

# Du CODE DE LA ROUTE au CODE DE LA RUE

## Les enjeux : coup de comm', petit toilettage ou début d'une grande réforme ?

Nous avons fait un premier point sur le Code de la rue dans *Vélocité* 89 : l'article sera prochainement en ligne sur notre site web <http://fubicy.org>. Les débats de notre AG 2007 montrent que ce sujet est important pour nos associations. Si certains élus locaux se crispent dans une logique « dura lex sed lex » face à un nombre croissant de vélos qui se faufilent comme ils peuvent sans trop se soucier de la réglementation, d'autres sont demandeurs d'évolutions de fond, dans une logique de rééquilibrage et de partage de la rue. Des élus de Strasbourg, Bordeaux, Lorient ou de plusieurs villes moyennes anticipent sur le Code de la rue en proposant des expérimentations dans leur ville : généralisation des contresens cyclables et des couloirs bus mixtes, futures Zones de rencontre, et même proposition de tester la possibilité de tourner à droite au feu rouge. Michèle Guillaume de l'IBSR, Institut Belge pour la Sécurité Routière, un des artisans du « Code de la rue » belge, a fait part de son expérience au congrès du Club des villes cyclables à Lille en octobre 2005, puis récemment dans un article qu'on peut télécharger sur <http://www.villes-cyclables.org>. Elle insiste sur deux aspects. D'une part, la concertation et la communication sur l'évolution du Code a fait de ce débat un véritable sujet de société, en décroissant les usagers tout en reconnaissant leurs nombreuses spécificités. D'autre part,

## Sommaire

- > Introduction >> p. 15
- > Les enjeux : coup de comm', petit toilettage ou début d'une grande réforme ? >> p. 15
- > Aménagements en faveur du code de la rue >> p. 17
- > Mon expérience belge >> p. 21

toutes les réflexions sur le Code sont quasiment impossibles à dissocier d'une évolution dans la conception même des aménagements. Le Code de la rue belge a introduit de nouvelles définitions, de nouveaux aménagements. On peut regretter que la DSCR française (Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière) ait jusqu'à présent évacué des débats « Code de la rue » toutes les questions liées au Code de la voirie, normes et recommandations d'aménagements. Il nous semble nécessaire d'anticiper sur la suite en passant en revue les aménagements induits par la logique « Code de la rue ».

> Belgique : Une zone avancée pour cyclistes (ZAC), aménagée à hauteur de feux lumineux, leur permet de se positionner devant les voitures afin de virer à gauche plus facilement, mais aussi d'être plus visibles.



photo : S. Smets

## Concertation « Code de la rue », où en est-on ?

Nous voudrions revenir, à la lumière des débats de l'AG FUBicy 2007, sur le positionnement actuel des travaux du Comité de pilotage (ou « Copil ») installé par le Ministre des transports en avril 2006 et piloté par la Sécurité Routière (DSCR), et du Comité technique (ou « Cotech ») animé par le CERTU. Nous espérons pouvoir prochainement diffuser, via notre site web (en cours de restructuration !) la synthèse des propositions des associations classées (ou déclassées...) successivement par le « Cotech » et le « Copil ». Ce document de 112 pages attend pour l'heure la validation de la DSCR.

Rappelons juste que les 4 « chantiers prioritaires » définis par le Copil correspondent bien à des attentes fortes, puisque notre AG a approuvé à l'unanimité 2 d'entre eux (généralisation des contresens cyclables, et création du statut « Zones de rencontre »), et, malgré des divergences d'appréciation très intéressantes, a approuvé à une large majorité les 2 autres (principe de prudence, et priorité du piéton). Des adhérents ont fait remarquer fort justement que le principe de prudence n'est pas le seul principe juridique gé-

néral qui justifierait une différenciation du montant des amendes en fonction de la dangerosité du véhicule : il suffirait d'appliquer le principe constitutionnel de proportionnalité des peines ! Si avec tout ça le barème des infractions n'évolue pas, comme il l'a déjà fait en Belgique et en Allemagne...

