

HUY cyclable

Partie 2 : généralités aménagement types

*Une ville cyclable sur le réseau régional
et communal*

Introduction

- Afin d'augmenter la part de **mobilité active**, la locale Huy-Région du GRACQ – Les cyclistes au quotidien – vous propose **des aménagements de voiries multi-utilisateurs, cohérents, attractifs et rapides, sécuritaires et confortables.**
- Le GRACQ Huy-Région souhaite **une mobilité plus respectueuse de l'environnement ce qui entraîne une diminution des émissions de gaz à effets de serre.**
- Il s'agit d'un changement important à opérer de toute urgence
- Le GRACQ attend des pouvoirs politiques des **décisions fortes en faveur de l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens**, et pas seulement pour les loisirs récréatifs ou sportifs.

Les grands principes pour une meilleur cyclabilité

1. Le vélo doit être **concurrentiel à la voiture** sur les distances courtes et moyennes afin d'inciter les automobilistes à changer de mode de déplacement
 - les aménagements doivent permettre d'aller vite et en toute sécurité :
 - éviter les angles droits, les potelets, les arrêts et augmenter au maximum la fluidité des tracés de voiries et les priorités sur les autres usagers
 - éviter la proximité entre les cyclistes et les piétons afin d'éviter d'insécuriser les piétons
 - apaiser au maximum le trafic automobile en diminuant la vitesse en agglomération par une plus grande généralisation de la limitation à 30 km/h et aussi par des aménagements incitant à diminuer la vitesse automobile
 - l'utilisation des grands axes bien aménagés pour les cyclistes raccourcit la longueur des trajets et augmente potentiellement la vitesse des cyclistes

Les grands principes pour une meilleur cyclabilité

2. Nous voulons **une mobilité active et sécurisante pour toutes et tous.**

- les **enfants/adolescents** doivent pouvoir rejoindre leur école et leurs lieux de loisirs en toute sécurité pour désengorger et dépolluer la ville
- les **personnes âgées**, ou pas très franches ni rapides, ont besoin de plus de sensation de sécurité et moins de pression automobile pour se sentir à l'aise dans la circulation
- les personnes ayant une **spécificité physique** ont à leur disposition différentes solutions mécaniques pour garantir leur autonomie. Les aménagements de voiries doivent être conçus pour des vélos de taille et de type différents.

Les grands principes pour une meilleur cyclabilité

3. Nous voulons une mobilité pour **des usages multiples**

- **Différents types de vélo** coexistent afin de répondre à de multiples objectifs de mobilité : vélo-cargo, speed pedelec, tandem, vélo couché, vélomobile, handbike, longtail, follow me, avec remorque, à assistance électrique ou non.
- Il importe de prendre en considération les plus grands rayons de braquage pour **rendre possible la manœuvre de vélos longs et larges**.
- les vélotafeurs n'ont pas le temps de faire des détours et certains-es ont un train à prendre. Ces cyclistes ont besoin de retrouver leur vélo en bon état en fin de journée ce qui implique d'avoir du **stationnement vélo sécurisé**
- **Tous les cyclistes**, y compris les **cyclo-sportifs** ont besoin de chaussées avec un **revêtement en bon état**
- Les **cyclo-touristes** traversent, visitent Huy, boivent se restaurent et parfois en y passent la nuit
- Les **cyclistes**, qui sont de bons clients des commerces de proximité, ont besoin d'un **stationnement vélo proche des commerces**

Les grands principes pour une meilleur cyclabilité

4. Nous voulons une mobilité active et sécurisante **vers les pôles depuis les zones de résidence**
 - les pôles d'attractivité économique, dont les commerces et l'HORECA,
 - les pôles scolaires et de loisirs ont retenu notre attention
 - comme les automobilistes, les cyclistes sont susceptibles d'emprunter tous les axes existants (ils habitent partout !)
 - Définissons des réseaux **cyclables utilitaires et récréatifs**

Les grands principes pour une meilleur cyclabilité

5. Des aménagements importants ne sont pas nécessaires partout **pour autant que la vitesse automobile soit réellement réduite**, en centre-ville et en agglomération.
6. nous privilégions **la création d'aménagements sécurisés et plus conséquents pour les grands axes de déplacement** sur base d'exemples existants en Wallonie et dans les régions voisines qui connaissent déjà une fréquentation élevée de cyclistes.

