

1.000 petites avancées pour le
vélo...

...Un grand pas « à contresens » pour
Bruxelles

May 2005, Velo-City Dublin

Exposé présenté par

- * La Région de Bruxelles-Capitale
([Ulric Schollaert](#), délégué vélo
« réseau »)
- * L'IBSR (Institut belge pour la
sécurité routière)

« Ceci n'est pas un sens unique »

Généralisation de la circulation
cycliste « à contresens »
dans une ville « non cyclable » de
1 million d'habitants

Thèmes principaux

- 700 km de rues à sens unique
- 70% à 90% deviennent des SUL
- Modification imposée par la législation fédérale
- Mise en application sur 1 à 2 ans
- Subsidiation par le pouvoir régional
- Lenteur de réalisation / résultats positifs

La Belgique

1 Etat fédéral

3 Régions

Brussels in BE

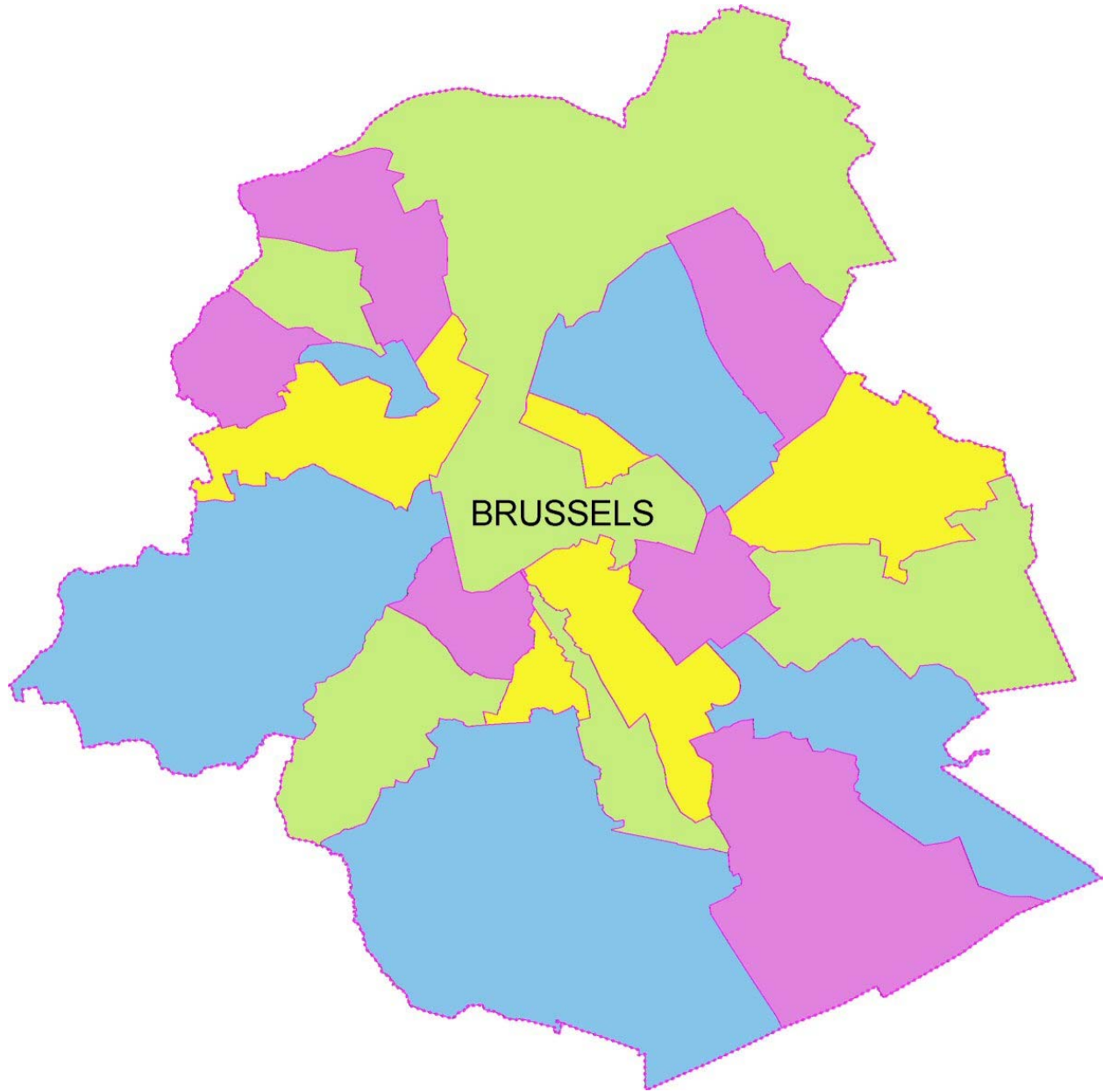
La Région de Bruxelles-Capitale

Une ville d'un million d'habitants

Qui a perdu la culture du vélo

19 communes

Chapeautés par un pouvoir régional



BRUSSELS

1.700 km de voiries

1.400 km gérées directement par les
19 communes



300 km de voiries « principales »

Gérées « principalement » par la
Région de Bruxelles-Capitale



La politique vélo de Bruxelles

- Part modale actuelle : 2-3 %
- Part modale visée : 10%
- Délai : 2010
- Premier plan directeur vélo 2005-2009

Engineering – Encouragement

Enforcement - Education

FIETS VÉLO

beleidsplan / 2005-2009 / plan directeur

Environnement, Héritage et Développement

Pascal Siret, ministre van Mobiliteit en Openbare Werken

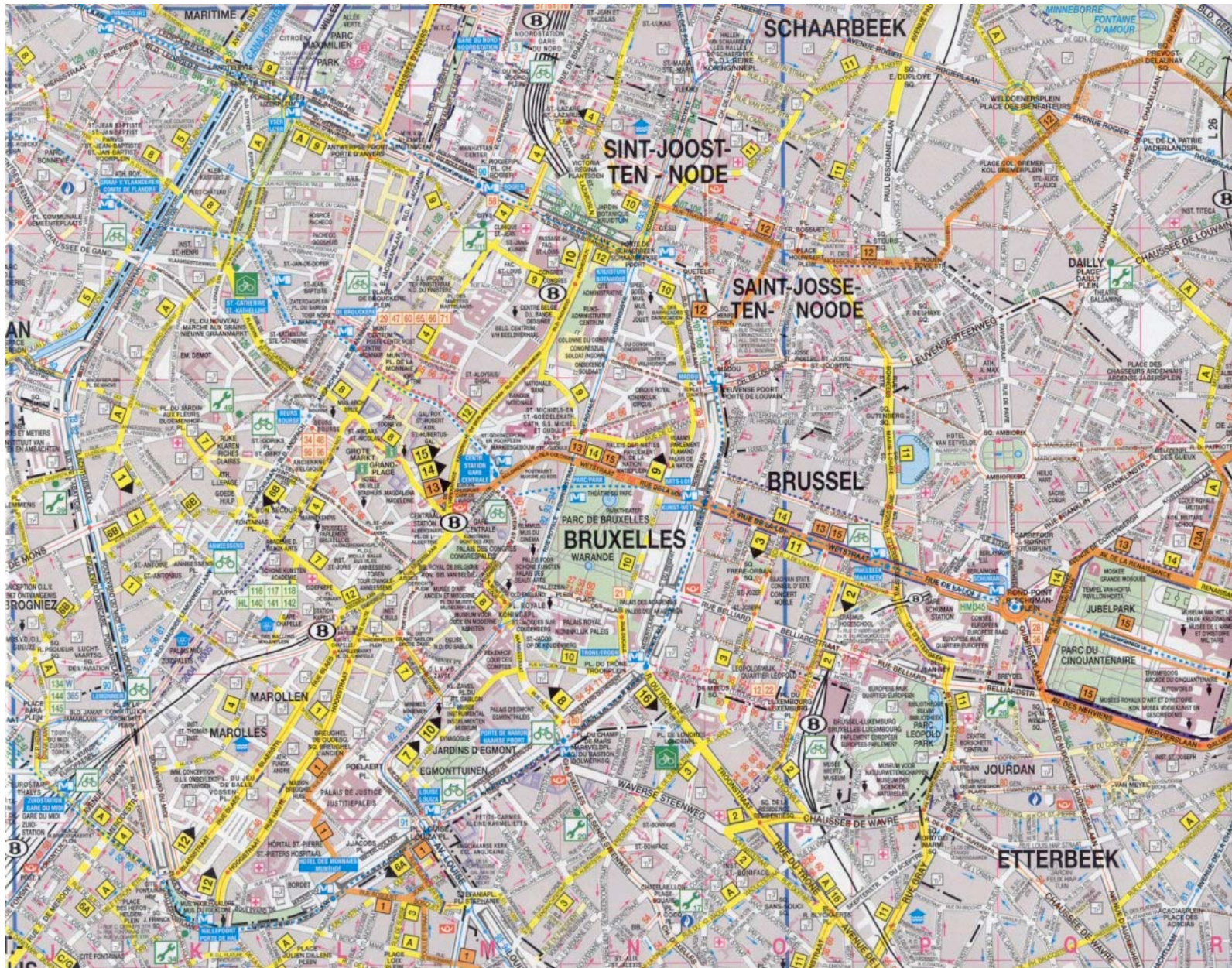
Région de Bruxelles-Capitale

Pascal Siret, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics



Engineering / Equipements

- Itinéraires cyclables : 16 radiaux + 3 rocares
- Pistes cyclables séparées ou marquées sur les axes principaux (environ 100 km de voiries équipées sur 300)
- Zones 30 km/h (objectif : 1.400 km)
- Sens uniques limités SUL (obj. : 700 km)
- Stationnement vélo



En quoi les SUL sont-ils si importants ?

- Terrain (très) accidenté
- Evitement des axes principaux
- Portions d'ICR « utilisables »

Comment en est-on arrivé à la
généralisation des SUL ?

25 ans de lutte...