Enfin, 2 propositions qui n'ont pas été retenues par le Copil « Code de la rue » devront, de l'avis de notre AG, faire l'objet de discussions pour remonter dans les priorités : il s'agit de la possibilité pour une voiture de chevaucher la ligne continue pour doubler un vélo (c'est une solution au problème des dépassements rasants en Espagne, Grande-Bretagne et au Québec), et la possibilité de considérer un feu comme un « Cédez-le-passage » (cf. expérimentation proposée par le Maire de Strasbourg pour les tourne-à-droite). L'AG a également souhaité que le statut des lignes d'effet des feux et des sas soit clarifié, afin qu'il soit possible de généraliser les sas vélos aux feux sans faire des entorses à la réglementation.

Dossier proposé par :  
BBS, MG, CR, sous la houlette de ET

## La « classe politique » a-t-elle conscience des enjeux du Code de la rue ?

La FNAUT a interrogé les candidats aux présidentielles sur plusieurs questions de politique des déplacements, dont le Code de la rue, le ré-équilibre rail / route, les projets de grandes infrastructures, la fiscalité des transports, l'étalement urbain... Elle publie les réponses dans un supplément à son bulletin FNAUT-infos N° 153 d'avril 2007.

O. Besancenot, P. de Villiers, et D. Voynet (ainsi que C. Lepage, qui n'a pas maintenu sa candidature) estiment qu'il faut adopter un Code de la rue. S. Royal déclare qu'il y a déjà trop de lois votées sans être appliquées, et qu'un code de la rue n'est pas utile, car depuis la réforme Badinter le piéton est prioritaire. M.G. Buffet ne parle pas du Code de la rue dans sa réponse. F. Bayrou, A. Laguillier, J.M. Le Pen, et N. Sarkozy n'ont pas répondu malgré 2 relances, et les éléments de réponse collectés dans la presse par la FNAUT ne nous éclairent pas sur leur avis concernant le Code de la rue.

Il nous reste encore un peu de temps jusqu'aux législatives pour faire prendre conscience aux futurs élus des besoins d'évolution en faveur des modes doux...

## > devinette juridico-technique <

### Quelle différence y a-t-il entre un Sens Unique Limité belge et un contresens cyclable français ?

Si la généralisation des « contresens cyclables » est adoptée en France (inversion de la règle et de l'exception), un arrêté municipal sera nécessaire pour qu'un sens interdit s'applique aussi aux vélos. La signalisation devrait, elle, rester cohérente avec celle en vigueur dans plusieurs pays européens, dont la France : un panneau « sauf cycles » sous les panneaux « sens interdit », et en sens inverse ou dans les rues transverses un panneau ou un panneau avec flèches directionnelles pour signaler aux autres usagers qu'ils peuvent croiser des vélos.

Mais alors... Que se passera-t-il pendant la période de transition où les nouveaux panneaux n'auront pas encore été posés ? Question importante en pratique, car la mise à jour de toute la signalisation risque de prendre plusieurs années (cf. expérience belge).

La FUBicy a interrogé les experts du CERTU au sein du « Cotech Code de la rue ». Leur réponse est claire, car il y a un précédent juridique depuis 1999 en France. Il s'agit du décret qui rend les voies cyclables non obligatoires, sauf exception. Si la chaussée adjacente n'a pas été interdite aux vélos, vous avez le droit de rouler sur la chaussée même si l'ancien panneau rond « voie cyclable obligatoire » n'a pas encore été remplacé par le panneau carré « voie cyclable conseillée ». Un policier pourra vous verbaliser sur la base de la signalisation en place, mais un simple recours gracieux invalidera ce PV.

Il en sera de même pour les futurs contresens cyclables : les cyclistes prudents devront consulter la liste des arrêtés municipaux pour éviter les rues effectivement interdites, mais ils pourront emprunter les autres sens uniques voitures à double sens même si les panneaux « sauf cycles » ne sont pas encore posés. Alors, quel que soit le nom qu'on leur donnera - double sens cyclable, contresens cyclable, sens unique limité ou autre - leur généralisation pourra avoir un impact réel rapidement.