Fiche 01 : les aménagements prévus par le code de la route

Analyse de chaque voirie pour augmenter l'attractivité et la sécurité des cyclistes

- La zone de rencontre ou résidentielle
- Le sens unique limité SUL
- La zone cyclable
- La zone 30 km/h
- La piste cyclable
- *La bande cyclable suggérée (hors code de la route)*

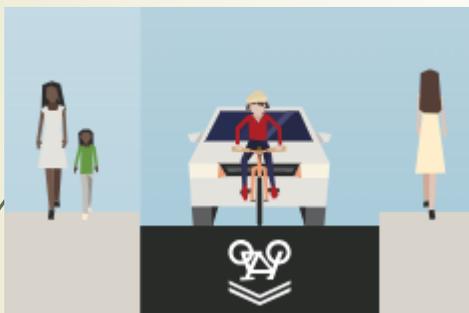
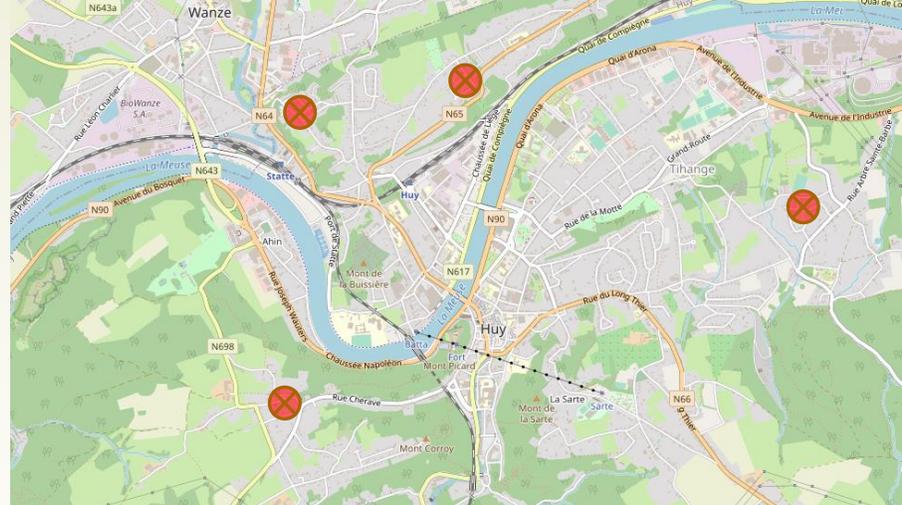
Comment ?

- Vitesse adaptée, schéma global cohérent
- Marquage au sol
- Panneaux
- Asphalte de couleur ocre

Fiche 02 : ZONE de RENCONTRE

Les zones de rencontre existantes

- Rue de Marais
- Clos de la Légion romaine
- Rue Pré à la Fontaine ...



Les zones de rencontre proposées :

- dans les différentes cités et clos
- près des plaines de jeux
- près des maisons de quartiers
- dans les quartiers sans transit ...



Dans les zones résidentielles et dans les zones de rencontre: F12a F12b

1° les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique; les jeux y sont également autorisés;

2° les conducteurs ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner; au besoin, ils doivent s'arrêter.

Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants.

Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité;

3° la vitesse est limitée à 20 km à l'heure;

4°

a) le stationnement est interdit sauf:

- aux emplacements qui sont délimités par des marques routières ou un revêtement de couleur différente et sur lesquels est reproduite la lettre "P";
- aux endroits où un signal routier l'autorise.

b) les véhicules à l'arrêt ou en stationnement peuvent être rangés à droite ou à gauche par rapport au sens de la marche.

Fiche 03 : ZONE CYCLABLE

Les zones cyclables existantes

- ?



Les zones cyclables proposées :

- Rue de la Paix
- Rue Nicolas Jadot

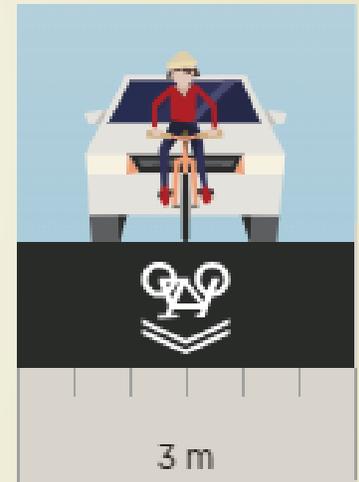
La particularité principale des zones cyclables réside dans le fait que le comportement des véhicules motorisés est subordonné à celui des cyclistes.

