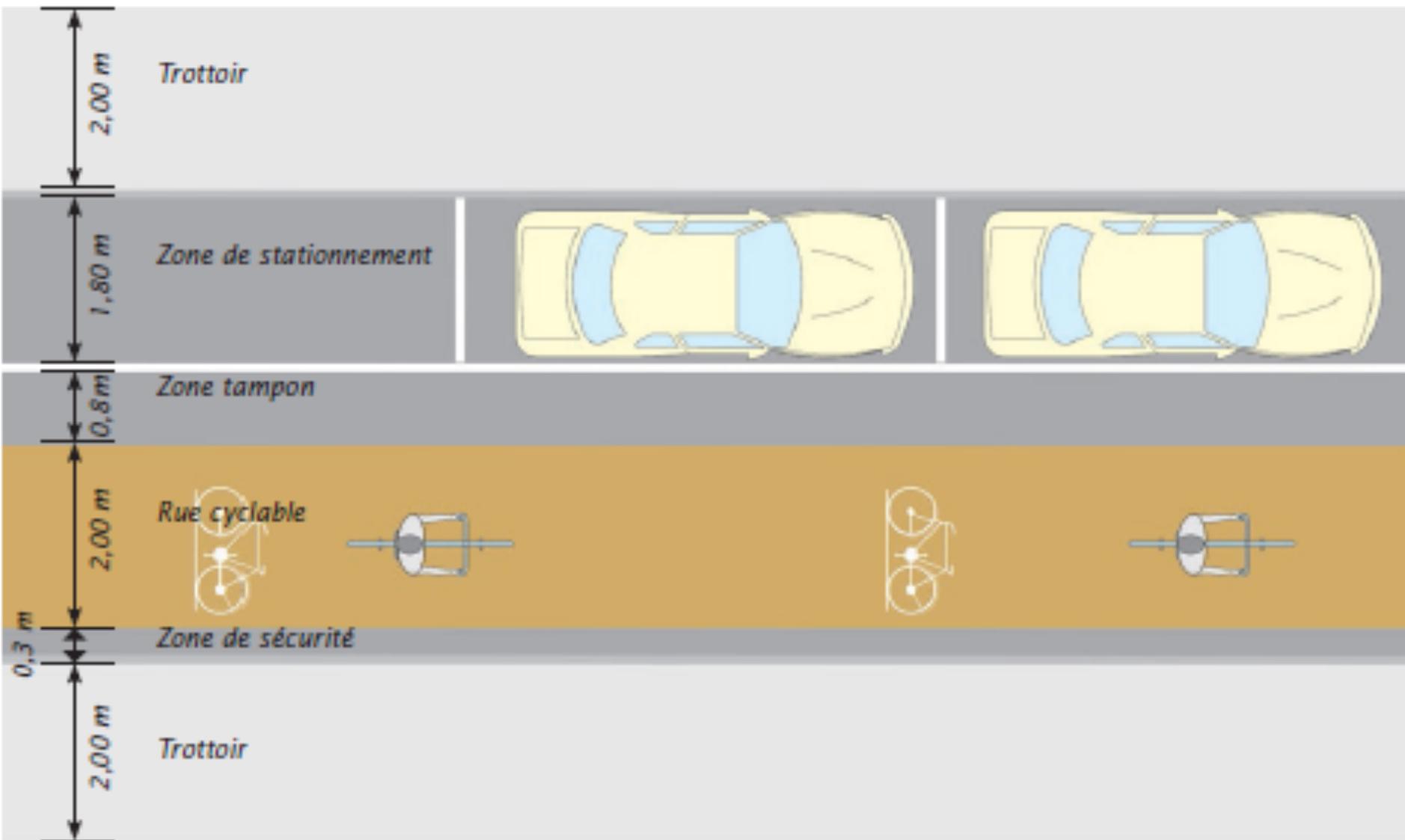
Conclusion des recommandations de la Région Bruxelles-Capitale en matière de design :

« Le placement de la signalisation réglementaire en début et en fin de rue cyclable n'est pas suffisant pour que cette rue soit lisible et puisse donc être comprise par tous les usagers. **Les multiples exemples en Flandre et aux Pays-Bas montrent qu'il est indispensable d'accompagner le placement de cette signalisation par la mise en place de mesures spécifiques, visant à renforcer le caractère lisible de la rue. Ces mesures sont par exemple :**

- **L'utilisation d'un revêtement coloré ;**
- **Le placement de marquages au sol.**

Dans certains cas, des aménagements physiques peuvent également être réalisés pour réduire les vitesses pratiquées et/ou marquer l'entrée de la rue cyclable en créant un effet de porte. [...] Les principes d'aménagements doivent être appliqués de manière homogène [...] dans le but d'aider au mieux l'utilisateur à comprendre rapidement l'environnement dans lequel il se trouve et les règles en vigueur ».