Au moins une bonne nouvelle...

# Petit tour d'horizon des aménagements

Le travail préparatoire pour un Code de la rue français va bon train, mais d'emblée, les responsables ont écarté une réflexion sur les aménagements, ce que nous regrettons puisque dans l'esprit des usagers, règlements et aménagements vont ensemble, se renforçant et se conjuguant.

Cet article se veut donc un modeste tour d'horizon des aménagements qui étayent voire favorisent le Code de la rue.

## 1-Aménagements mis en avant dans le Code de la rue belge (en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004)

Après une introduction sur la philosophie générale (à savoir protéger les usagers les plus vulnérables vis-à-vis des plus forts en milieu urbain) le dépliant du Code de la rue belge ouvre sur la présentation de plusieurs aménagements :

- Les « zones aux abords des écoles » sont des zones 30 avec la spécificité que la limitation de la vitesse peut s'appliquer seulement aux heures d'entrée et de sortie scolaires.
- Les « zones de rencontre » sont inspirées des zones résidentielles : les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique, les jeux sont autorisés et la voiture peut rouler à maximum 20 Km/h mais ne doit pas mettre en danger les piétons. (1)
- Les « SUL », sens uniques limités (à la voiture), sont des « double sens vélo » qui permettent au cycliste de rouler dans les deux sens. La généralisation est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, en théorie, mais si la signalisation spécifique manque



photo : S. Smets

## ➤ Zone de rencontre en Belgique

(panonceau « sauf vélo » apposé sous le panneau « sens interdit » B1), le SUL ou contresens cyclable n'est pas autorisé...

- Les trottoirs traversants situés au débouché de rues secondaires ont la fonction de ralentir la voiture et de renforcer le confort et la sécurité du piéton dont le cheminement est continu. C'est un aménagement ingénieux qui renverse la logique : ce n'est pas le piéton qui traverse la chaussée, c'est la voiture qui traverse le domaine du piéton ! (2)
- Le « coussin » (plus généralement connu sous la dénomination « coussin berlinois » en France) est un ralentisseur sélectif : il ne gêne pas le bus dont l'empattement est trop large, ni le vélo qui roule entre la bordure de chaussée et le coussin, mais il freine efficacement la voiture. Il y a des réalisations plus ou moins esthétiques et plus ou moins bruyantes également : des coussins pavés, parfois sertis de boules en verre réfléchissantes ; des mo-

dèles en plastique à visser sur la chaussée, solution idéale pour faire des essais, mais parfois ils restent tels quels...

- La ville entière à 30 Km/h. Plus de doute sur le changement de vitesse autorisée... roulez à 30 et vous êtes tranquilles.

La prudence et le respect mutuel sont régulièrement rappelés dans la brochure belge, afin de souligner que le règlement et l'aménagement ne sont efficaces que si le comportement des usagers va dans le même sens.

## 2-Aménagements intégrés à part entière dans la réflexion pour un Code de la rue en France

Dans les 4 axes de travail que sont le principe de prudence, la généralisation des contresens cyclables, la zone de rencontre et le piéton prioritaire quand il manifeste son intention de traverser, ce sont les contresens cyclables et la



zone de rencontre qui retiennent notre attention. Les deux sont bien sûr au départ des décisions réglementaires, mais leur portée est telle que la perception comme « aménagement » est prépondérante.

Le contresens (ou double sens) cyclable existe déjà en France, mais son autorisation est malheureusement l'exception, les maires étant encore frileux. Et pourtant sa généralisation est attendue avec impatience par les cyclistes, ouvrant des possibilités de raccourcis et d'itinéraires plus sécurisés. On distingue quatre types d'aménagements des contresens :

1. par simple peinture de la figurine vélo au sol (dans les zones 30, dans les rues étroites à faible circulation et/ou faible vitesse) rappelant la possible présence de cyclistes à contresens ;
2. la bande cyclable, espace clairement dédié au cycliste roulant en face à face avec les motorisés ;
3. la piste cyclable séparée physiquement de la bande de roulement des voitures (sur chaussée ou éventuellement sur trottoir si la largeur est suffisante ; derrière une file de voitures stationnées, etc.) ;
4. le couloir bus à contresens, ouvert aux cyclistes.