De 1977 à 2004

- 1977 Le SUL est supprimé du code
- La ville de Courtrai fait de la désobéissance civile
- Lobby par les associations de cyclistes (FB et GRACQ)
- 1990 : réintroduction du SUL dans le code
- 1998 : étude réalisée par l'IBSR/Pro Velo + encouragement à la réalisation de SUL
- 2002 : SUL rendu obligatoire pour 2004

Programm fahrradfreundliche Stadt Münster



Radfahrer in unechten Einbahnstraßen

PGV Planungsgemeinschaft Verkehr / Hannover

Sens uniques limités

Amenagements à réaliser pour
l'ouverture des rues à sens unique du Pentagone
à la circulation des cyclistes dans les deux sens

T o m e I

Conditions de faisabilité
et cas type

Etude réalisée pour la
Ville de Bruxelles

a.s.b.l. Pro Vélo
32A, rue Ernest Solvay, 1050 BRUXELLES
502.73.55



Beperkt eenrichtings- verkeer

Toepassing
in **België**

*Eindrapport
juli 98*



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid



Further developments in the design of contra-flow cycling schemes

by T J Ryley and D G Davies

BEV

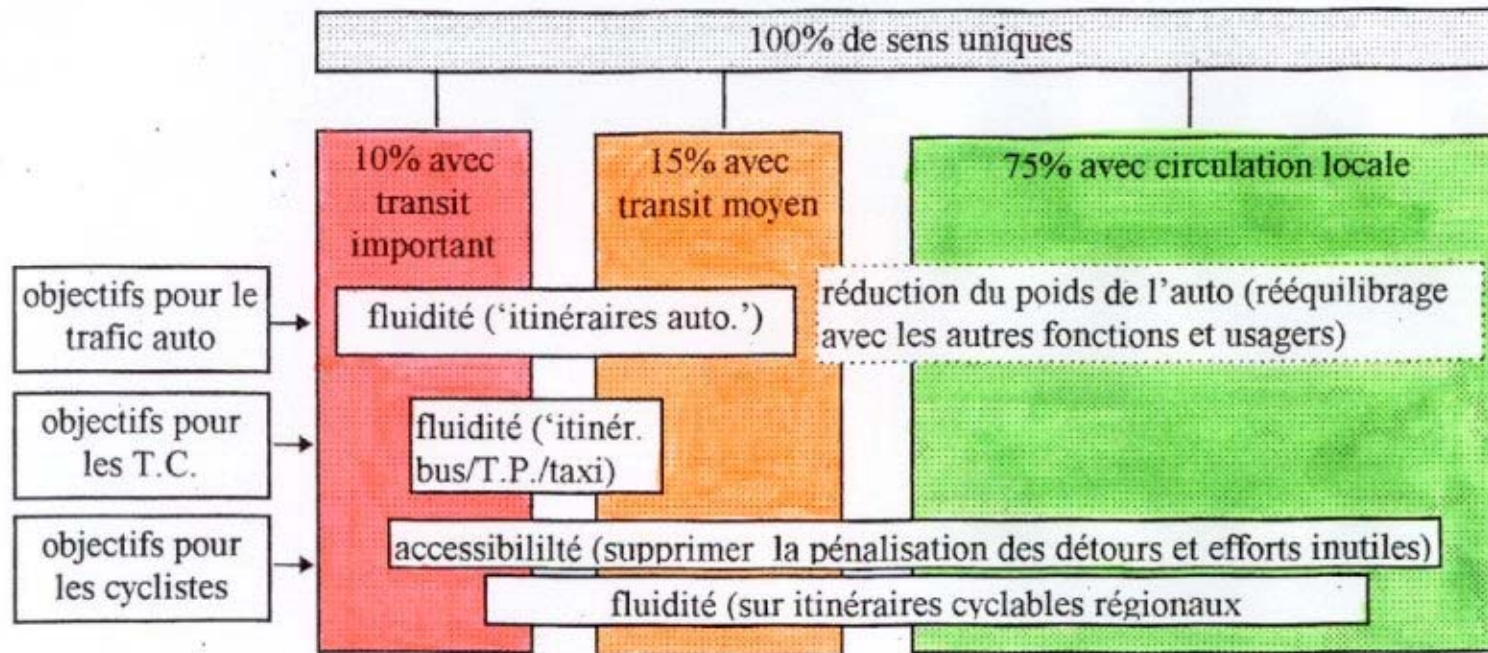
beperkt eenrichtingsverkeer



*voor een veilige veralgemeende invoering
van het beperkt eenrichtingsverkeer*

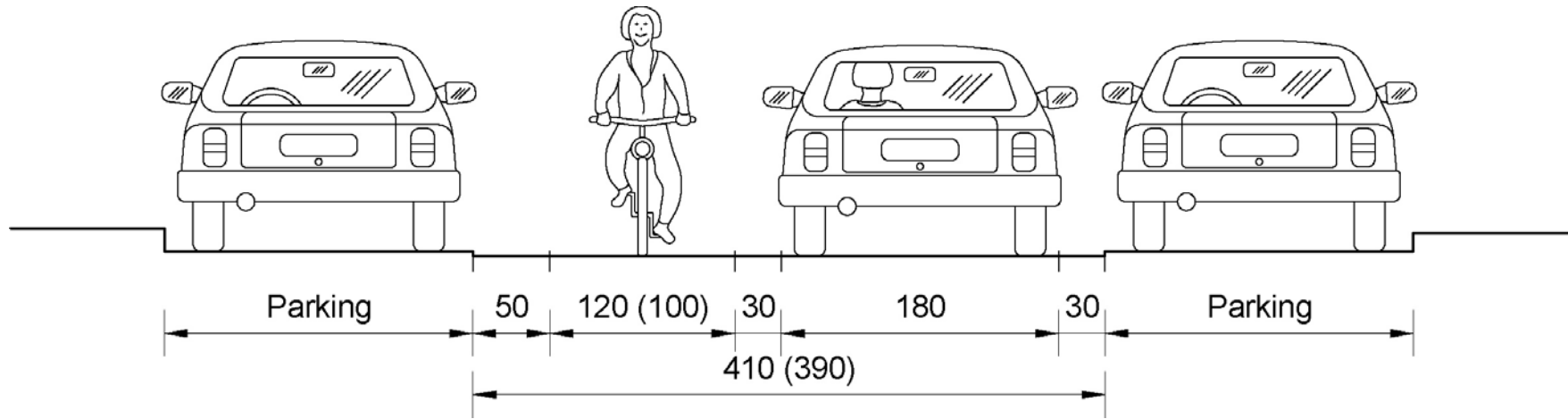
De 1990 à 2002

- 1990 : largeur minimum admise : 4.5m
+ le SUL est un choix local (...et une exception !)
- 1998 : largeur minimum admise : 3.5m
- 2002 : - standard : 3m
- exceptions admises à 2.6m
- le SUL est la règle

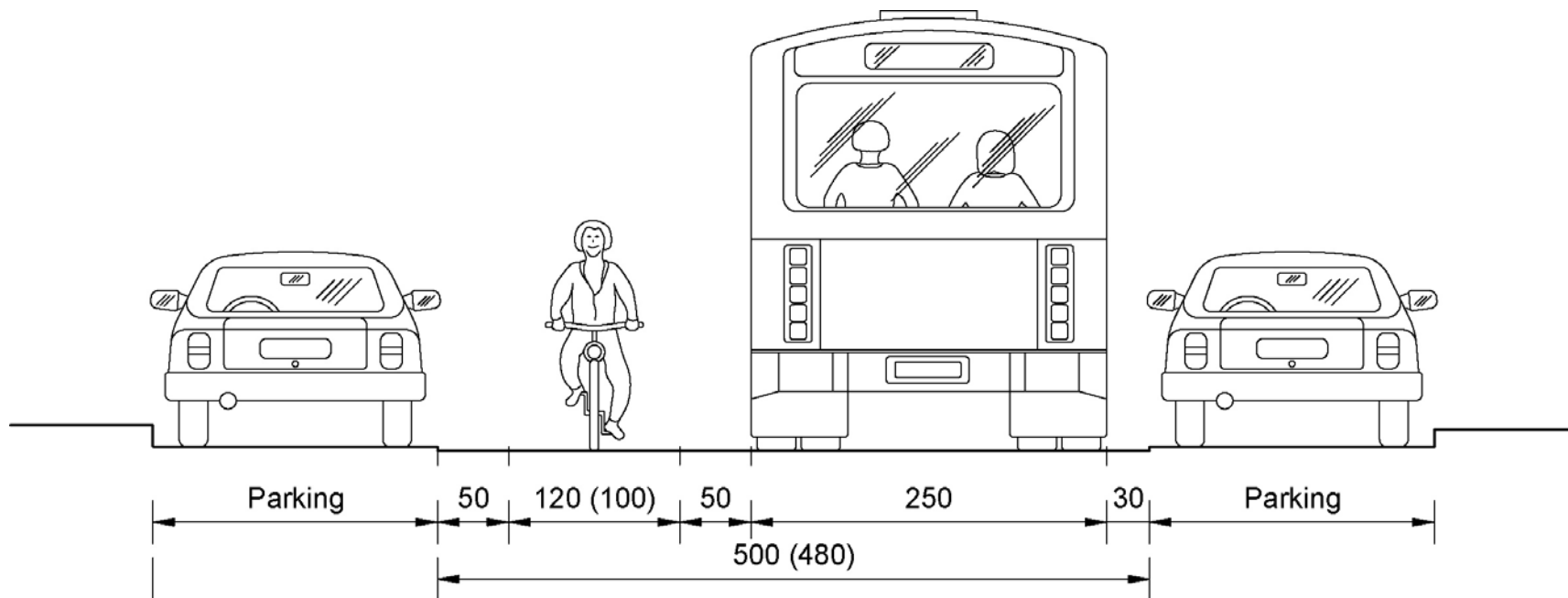


La largeur pose problème...