Principe de coloration de la zone circulée par les cyclistes dans une rue cyclable, présentant du stationnement d'un seul côté, Région de Bruxelles-Capitale

3. Traduire le concept en design

(Le design urbain, c'est le concept qui remonte à la surface)



3. Traduire le concept en design



3. Traduire le concept en design



3. Traduire le concept en design



4.1 – L'expérimentation strasbourgeoise

(Rue de la Division Leclerc)



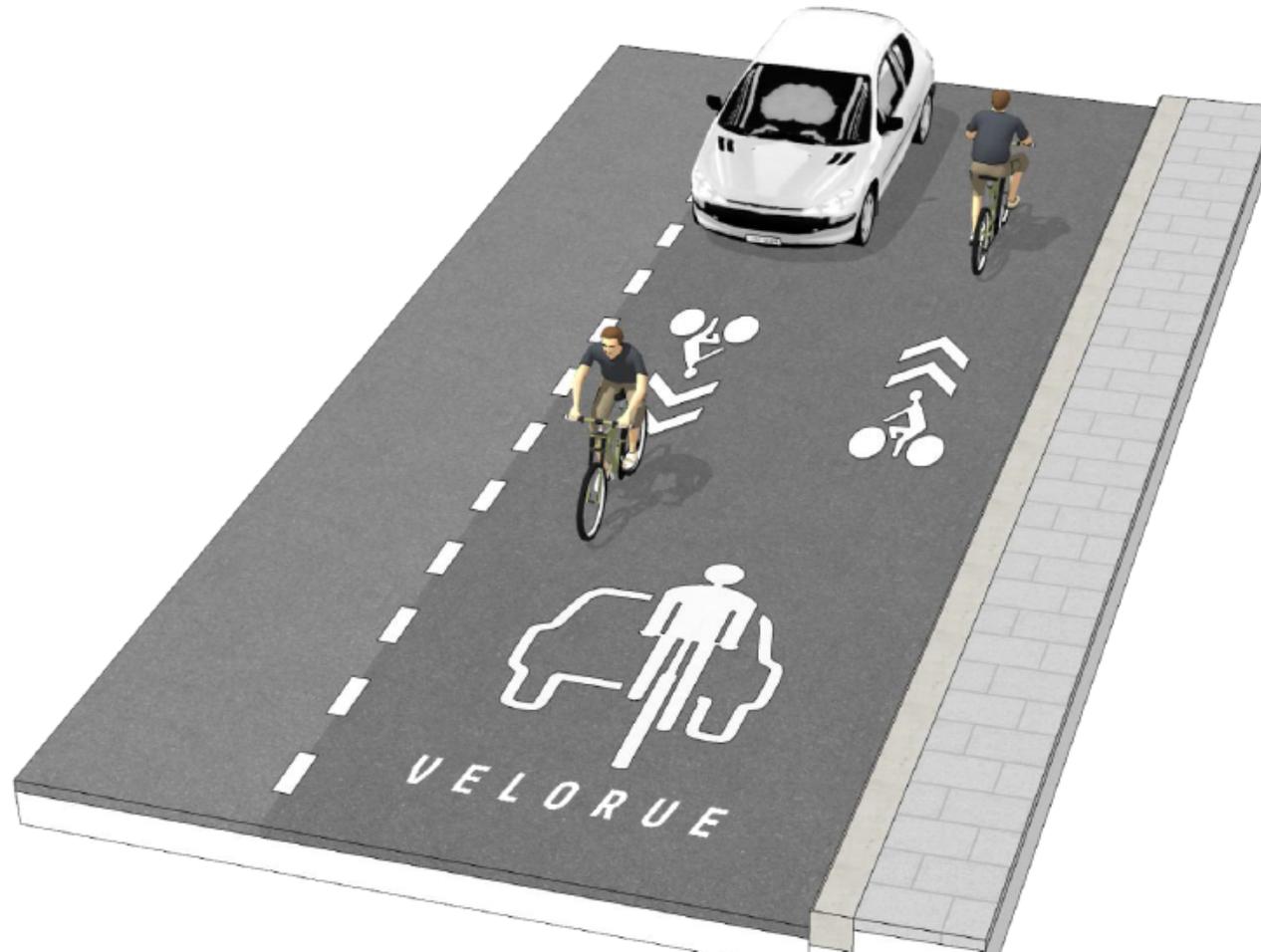
4.1 – L'expérimentation strasbourgeoise

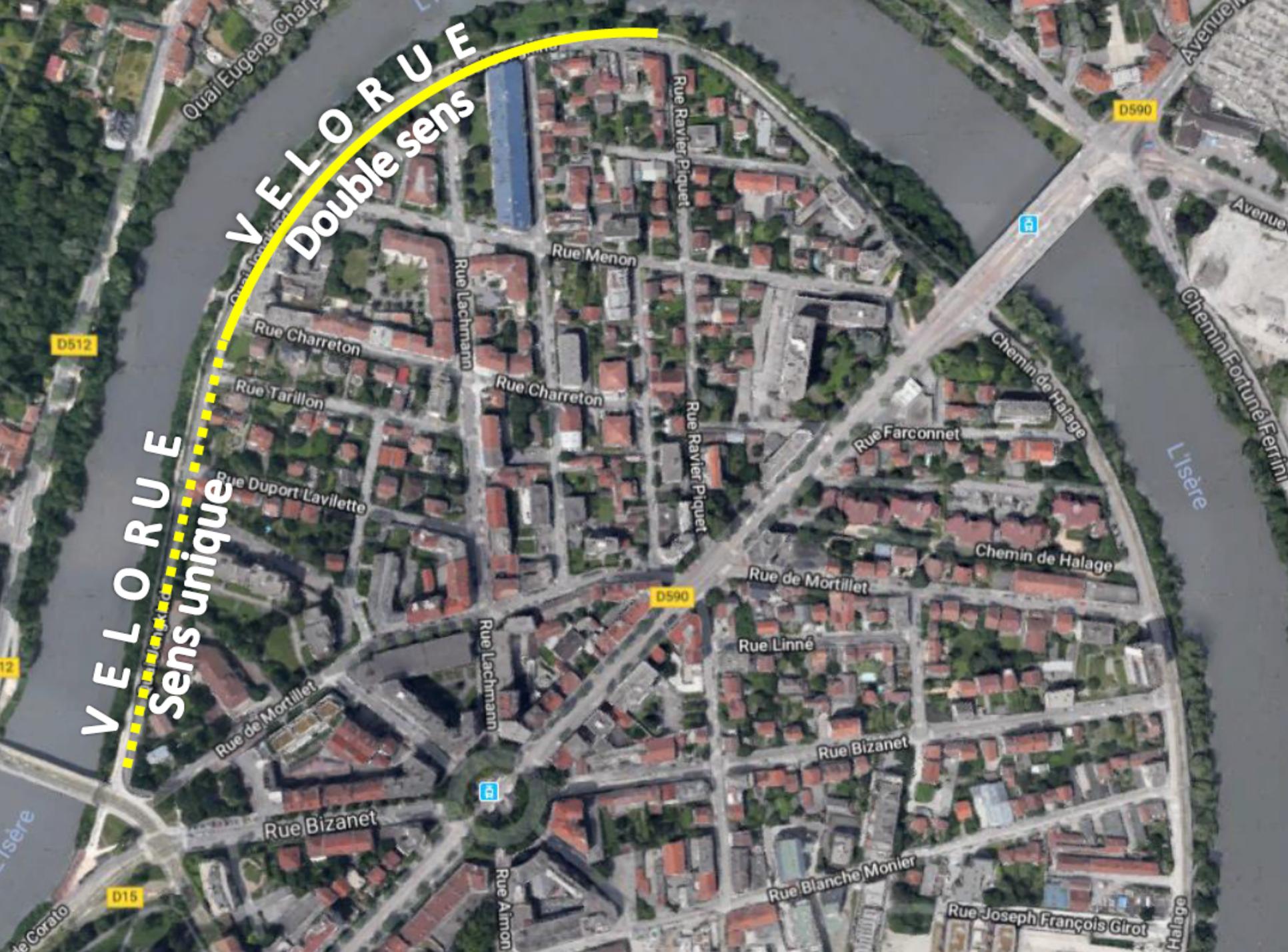
(Rue de la Division Leclerc)