## Historique du « Code de la rue » en France

**Juin 2005** : Le rapport « Voirie pour tous » ouvrait déjà la réflexion vers un esprit « Code de la rue ».

**Octobre 2005** : Présentation du Code de la rue par les invités belges dans le cadre du 16<sup>e</sup> Congrès du Club des villes cyclables à Lille.

**Avril 2006** : Nomination du coordonnateur interministériel (Hubert Peigné) et démarrage du chantier « Code de la rue » en France.

**Décembre 2006** : Bilan d'étape par le Comité de pilotage (CoPil) qui confirme les 4 axes prioritaires et la poursuite du chantier.

**2007** : Continuation du travail par le Comité technique (CoTech) au CERTU à Lyon.



photo : B. Boutry / VeloBuc®

### > Versailles :

## Principe du trottoir traversant

(cf. dépliant ADAV/FUBicy et étude FUBicy de 2006)

La zone de rencontre se situe à mi-chemin entre l'aire piétonne et la zone 30, et comble une lacune, celle d'une zone dédiée à tous les usagers (motorisés ou non) mais qui place le piéton au centre de l'attention même si le trafic est important (4). La zone de rencontre met en œuvre des éléments d'aménagement proches du programme

« shared space » : dérouter l'automobiliste en balayant les repères traditionnels que sont les panneaux et les marquages de priorité et ainsi induire chez lui un comportement intuitif, moins « routier ».

Les principes sont :

- parcimonie dans la signalisation horizontale et verticale,
- absence de séparation nette entre les espaces des différents usagers,

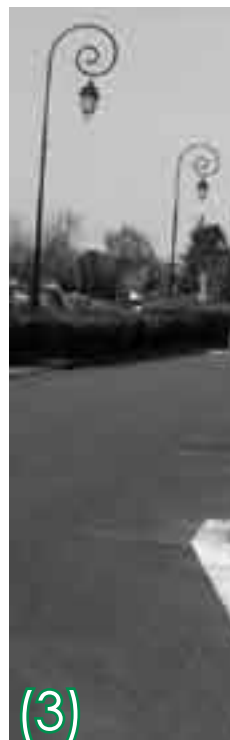


photo : B. Boutry / VeloBuc®

> Chicane (bac à plantes) avec by-pass vélo, change l'ambiance sur la rue de la Minière à Buc (78) parce que la ligne droite est rompue.

Aménagement peu coûteux, favorisant le cycliste notamment les vélobus (avec des enfants en file indienne) et protégeant aussi le piéton grâce à la zone tampon entre la bande de roulement voiture et le trottoir.

- abolition du trottoir rehaussé, autrement dit la mise à niveau trottoir - chaussée,
- libre jeu des matériaux et des revêtements,
- jouer avec des effets de perspective.

Voir les photos sur le site :

<http://www.zonederencontre.ch/home/index.aspx>

Ce sont notamment l'abolition des feux rouges et des stops / cédez le passage et la réintroduction de la règle simple de la priorité à droite qui permettraient, en France, d'apaiser la vitesse et de réduire la pollution visuelle. Des villes bien conçues en « zone de rencontre » ou en « shared space » sont plus sûres et plus conviviales grâce au contact visuel mutuel de tous les usagers. De plus, elles ne posent plus le problème des feux rouges ou des stops, si contraignants pour les cyclistes... (cf. *Vélocité 84*, « Voirie pour tous - espace pour tous - shared space »).

**3- Autres aménagements / autres réglementations** reflétant l'esprit du Code de la rue et qui existent déjà en France, qui sont donc à développer davantage. Par exemple **les zones piétonnes** qui sont accessibles depuis 2003 au vélo roulant au pas, et cédant la priorité aux piétons (art.R 431-9); **les zones 30** dont les réalisations se sont multipliées, et qui font aussi office d'aménagements des abords scolaires. Il s'agit désormais de rendre ces aménagements plus cohérents et structurants pour les déplacements en mode doux au sein du tissu urbain pour former de vastes réseaux.