1. Sur les voies principales



2. Dans des rues avec lignes de bus
ou forte proportion de poids lourds



Les résultats à Bruxelles

Lenteurs à la réalisation

Des plaintes au compte-goutte

Aucune statistique d'augmentation
des accidents

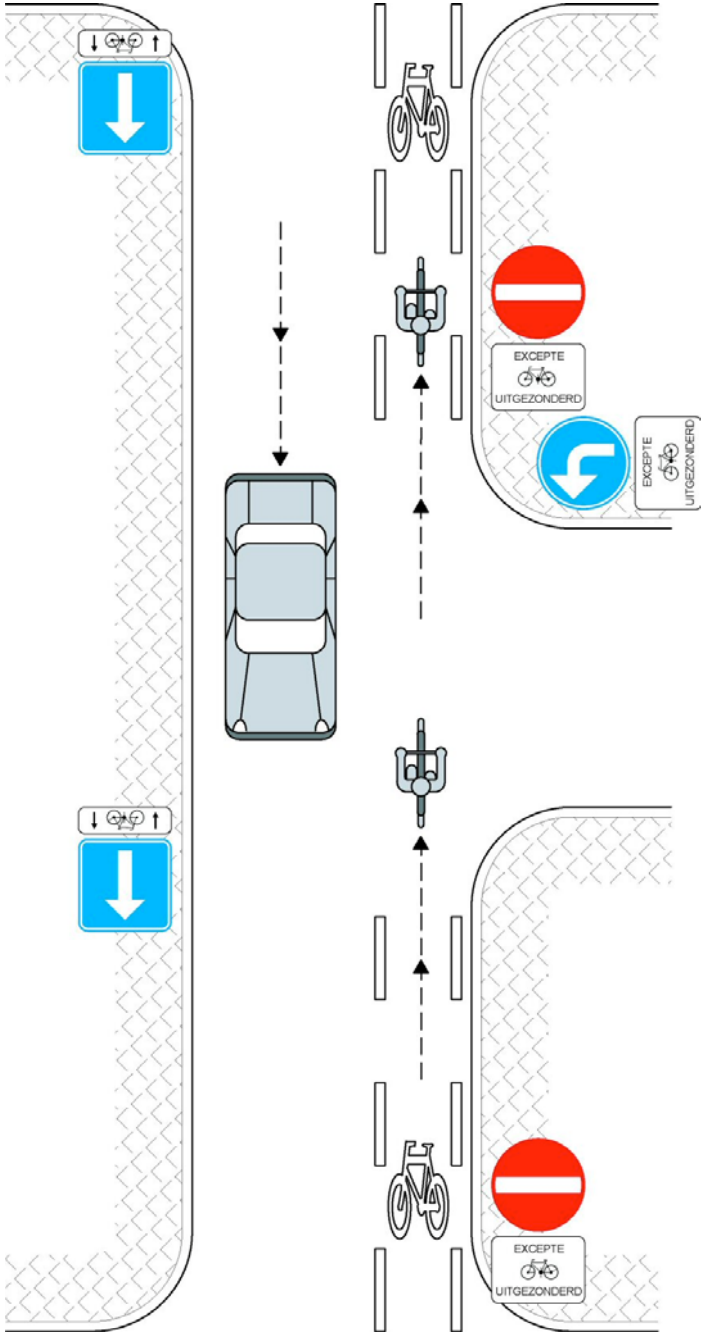
ETAT DES LIEUX SUL 1998

Commune	SUL existants	Nbre de voiries à	%
Berchem-St-Agathe	0	12	
Forest	0	44	70%
Ganshoren	0	17	70%
Anderlecht	0	20	
Auderghem	0	98	70%
Uccle	0		81%
Evere	30	34	80%
Woluwe-St-Lambert	0	53	70%
Saint Josse	0	90	
Jette	0	6	90%
Schaerbeek	0	10	82%
Koekelberg	0	0	68%
Saint-Gilles	0		75%-100%
Watermael-Boitsfort	0	40	77%
Woluwe-St-Pierre	0		
Bruxelles	0	300	
Etterbeek	57	65	87%
Ixelles	0		90%
Molenbeek-St-Jean	0		

ETAT DES LIEUX SUL 2005

Commune	SUL existants	Nbre de voiries à	%
Berchem-St-Agathe	0	12	70%
Forest	0	44	70%
Ganshoren	0	17	80%
Anderlecht	3		
Auderghem	98		70%
Uccle	162		80%
Evere	34		80%
Woluwe-St-Lambert	0	53	70%
Saint-Josse	6	90	70%
Jette	95	6	90%
Schaerbeek	107	10	80%
Koekelberg	15		70%
Saint-Gilles	90		90%
Watermael-Boitsfort	17	40	80%
Woluwe-St-Pierre			70%
Bruxelles	30	300	
Etterbeek	65		90%
Ixelles			90%
Molenbeek-St-Jean	15		70%

Problèmes : 1. Les coûts



Appui régional par subsides

- Coût moyen : 250 EUR par panneau
- Coût moyen : 1,000 EUR par section
- Subsides 2005 : 2.750.000 EUR
- Les subsides aux communes incluent :
 - les panneaux
 - les marquages
 - feux adaptés / plateaux / etc.

Problèmes : 2. La manque d'information

Appui régional

- Avis techniques et recommandations
- Plaqueette d'information de l'IBSR + associations GRACQ / FB
- Languettes d'information :
Région + IBSR + GRACQ / FB



Recommandations pour le marquage
des contresens cyclables
en Région de Bruxelles-Capitale



Pourquoi autoriser les cyclistes à contresens ?

Les SUL existent déjà depuis plus de 10 ans dans de nombreuses villes belges et étrangères. L'expérience montre que la circulation des différents usagers s'y déroule sans encombre et que les accidents impliquant des cyclistes n'y sont pas plus fréquents.

Les contresens cyclables permettent aux cyclistes d'éviter :

- des détours (encore plus gênants à vélo qu'en voiture, puisqu'ils imposent un effort physique supplémentaire) ;
- dans certains cas, des rues ou des routes dangereuses (trafic plus dense, plus rapide).

En outre, le cycliste à contresens bénéficie des avantages de sécurité suivants :

- il peut établir un **contact visuel** avec l'automobiliste et contrôle donc mieux la situation que lorsqu'il roule dans le même sens que celui-ci ;
- le conducteur de la voiture est assis à gauche, c'est-à-dire du côté où s'effectue le croisement. Plus proche du cycliste que lors d'un dépassement, il évaluera plus facilement l'espace nécessaire dans une rue étroite ;
- en cas d'accident dû à l'ouverture intempestive d'une portière, les conséquences pour le cycliste seront souvent moins graves que lorsqu'il roule dans le sens du trafic (le cycliste ne court aucun risque de se blesser au tranchant de la portière, et celle-ci aura tendance à se refermer sous le choc qui sera donc moins rude).

Enfin, même dans les cas où l'automobiliste ne peut pas voir arriver le cycliste à contresens, le cycliste pourra le plus souvent entendre arriver le véhicule à moteur avant de le voir, et pourra donc anticiper une manœuvre d'évitement.



C'est quoi un SUL ?

Le S.U.L. (sens unique limité) est un sens unique dans lequel les cyclistes (et parfois, les cyclomotoristes classe A) peuvent rouler à contresens, en empruntant le sens interdit. On peut donc aussi parler de contresens cyclable.

À quoi reconnaît-on un SUL ?

Pour être ouvert aux cyclistes à contresens, un sens unique doit obligatoirement être muni de la signalisation prévue par le code de la route, c'est-à-dire :

- à l'entrée du SUL,
- à l'entrée du sens interdit.



Si les panneaux additionnels ne sont pas placés, les cyclistes ne sont pas autorisés à emprunter le sens interdit !

- Des **marquages au sol** peuvent compléter les panneaux de signalisation, mais ils ne sont pas nécessairement présents.



Nouveau dans la réglementation

À partir du 1^{er} juillet 2014, les sens uniques devront obligatoirement être ouverts à la circulation des cyclistes à contresens, à condition que :

- la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km/h ;
- la largeur libre (hors stationnement) de la chaussée soit d'au moins 3 m ;
- il n'y ait pas de raison de sécurité qui s'y oppose (par « raison de sécurité » on entend des circonstances tout à fait particulières telles que, par exemple, un virage sans aucune visibilité).



GRACQ asbl - Les Cyclistes Quotidiens
15 rue de Londres - B-1050 Bruxelles
Tél.: 02 502 61 30 - info@gracq.org - www.gracq.org



Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl
Chaussée de Haecht 1405 - B-1130 Bruxelles
Tél.: 02/244.13.11 - Fax: 02/216.43.43
E-mail: info@brsbe - internet: www.brsbe

Le SUL

Cyclistes à contresens dans les sens uniques

Conseils aux usagers



Faites circuler l'info :
donnez ce mémo
à un autre cycliste.

Le sens unique limité (SUL)

Pour être ouvert aux cyclistes à contresens, un sens unique doit obligatoirement être muni de la signalisation prévue par le code de la route.



Les avantages du SUL :

- **Facilité** : trajets directs, moins de dénivellés.
- **Sécurité** : moins de détours par les grands axes, plus fréquentés.
- **Sécurité** : 4 yeux pour voir et être vu !

Roulez malin !

- Ralentissez toujours en abordant un carrefour, même si vous bénéficiez de la priorité de droite.
- Circulez toujours sur votre droite, même s'il y a des marquages sur la gauche de la chaussée.
- À l'entrée et à la sortie d'un SUL, serrez toujours à droite, ne vous laissez pas surprendre par un automobiliste distrait.
- Écartez-vous des voitures en stationnement, quel que soit votre sens de circulation.
- Soyez courtois envers les piétons et les automobilistes.

Un dépliant vous attend chez votre vélociste ou à votre association cycliste. Vous pouvez aussi le télécharger sur www.velo.irisnet.be, www.gracq.org et www.ibsr.be.



Ed. resp. : Jean-Claude Mouriau – Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (A.E.D.) – 1035 Bruxelles [sept. 2004]
Ne pas jeter sur la voie publique.

Spée | deze info door
aan andere fietsers.

Beperkt eenrichtingsverkeer (BEV)

Om toegankelijk te zijn voor fietsers in tegenrichting moet een eenrichtingsstraat voorzien zijn van de verkeersborden die door het verkeersreglement voorgeschreven worden.