4.2 – L'expérimentation grenobloise

↘ CAS D'UNE VÉLORUE À DOUBLE SENS





VELO RUE
Double sens

VELO RUE
Sens unique

Quai Eugène Charreton

Rue Ravier Piquet

Rue Menon

Rue Lachmann

Rue Charreton

Rue Tarillon

Rue Charreton

Rue Duport Lavilette

Rue Ravier Piquet

Rue Farconnet

Chemin de Halage

Chemin de Halage

Rue de Mortillet

Rue Linné

Rue de Mortillet

Rue Lachmann

Rue Bizanet

Rue Bizanet

Rue Blanched Monier

Rue Joseph François Girot

Rue Almon

Halage

D590

D512

D590

D15

Avenue

Avenue

Chemin Fortune Ferrini

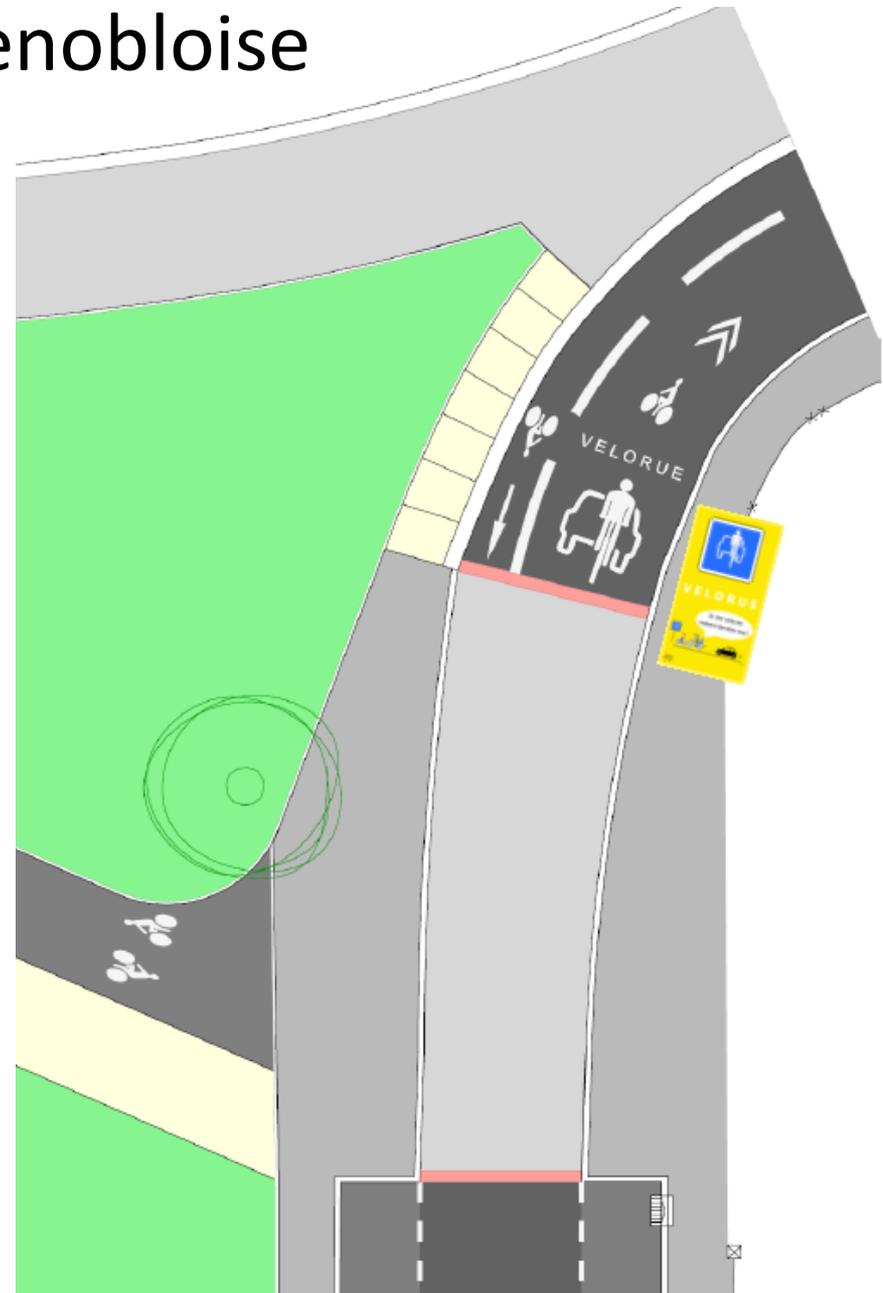
L'Isère

L'Isère

le Corato

4.2 – L'expérimentation grenobloise

- Réalisation au printemps 2019 sur un quai d'un quartier résidentiel (l'Île-Verte).
- Mise en liaison d'aménagements existants, mais la liaison n'est ni structurante ni directe.
- Choix d'une rue déjà très apaisée, avec un cadre paysager très favorable
- Marquage plus renforcé qu'à Strasbourg et Bordeaux.