Parmi les dispositions qui existent et qu'on peut promouvoir, il y a les chicanes avec by-pass vélo (3) au lieu des terre-pleins et chicanes pénalisant le cycliste (cf. l'article paru dans *Vélocité 87*). Il y a la bande dérasée multifonctionnelle, accessible au vélo et aux piétons sans leur être réservée. Il s'agit d'un aménagement qui augmente le confort et la sécurité des cyclistes hors agglomération, et dans ce sens, il répond au Code de la rue interprété comme « code pour les plus fragiles ». Il y a bien sûr aussi les voies vertes qui peuvent servir de liaisons intercommunales au quotidien pour les modes doux par la réhabilitation d'anciens chemins agricoles, de voies ferrées, de chemins de halage et autres). Elles sont des voies alternatives en faveur des circulations douces.

> **Bulle, Suisse.** Devant les édifices publics et les espaces publics importants, il est prévu un rehaussement de la chaussée au niveau des trottoirs. Ces surfaces ont le même revêtement que les trottoirs et sont enrichies par des incrustations dont la forme et le matériaux doivent encore être définies. À la base de cette proposition, il y a l'idée de lier les surfaces piétonnes des deux côtés de la voie à travers la chaussée. Ces surfaces ont pour but d'interrompre la linéarité de la chaussée et de rappeler aux automobilistes d'être prudents.



(4)

photo : Ville de Bulle

**4- Kernfahrbahn** (chaussée sans marquage axial de séparation des voies, chaussée à voie centrale banalisée).

Un aménagement non encore envisagé en France, mais largement pratiqué en Allemagne, aux Pays-Bas (5) et en Suisse. Voir aussi sur notre site : <http://velobuc.free.fr/chaucidou.html>

La « Kernfahrbahn » n'est pas un aménagement aussi contraignant qu'une bande cyclable (qui nécessite une séparation axiale entre les deux bandes de roulement voiture, et des largeurs pour la bande cyclable entre 1,30 et 1,50m de chaque côté). La répartition de l'espace « chaussée » est en faveur des vélos. Les voitures ont moins de place pour se croiser et de ce fait ralentissent spontanément.

Résumé du rapport final de 1999 sur le concept « Kernfahrbahn » : Pour des largeurs de route comprises entre 6 et 9 mètres, la répartition de l'espace est problématique, particulièrement lorsque le trafic est élevé et qu'il s'agit d'accorder aussi un espace aux vé-

los. Cette problématique est internationale : il existe déjà, dans d'autres pays européens, des recommandations qui montrent comment on peut traiter cette problématique lors d'un projet routier. En Suisse, de nombreuses villes ou communes ont trouvé des solutions pour le trafic cyclable à l'aide de chaussées à voie centrale banalisée. Toutefois, par rapport aux possibilités d'application, aux effets ainsi qu'aux aspects juridiques, il subsiste encore quelques incertitudes pour les chaussées étroites, ou à voie centrale banalisée. Le but de la présente recherche était d'éliminer ces incertitudes et de fournir des recommandations à l'égard des possibilités d'application. Pour cela, 6 cas ont été sélectionnés à partir desquels on pouvait s'attendre à obtenir, après un examen détaillé, à trouver des réponses aux diverses questions. Les investigations se sont basées sur des prises de vue spécifiques en vidéo qui ont été dépouillées automatiquement à l'aide d'un logiciel spécial. De cette manière, des relevés très détaillés et comparables ont été ob-



tenus (par ex. sur les distances entre les vélos et le trafic motorisé pour certains profils en travers et situations). Pour les chaussées à voie centrale banalisée, les investigations arrivent aux résultats suivants en Suisse :

- elles sont en principe réalisables dans le cadre juridique suisse existant,
- elles ont des effets positifs sur la sécurité du trafic,
- elles sont acceptées par le trafic motorisé et les cyclistes,
- elles ont des effets positifs sur le sentiment personnel de sécurité des cyclistes,
- elles offrent capacité et flexibilité.



photo : Ch. Avril

> Venlo (NL), chaussée à voie centrale banalisée (sans séparation), effet de rétrécissement de la bande de roulement automobile, espace dédié aux cyclistes de part et d'autre.