Le dépassement des cyclistes par les véhicules motorisés y est interdit et

La limitation de vitesse est fixée à 30 km/h.

Le cycliste peut utiliser toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et

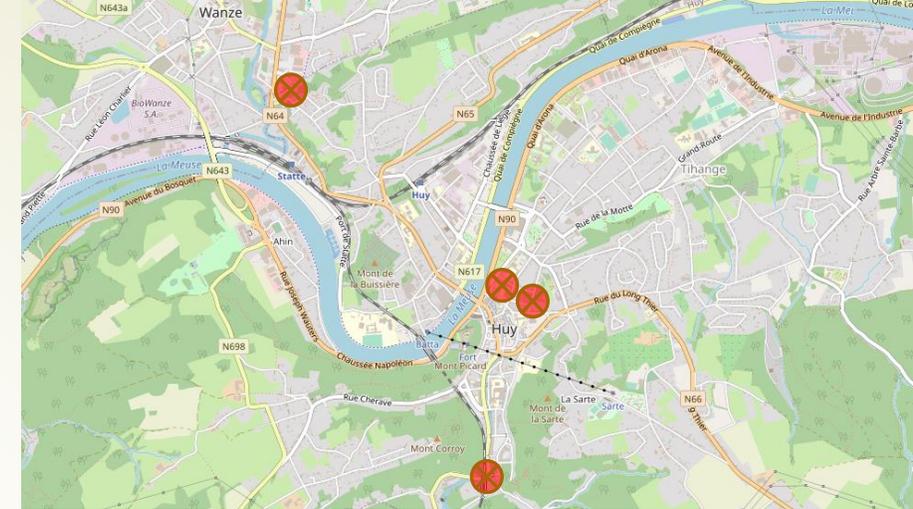
la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation.



Fiche 04 : **sens unique limité**

Les sens uniques limité existants

- Rue des Augustins
- Rue de la Résistance
- Rue Sous les Roches école de Statte
- Rampe d'Orval...



Les sens uniques limités proposés :

- tous les sens uniques où il y a 3 m de passage
- Les SUL sont obligatoires
 - lorsque la largeur utile de la chaussée est d'au moins 3 m,
 - la vitesse maximale autorisée inférieure ou égale à 50 km/h,
 - sauf si des raisons de sécurité s'y opposent
 - Article 9.1.3° a) du Code du gestionnaire
- Proposition d'un marquage au sol à l'entrée, à chaque carrefour et à la sortie

SUL proposés :

Tous les sens uniques ...

Rue Yerpen

Rue St Pierre

Rue des Jardins

Porte des Maillets CHRH

...

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 carrefours dangereux.

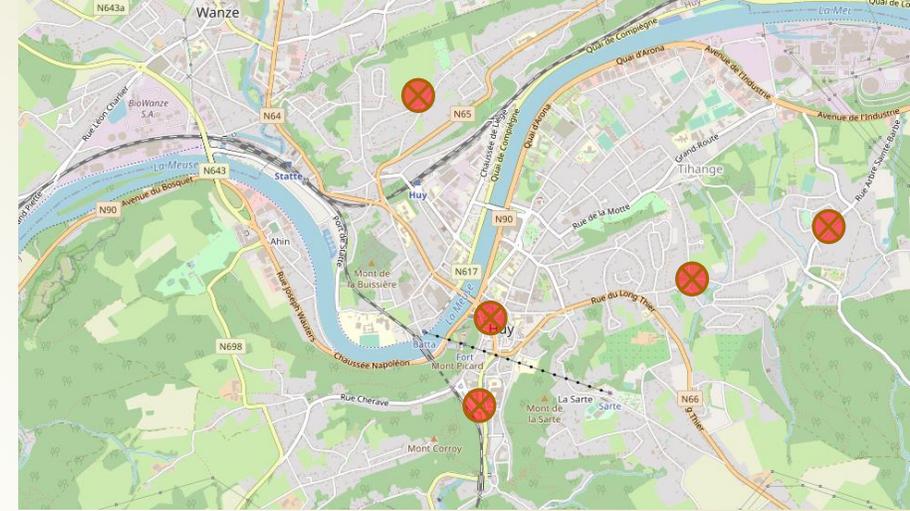
En outre, le cycliste à contresens bénéficie des **avantages de sécurité** suivants :

- 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 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 ;
- il est plus facile pour le cycliste qui circule à contresens d'effectuer une éventuelle manœuvre d'évitement.