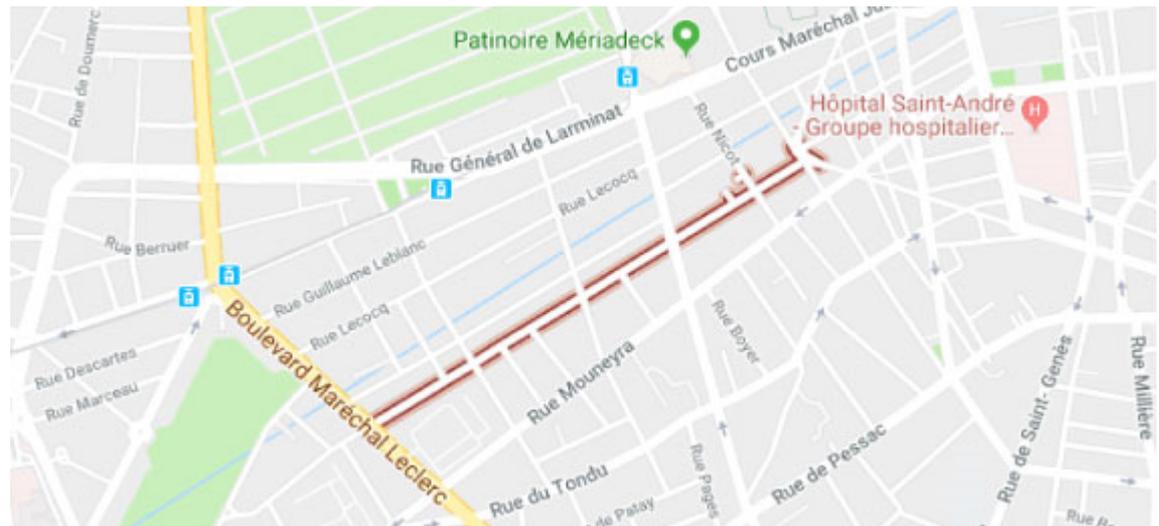


4.3 – L'expérimentation bordelaise



4.2 – L'expérimentation bordelaise

- La vélorue a permis de légitimer plus fortement le double sens cyclable. Le trafic vélo est devenu quasi équivalent au trafic automobile mais il est encore loin d'être supérieur.
- Certains automobilistes rechignent à rester calme derrière des cyclistes roulant à 2 de front.
- Le dispositif au sol ne s'est pas avéré très satisfaisant, notamment parce qu'il avait tendance à trop canaliser la circulation des cyclistes allant à contresens de la circulation générale le long du stationnement.
- Marquages et signalisation : idem qu'à Strasbourg.



5. Les enseignements du modèle néerlandais



(Troelstralaan, Utrecht)