Voordelen van BEV :

- **Handig** : directe trajecten, minder hoogteverschillen.
- **Veilig** : minder omwegen langs drukke verkeersaders.
- **Veilig** : 2 paar ogen om te zien en gezien te worden !

Fiets slim !

- Vertraag altijd wanneer je een kruispunt nadert, ook al heb je voorrang van rechts.
- Fiets altijd rechts, zelfs indien er wegmarkeringen zijn links van de rijbaan.
- Fiets altijd uiterst rechts aan het begin en het einde van een straat met BEV ; laat je niet verrassen door een vers troilde automobilist.
- Hou voldoende afstand van geparkeerde voertuigen, ongeacht jouw rijrichting.
- Wees hoffelijk tegenover voetgangers en automobilisten.

Je kan een folder over BEV bij jouw fietshandelaar of fietsvereniging verkrijgen of downloaden op www.fiets.irisnet.be, www.fietsersbond.be en www.bivv.be.



V.u. : Jean-Claude Mouriau – Ministère van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (B.U.V.) – 1035 Brussel [sept. 2004]
Niet op de openbare weg gooien.

Si vous n'avez plus
usage de ce mème,
donnez-le à un autre
automobiliste.

Le sens unique limité (SUL)

Depuis le 1/7/2004, de plus en plus de rues
deviennent des sens uniques limités :
les cyclistes peuvent rouler
à contresens quand vous voyez
la signalisation ci-contre.
Des marquages au sol peuvent
compléter les panneaux.



Partageons la rue!

- Un sens unique sert à gérer le trafic automobile ou à créer du stationnement; grâce aux SUL, les cyclistes ne sont pas pénalisés.
- Prenez garde aux sens uniques sur votre droite. Un cycliste peut en sortir avec priorité de droite! Ralentissez toujours!
- À l'entrée et à la sortie d'un SUL, serrez le plus possible à droite, même si vous tournez à gauche.
- Regardez toujours à gauche et à droite lorsque vous sortez d'un garage ou parking.
- Si un cycliste vient à contresens, ralentissez et serrez le plus possible à droite.
- Pensez aux cyclistes à contresens lorsque vous sortez de votre emplacement de stationnement.

Merci pour votre collaboration!

Une même campagne s'adresse aux cyclistes.
Un dépliant vous attend à votre administration communale (ou chez les marchands de vélos).
Il est aussi téléchargeable sur www.ibsr.be,
www.velo.irisnet.be et www.gracq.org.



Ed. resp.: Jean-Claude Mouriau – M. Infrère de la Région
de Bruxelles-Capitale (A.E.D.) – 1031 Bruxelles [sept. 2004]
Ne pas jeter sur la voie publique.

Spéel deze info ook
door aan andere
automobilisten.

Beperkt eenrichtingsverkeer (BEV)

Sinds 1/7/2004 wordt in heel wat straten beperkt
eenrichtingsverkeer ingevoerd. Dit betekent dat
fietsers in tegenrichting mogen
rijden indien je dit verkeersbord
ziet. De verkeersborden kunnen
aangevuld worden met
wegmarkeringen.



Laten we de straat delen!

- Een eenrichtingsstraat dient om het verkeer te beheren of parkeerplaatsen te creëren; dankzij BEV worden fietsers er niet door benadeeld.
- Let goed op eenrichtingsstraten aan jouw rechterkant. Er kan een fietser uitkomen met voorrang van rechts! Vertraag altijd!
- Rij zoveel mogelijk uiterst rechts aan het begin en het einde van een straat met BEV, zelfs als je links afslaat.
- Kijk steeds links én rechts wanneer je uit een garage of parking komt.
- Indien een fietser uit de tegenrichting komt, vertraag dan en rij zoveel mogelijk uiterst rechts.
- Denk aan de fietsers in tegenrichting wanneer je jouw parkeerplaats verlaat.

Bedankt voor de samenwerking!

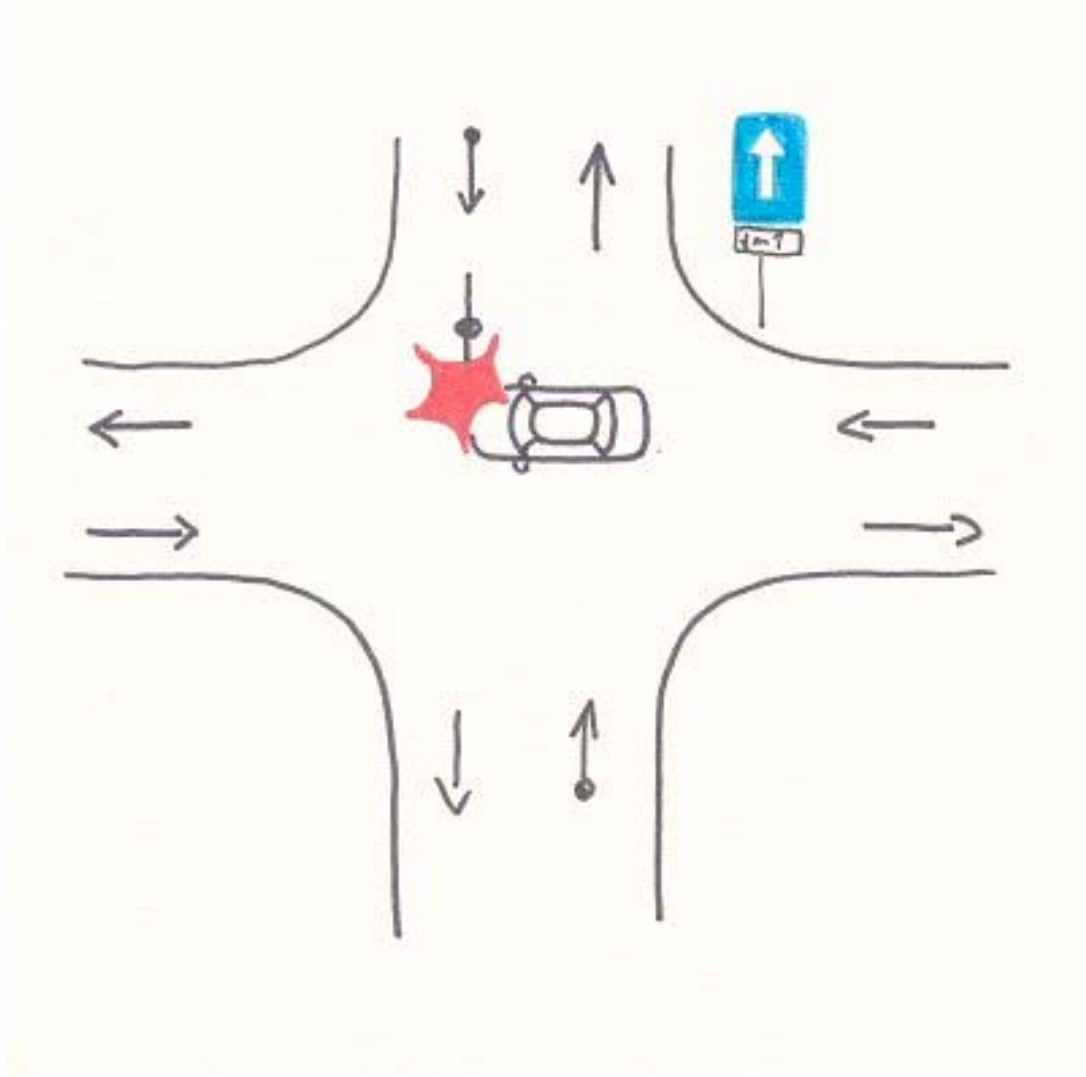
Er loopt eenzelfde informatiecampagne voor
fietsers. Je kan een folder over BEV bij jouw
gemeentebestuur (of fietshandelaar) verkrijgen
of downloaden op www.bivv.be,
www.fiets.irisnet.be, www.fietsersbond.be.