Fiche 05 : **ZONE 30**

Les zones 30 existantes

- Aux niveaux des écoles
- L'avenue des Ardennes
- Rue du Mont Falise
- Tihange haut
- ...



Les zones 30 proposées **RIVE GAUCHE** :

- Rue Neuve et complément Rue entre 2 portes
- Rue St Pierre, Rue des Jardins
- Allée St Etienne au Mont (cité)
- Eglise de Statte
- ...

Les zones 30 proposées **RIVE Droite** :

- Rue Sous le Château
- Quartiers Hôpital Sainte Catherine
- Tihange compléments
- La Sartre dont mur de Huy
- ...

Fiche 06 : les limitations de vitesse

http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/route-communales-30-ou-20-ou-pietonnes_955387#13/50.5047/5.2760

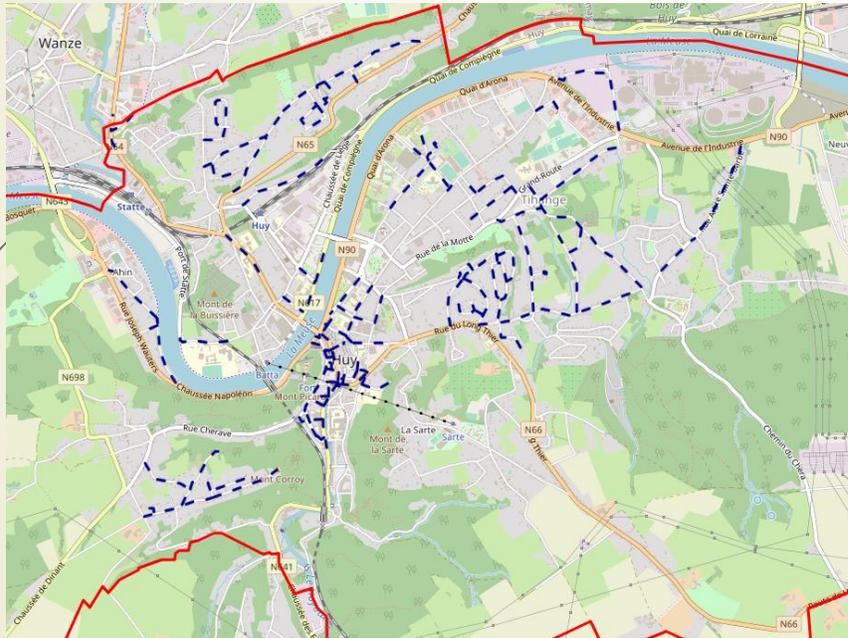


Cohérence à revoir

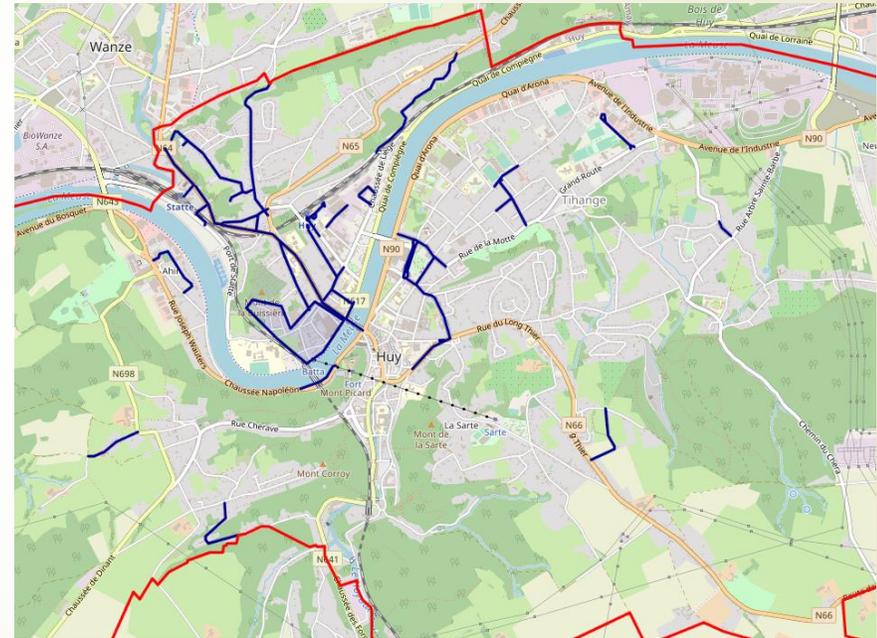
- Les zones 20 – zone de rencontre
- Les zones 30
- Les zones 50
- Les zones 70
- Les zones 90