Les avantages des chaussées à voie centrale banalisée dépendent de diverses conditions, pour lesquelles la recherche suisse s'est efforcée de définir les possibilités et les limites d'application : des voies centrales banalisées, d'une largeur de 5,45m (Landvogt Waser-Strasse à Winterthur) à 4,6m (Bankstrasse à Uster), pour une largeur totale de chaussée comprise entre 7,95m et 7,5m, avec des charges jusqu'à 10 000 véhicules/jour et taux de poids lourds atteignant 6%, donnent de bons résultats du point de vue de l'écoulement de la circulation et de la sécurité du trafic.

Pour la France, on pourrait préciser que la « chaussée à voie centrale banalisée » pourrait surtout s'appliquer à des voies étroites, là où la place pour de vraies bandes cyclables manque : les bandes latérales seront principalement utilisées par les vélos ; la bande centrale banalisée sera principalement utilisée par les voitures dans les deux sens.

### Les objectifs :

1. ralentir la circulation motorisée
2. éduquer les automobilistes à prendre des égards pour les circulations douces
3. avoir une attitude de prévention
4. rendre la circulation calme et fluide.

La « Kernfahrbahn » permet à chaque utilisateur de s'adapter aux autres. L'absence de séparation axiale incite les voitures à rouler vers le milieu de la chaussée et à respecter ainsi la distance latérale de dépassement des cyclistes (1m en agglomération). Ce comportement est également bénéfique pour les piétons, car la voiture roule moins proche du bord de trottoir, laissant une zone tampon entre piétons et motorisés.

En conclusion, on ne peut que souhaiter que la France renoue avec son passé de pionnier et des projets novateurs (tels que « Ville plus sûre, quartiers sans accident » des années 1980, ainsi que la création de « zones de rencontre » à Chambéry, ville qui a divisé par 10 le nombre des accidents de la route...) et s'achemine vers l'adoption d'un Code de la rue, digne de ses ambitions...

BRITTA BOUTRY, VELOBUC  
ASSOCIATION PIÉTONS ET VÉLOS (78)  
<http://velobuc.free.fr/>



# Les contresens belges tels qu'on les vit à Liège et Herstal (Wallonie)



> Belgique : Un SUL (Sens Unique Limité)

photo : S. Smets

Nous avons été accueilli par l'antenne liégeoise de Pro-Vélo et le GRACQ, association des « cyclistes quotidiens ».

Il est important de savoir qu'en Belgique la signalisation en ville, y compris lumineuse, relève de la Police locale qui a un département « signalisation » qui la conçoit et en contrôle la pose et l'entretien. Les études sont donc faites par des policiers qui vont au plus simple et non par des ingénieurs ou techniciens de la voirie souvent tentés par les travaux plus ou moins lourds. Cette différence par rapport à la France est à mon avis fondamentale.

Il y a un net contraste entre la Flandre de tradition nord-européenne et la Wallonie de culture plus « française ». A Anvers (Antwerpen) ou Gand (Gent), 80 % des sens interdits sont devenus des SUL. En Wallonie on traîne les pieds

comme en France, Liège et Herstal faisant partie des exceptions.

## LIÈGE

Capitale de la province de Liège, seconde ville de la région de Wallonie, 190 000 habitants. Le centre est composé de rues plus ou moins étroites coupées par quelques larges boulevards modernes. La circulation automobile est très dense. Il y a très peu d'aménagements cyclables dans le centre, quelques-uns dans la périphérie sur la partie plate de la ville (bandes et pistes). La vitesse est limitée partout à 50 Km/h, sauf devant les écoles où la limitation à 30 Km/h est peu respectée (plateaux trop peu marqués, on les sent à peine à vélo).

Part du vélo dans les déplacements de l'ordre de 1,5 à 2 % (20 % à Maastricht aux Pays-Bas, à 35 km de Liège !).