WELKOM in
de gemeente
HOUTEN



HERHALING





Transition piste bidirectionnelle > vélorue aux Pays-Bas

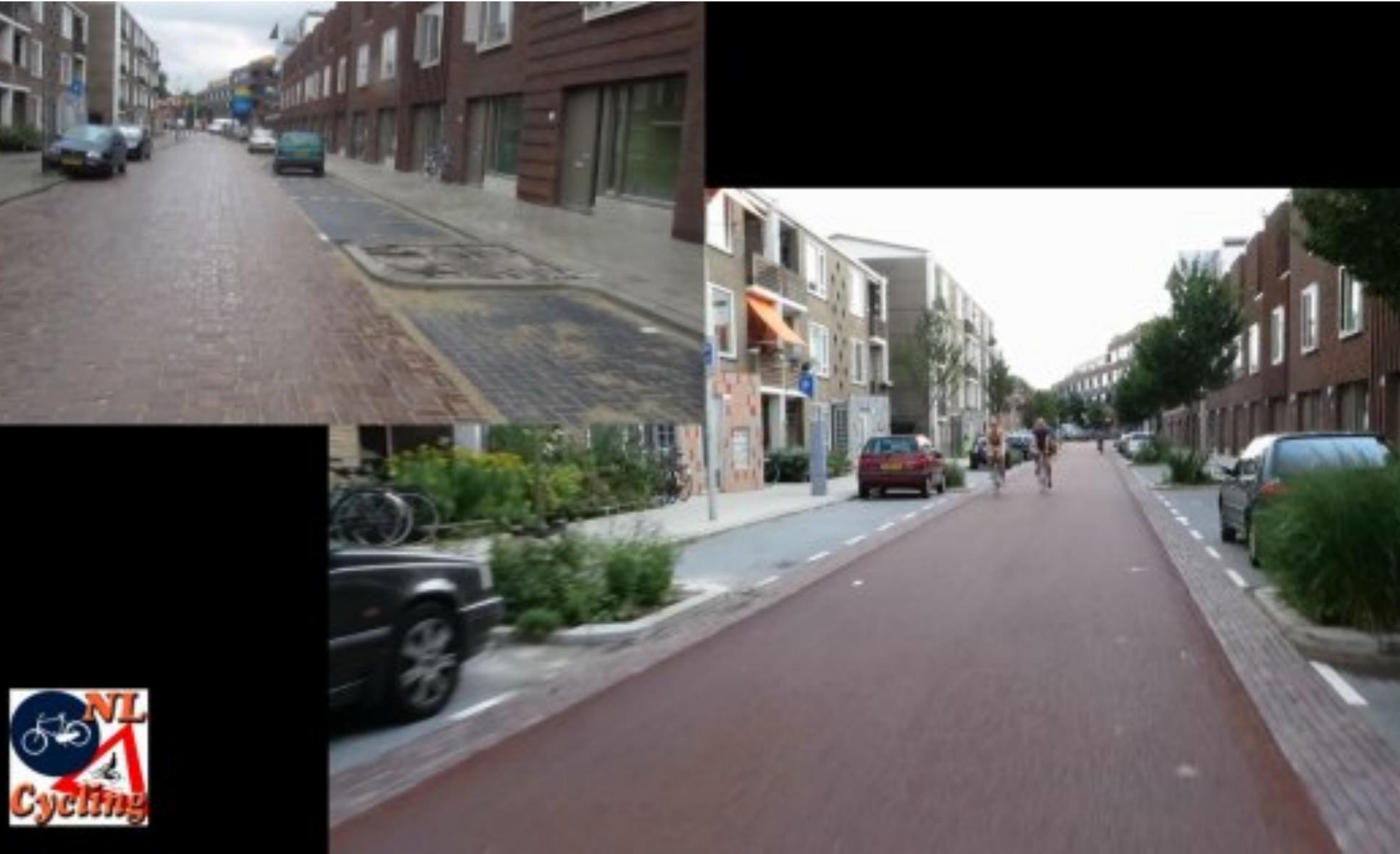
(Troelstralaan, Utrecht)



(Troelstralaan, Utrecht)



(Troelstralaan, Utrecht)



(Troelstralaan, Utrecht)



6 – Faire connaître le dispositif

EXEMPLE DE SIGNALISATION D'ACCOMPAGNEMENT



- Format vertical ou horizontal à positionner aux entrées de la VELOURUE



6 – Faire connaître le dispositif

<https://aarhus.dk/borger/trafik-og-parkering/trafik/paa-cykel-i-aarhus/hvad-er-en-cykelgade/>

”I en cykelgade er bilisten gæst og skal tage særligt hensyn til cyklisterne”

Dans une rue cyclable, l'automobiliste est invité.e et doit accorder une attention particulière aux cyclistes.

Les automobilistes sont uniquement autorisés à se garer dans les espaces marqués.

6 – Faire connaître le dispositif

<https://www.dailymotion.com/video/x5mc5n7>



VÉLORUE

Dans les rues marquées comme vélorues, les vélos suivent les marquages centraux au sol, les voitures ne doublent pas.

En conclusion...

- Le concept de vélorue est précis et plus subtil qu'il n'y paraît au premier abord. Il est indispensable que l'aménagement reflète le concept, qui doit être clairement défini dans un référentiel adapté au contexte local (usages, besoins, état du réseau, traitement de points noirs, vocabulaire de la voirie, réglementation)
- En termes de communication, il vaut mieux ne pas utiliser le terme quand il s'agit en fait de mettre en place des aménagements plus classiques de modération de la circulation et de partage de la rue – où ni dans la conception, ni dans les faits, l'usage du vélo ne domine.
- Préalablement à tout projet d'aménagement, une analyse du contexte locale est précieuse (répartition du trafic, flux, largeur, stationnement, vitesses pratiquées) pour orienter les choix et les principes d'aménagement en respectant les critères du référentiel. Des aménagements peuvent être réalisés pour rendre le contexte favorable à la mise en place d'une vélorue.