Fiche 06.1 : Carte des **ZONE 30**

Actuelle

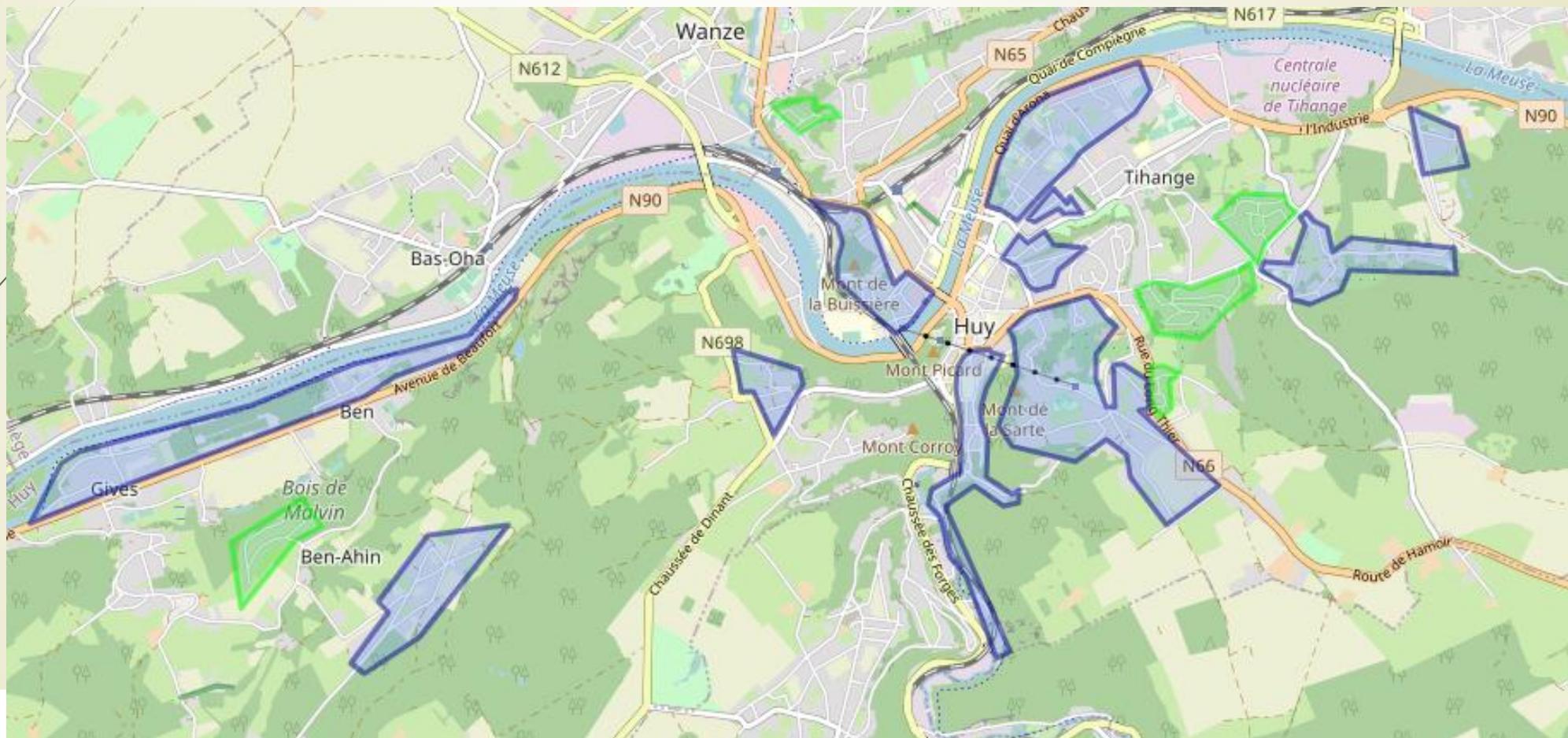


À ajouter



http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/route-communales-30-ou-20-ou-pietonnes_955387#13/50.5047/5.2760