On parle beaucoup des fameux contresens cyclables belges, les SUL (sens uniques limités). Vélo-Cité et la Mairie de Bordeaux m'ont donc expédié passer 48 heures à Liège pour voir la réalité sur place. Le résultat est éloquent et on se demande au retour comment on peut tant tergiverser ici, avec toutefois un bémol : beaucoup de contresens, oui, mais pas partout car il y a des impossibilités.

Code de la rue ou code de la route, il reste toujours des règles !

Liège a des possibilités d'investissement très faibles. La création des SUL a donc été une occasion de favoriser le vélo aux moindres frais. Les premiers essais datent de 2000, avec quelques aménagements de voirie qui se sont avérés superflus. La grande campagne s'est déroulée sur un peu plus d'un an en 2004 et 2005 : 365 sens uniques sur 650 soit 56 % ont été équipés selon des normes ultra-simples : signalisation verticale analogue à celle que nous connaissons, quelques signaux lumineux modaux aux carrefours à feux, très peu de marquages, pas d'aménagements en dur.

Les SUL n'ont pas été instaurés lorsque la sécurité était en jeu :

- rues en forte déclivité,
- rues dont la largeur utile (stationnement exclu) est inférieure à 3 m en situation normale, à 3,50 lorsque circulent des autobus.





photo : M. Baillard



> Cette rue étroite où passent les poids lourds est en SUL, sans aucun problème. Tout simplement parce que, quand on est face à face, on s'arrange toujours !

## HERSTAL

Commune limitrophe de Liège : 37 000 habitants...

Même méthodes, mêmes réalisations qu'à Liège, à l'échelle d'une ville de banlieue plus petite. Comme à Liège, absence de limitation de vitesse (50 Km/h) sauf devant les écoles avec la même inefficacité relative. 70 SUL sur 83 rues en sens unique. Davantage de marquages au sol mais pas plus d'aménagements de voirie en dur qu'à Liège. Nous n'avons pas vu d'autres aménagements cyclables.

Peu de cyclistes à Herstal : les SUL ont été instaurés en vertu du principe que pour avoir des cyclistes réguliers il faut leur offrir des voies appropriées et non attendre qu'il y ait des cyclistes pour aménager la voirie. Pas plus d'accidents qu'à Liège et le même regret d'un manque de communication.

## CONCLUSION

C'est du pragmatisme à l'état pur et cela fonctionne parfaitement. Le nombre de cyclistes augmente régulièrement. Selon mes interlocuteurs il faudrait faire un effort sur l'information des piétons par encore habitués à voir survenir d'un côté inattendu un cycliste silencieux. La mesure est globalement bien acceptée même si comme partout automobilistes et cyclistes inciviques ou imprudents ont parfois quelques différends. Mais quel plaisir de rouler à vélo par le chemin le plus court !



MICHEL BAILLARD

Chargé de mission de Vélo-Cité 33  
Voirie et aménagements cyclables

Ce rapport a été vérifié par le GRACQ pour confirmer la validité des faits et nombres cités.

On pense arriver à équiper environ 70 % des rues en sens unique. Mes interlocuteurs (Police et GRACQ) pensent qu'il faudrait aussi un peu plus de marquages au sol pour préciser des trajectoires à certaines intersections. Mais même dans l'état actuel des choses, tout fonctionne convenablement. Il n'y a jamais eu d'accidents connus de la police et la cohabitation que j'ai vécue pendant au total 6 heures de vélo en ville (sous la pluie et dans le vent, donc dans les pires conditions) se fait sans problèmes et même - m'a-t-on dit - de mieux en mieux au fur et à mesure que cyclistes et automobilistes s'habituent à se rencontrer d'une façon encore récemment imprévue. La police constate peu de non-respect par les cyclistes des sens interdits qui restent interdits.

Le regret de mes interlocuteurs est l'absence de communication, faute de budget. Il n'y a eu que la distribution dans toutes les boîtes d'un dépliant et le soutien épisodique de la presse.

## > Marquage à Herstal



photo : M. Baillard