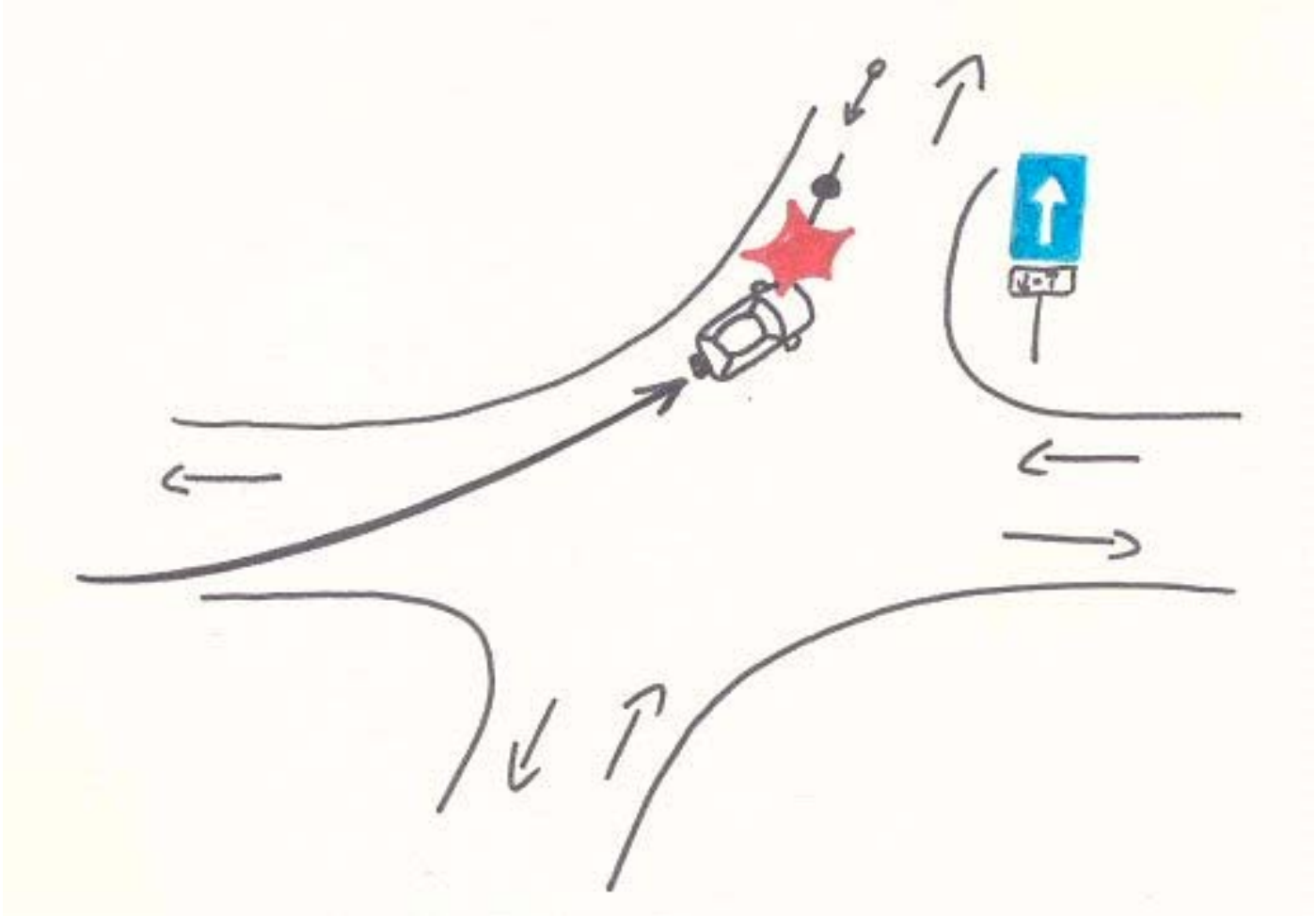


V.u.: Jean-Claude Mouriau – M. Infrère van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest (B.U.V.) – 1030 Brussel [sept. 2004]
Niet op de openbare weg gooien.

Et les accidents ?

- Pauvreté de l'outil statistique à Bruxelles
- Etterbeek (65) : aucun accident en 5 ans
- Kortrijk : 50% des accidents = 2RM
- Mons (55) : SUL s'est imposé (10 ans)
- Un seul vrai problème : certains carrefours
- La largeur ne joue pas dans 80% des rues