Fiche 06.2 : Quartiers à mettre en Zone 20 ou en ZONE 30



Fiche 06.3 : les limitations actuelles 50 km/h – 70 km/h – 90 km/h

http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/route-communales-30-ou-20-ou-pietonnes_955387#13/50.5047/5.2760

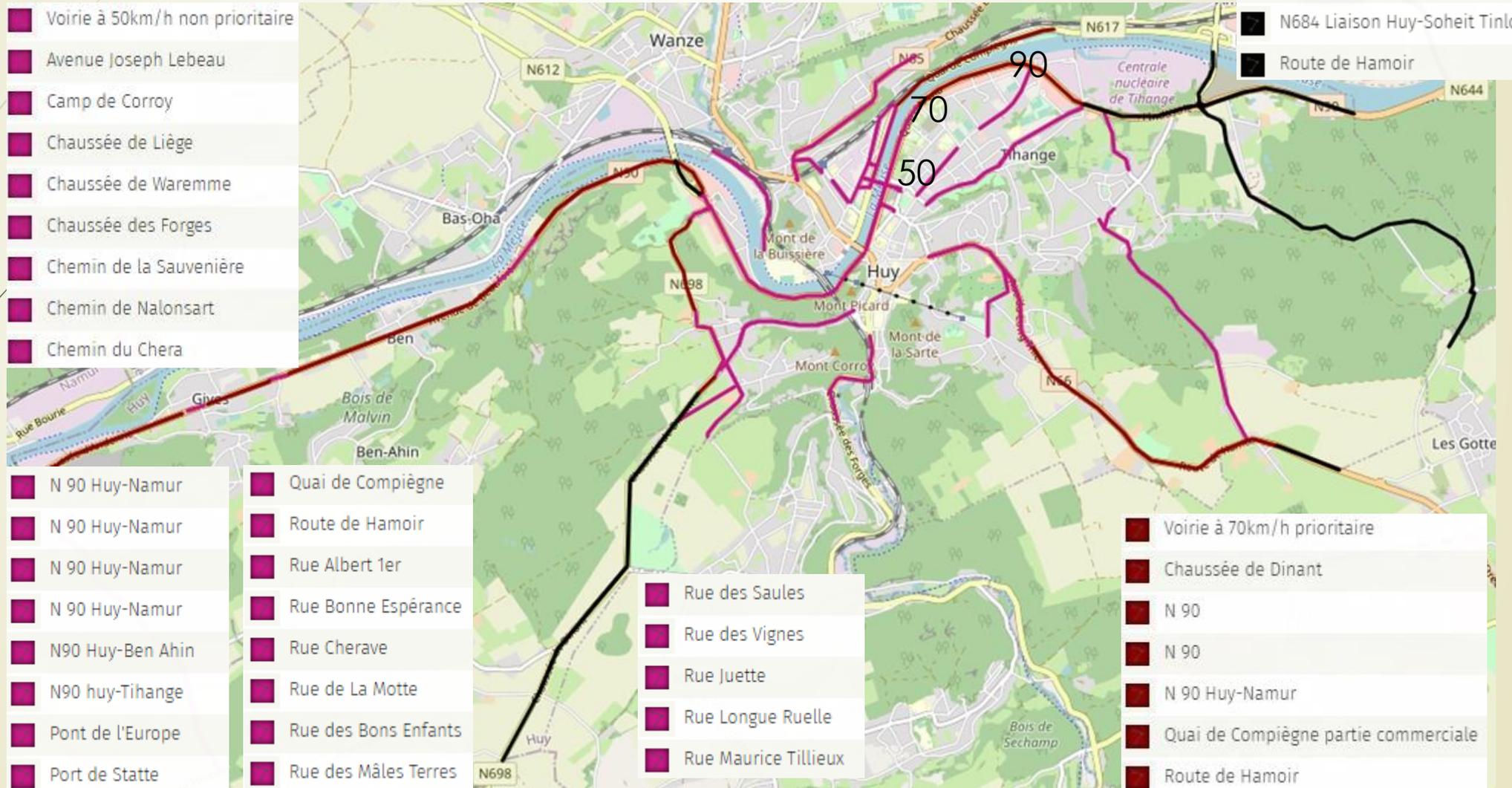


- Voirie à 50km/h non prioritaire
- Avenue Joseph Lebeau
- Camp de Corroy
- Chaussée de Liège
- Chaussée de Waremme
- Chaussée des Forges
- Chemin de la Sauvenière
- Chemin de Nalonsart
- Chemin du Chera

- N 90 Huy-Namur
- N 90 Huy-Namur
- N 90 Huy-Namur
- N 90 Huy-Namur
- N90 Huy-Ben Ahin
- N90 huy-Tihange
- Pont de l'Europe
- Port de Statte
- Quai de Compiègne