Quelques exemples

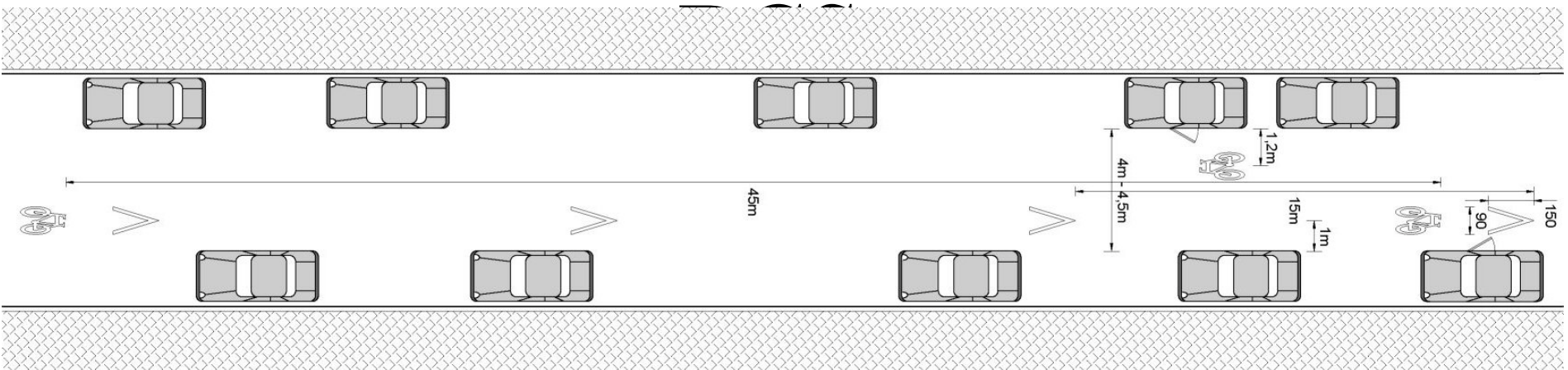


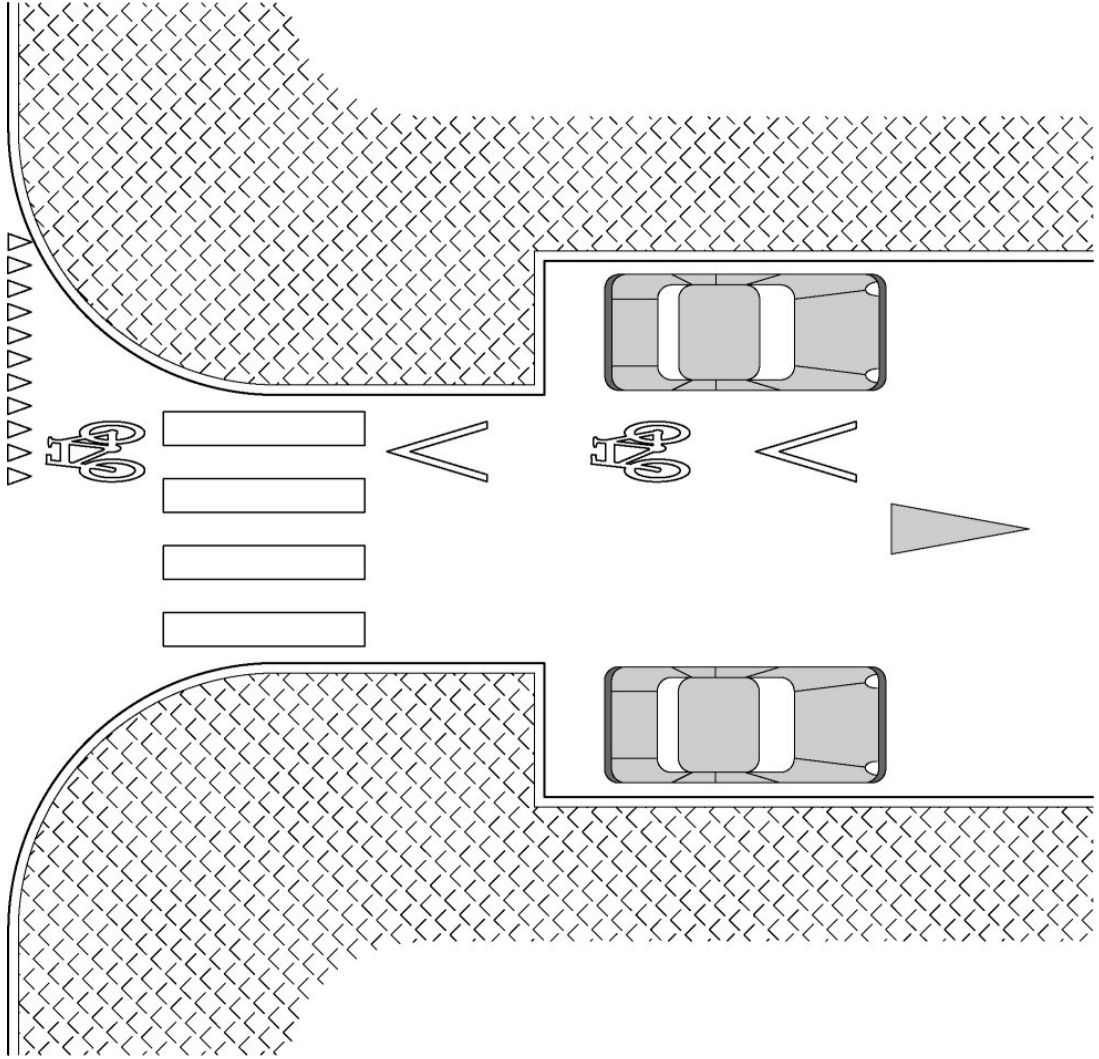


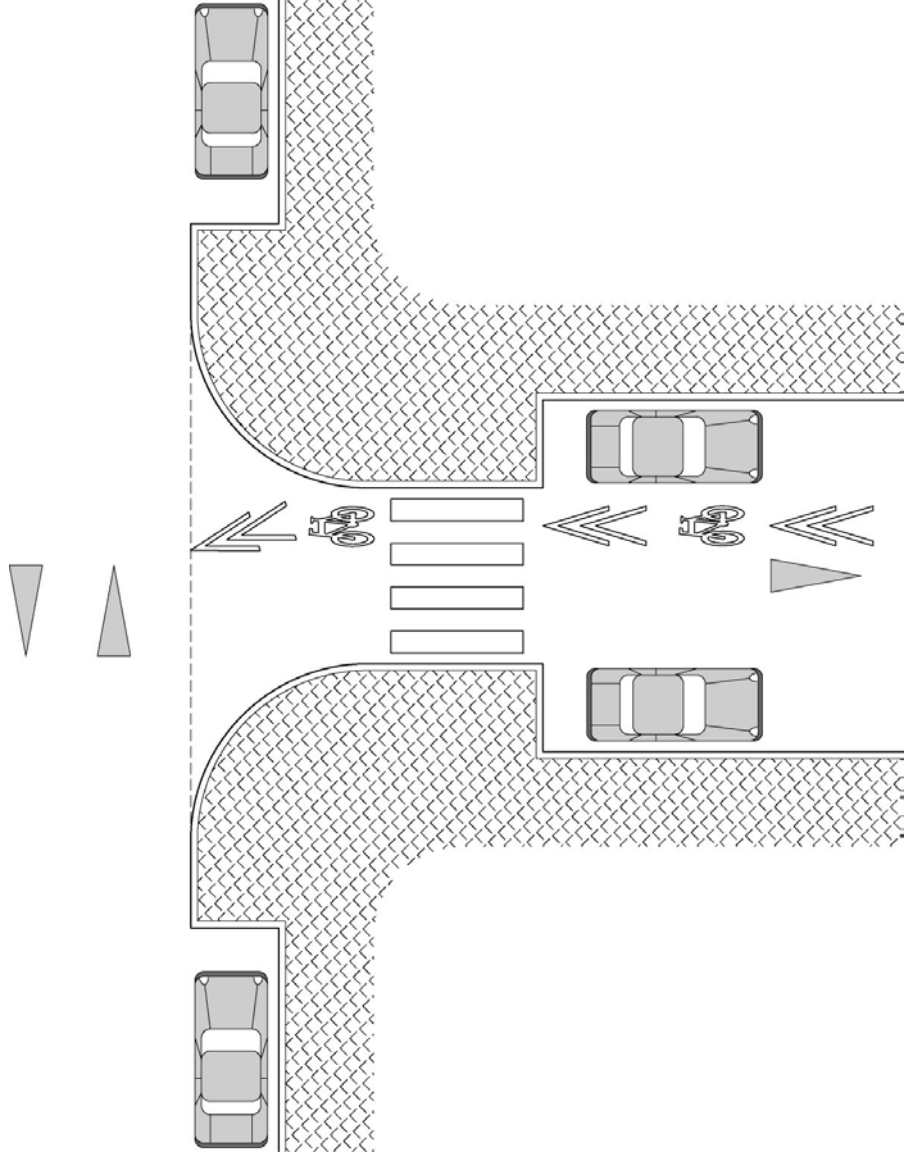


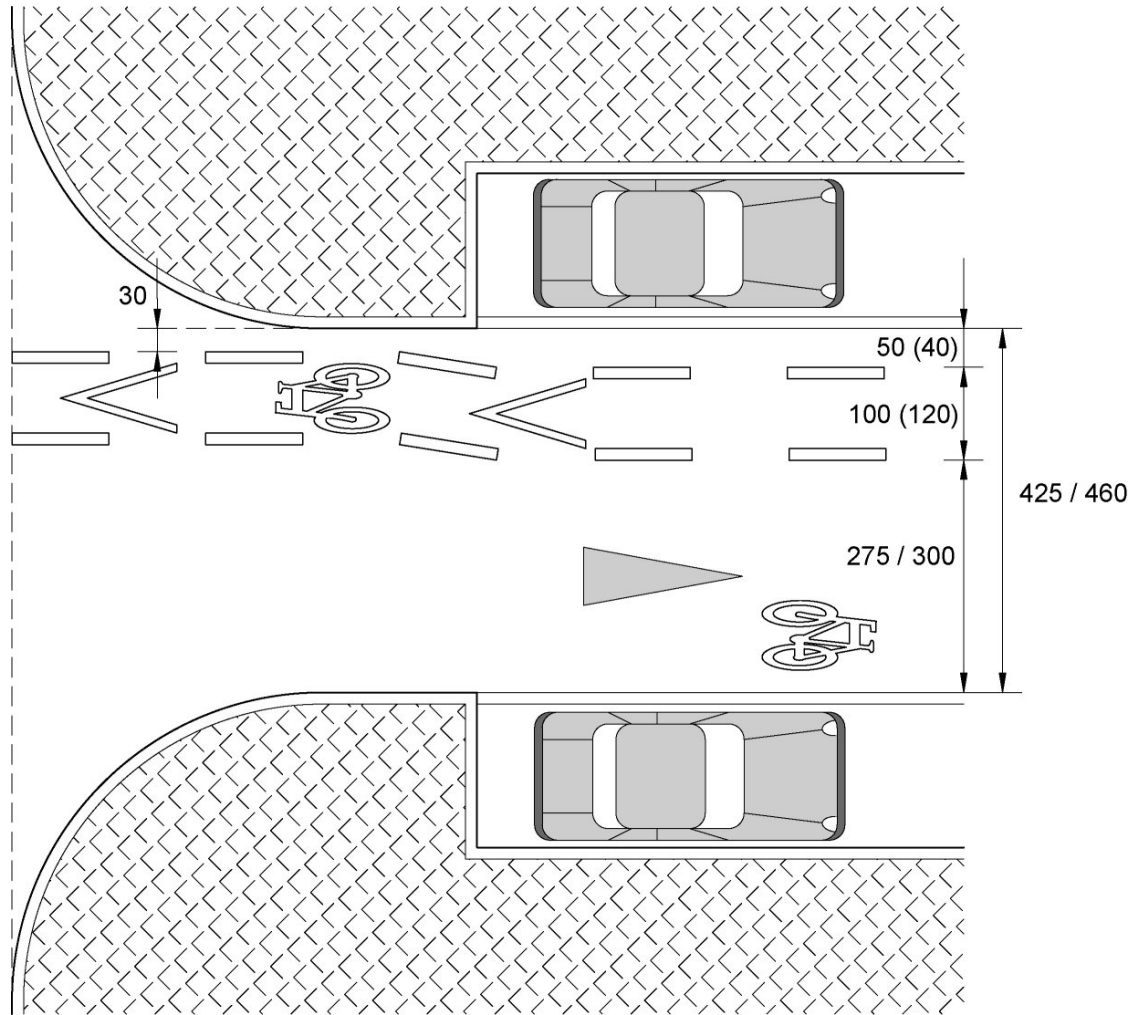


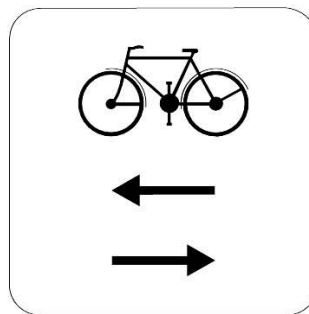
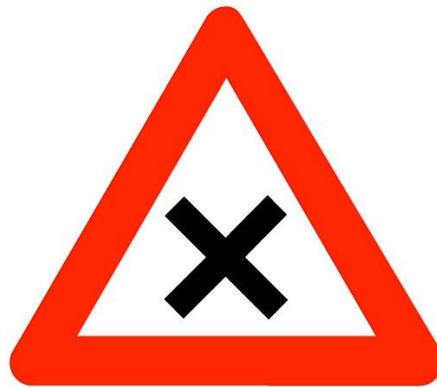
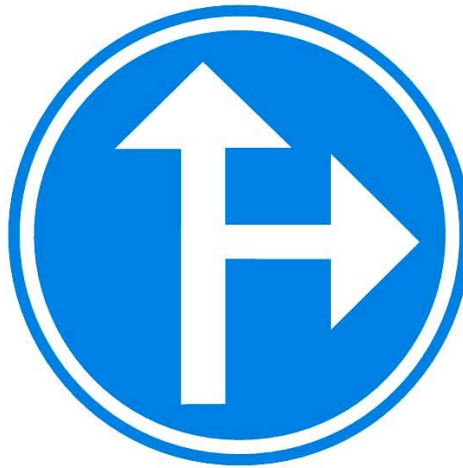


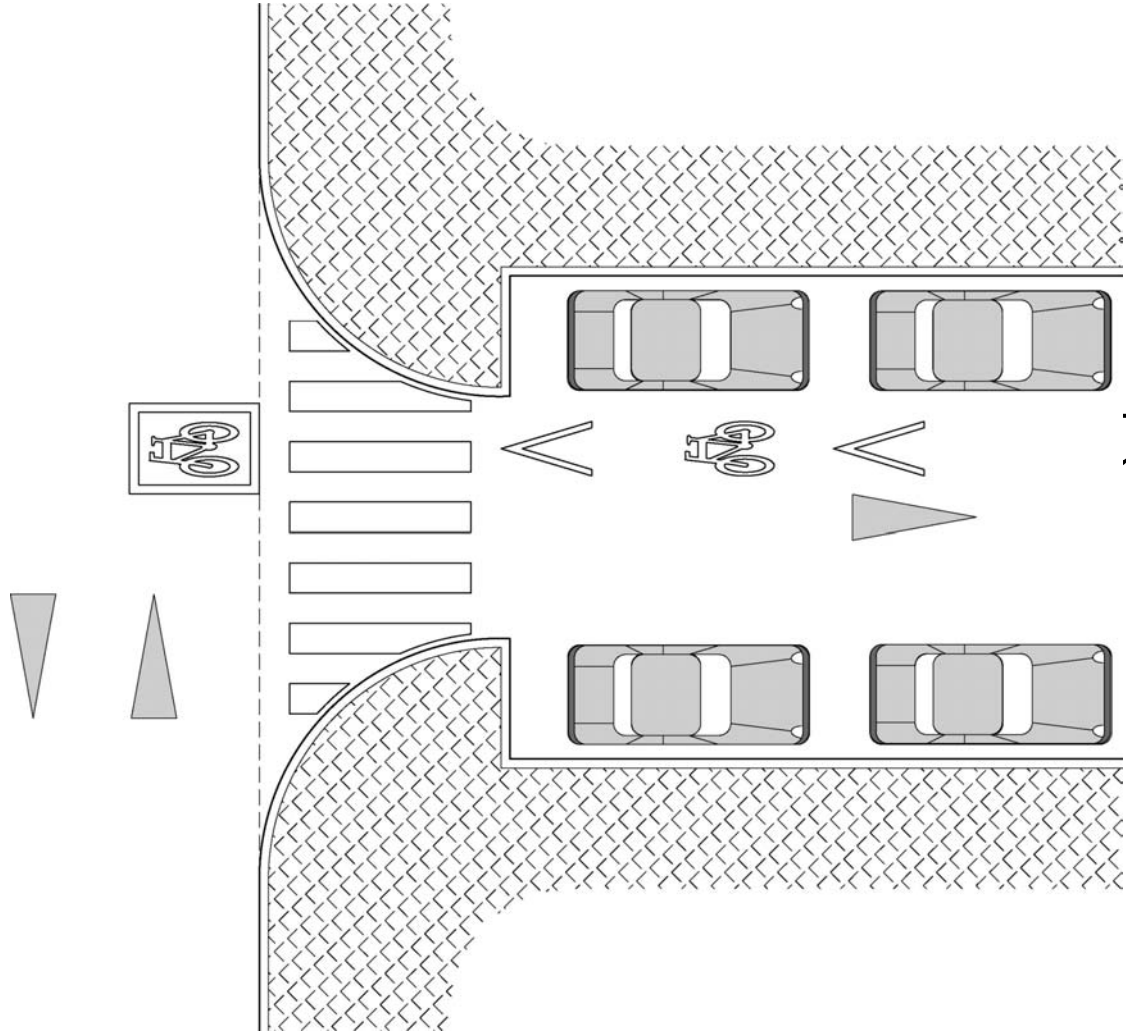


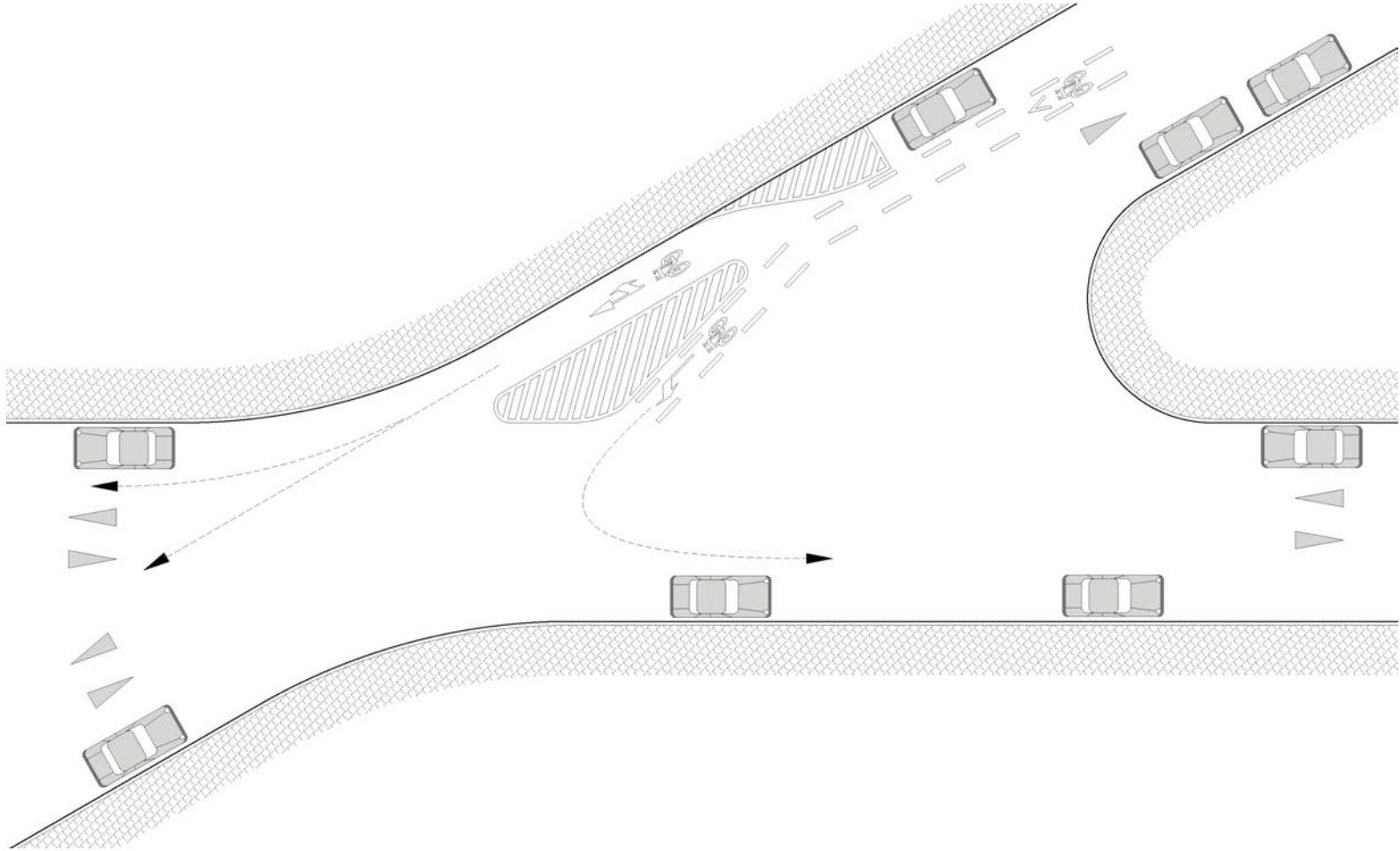


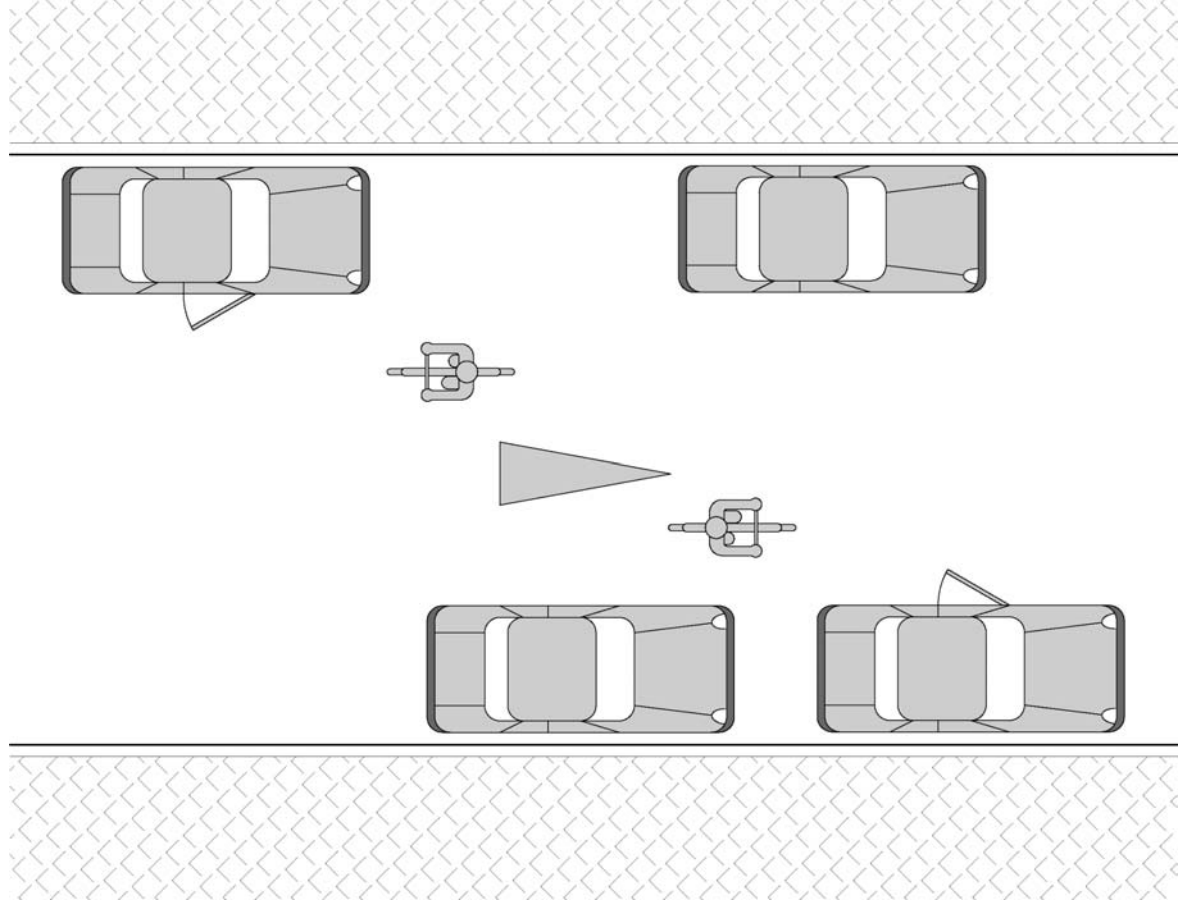


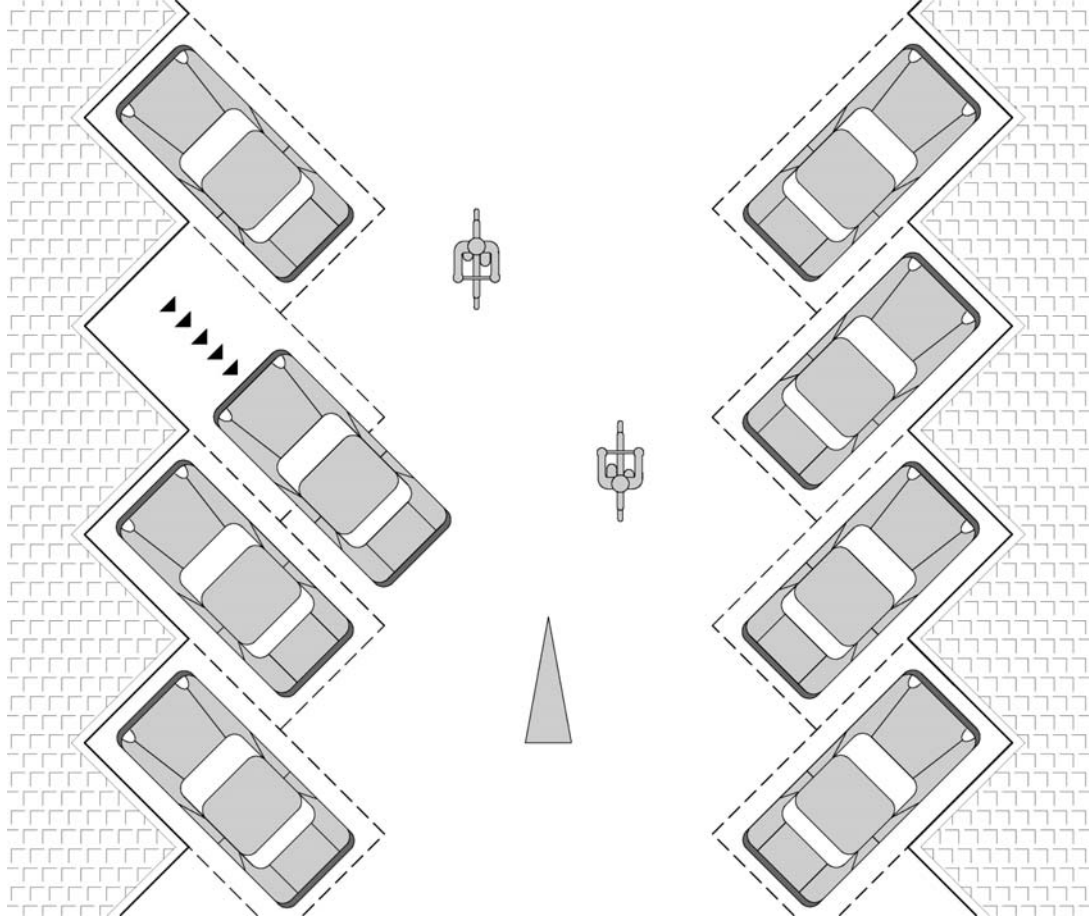


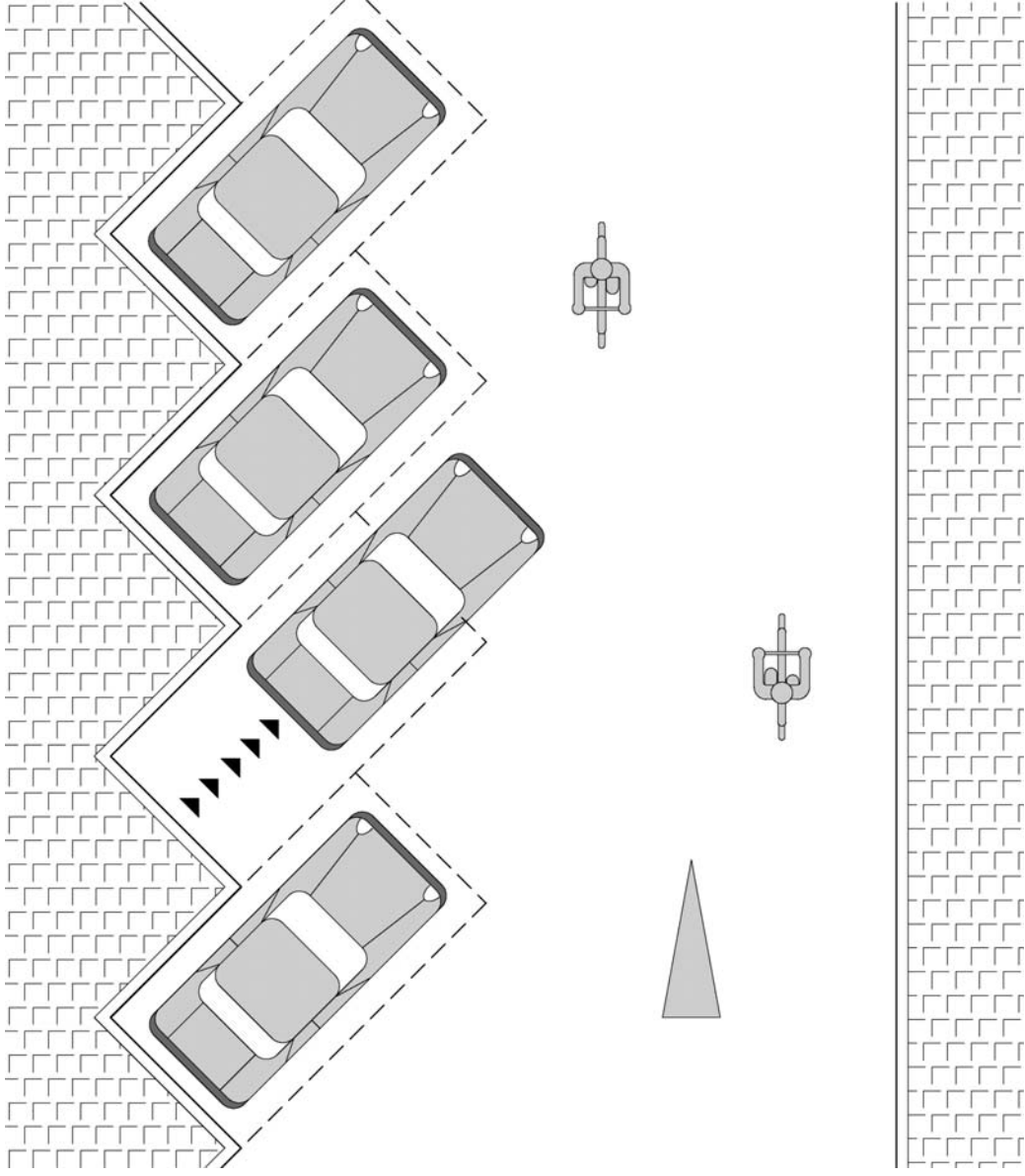


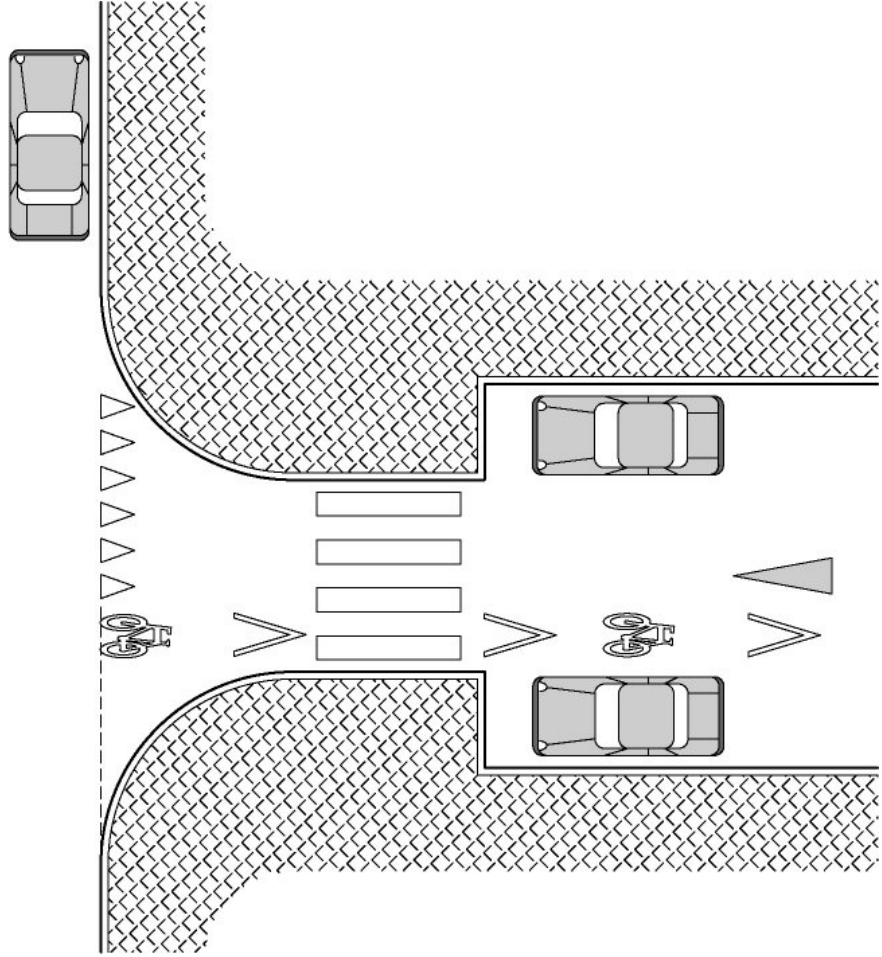
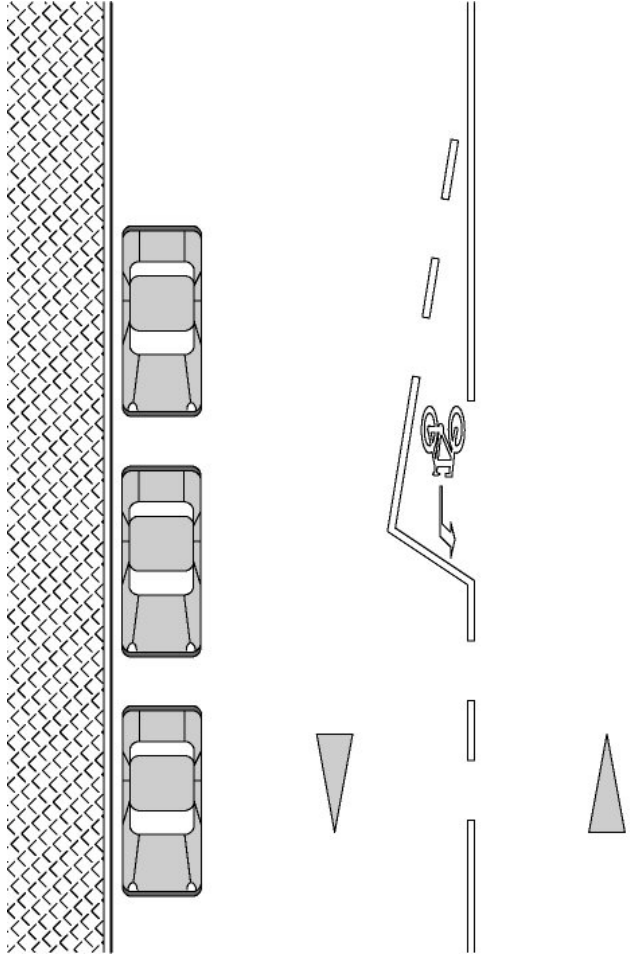














Conclusions

- Bruxelles est sans doute la 1^{re} ville à généraliser le SUL en quelques mois en Europe « méridionale »...
- L'expérience des pays « du nord » suffit pour justifier le SUL en théorie
- Le SUL est un avantage important pour les cyclistes et pour l'image du vélo

Donc...

- Enfin une bonne nouvelle venue de la capitale de l'Europe ?!...
- Il faut le voir pour le croire...
Visite « gratuite » en 2009...

Contacts

- uschollaert@mrbc.irisnet.be
- infovelo@mrbc.irisnet.be
- www.velo.irisnet.be
- www.ibsr.be