- Route de Hamoir
- Rue Albert 1er
- Rue Bonne Espérance
- Rue Cherave
- Rue de La Motte
- Rue des Bons Enfants
- Rue des Mâles Terres

- Rue des Saules
- Rue des Vignes
- Rue Juette
- Rue Longue Ruelle
- Rue Maurice Tillieux

- Voirie à 70km/h prioritaire
- Chaussée de Dinant
- N 90
- N 90
- N 90 Huy-Namur
- Quai de Compiègne partie commerciale
- Route de Hamoir

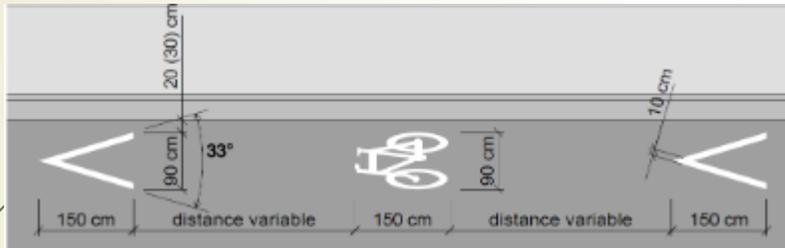


- Voirie à 90 km/h prioritaire
- Chaussée de Dinant
- Huy-E42
- N 684
- N90
- N684 Liaison Huy-Soheit Tinlot
- Route de Hamoir

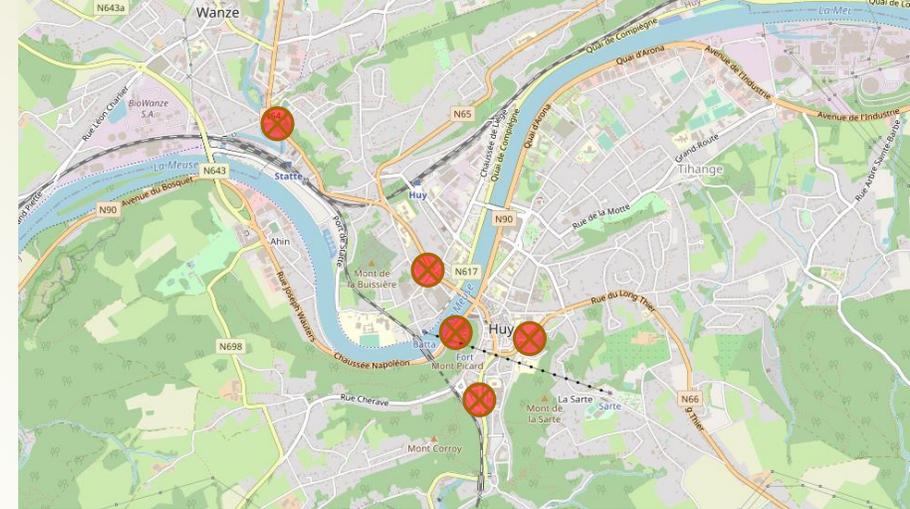
Fiche 07.1 : bande cyclable suggérée

Dans les zones 50 km/h ou 30 km/h

- largeur standard 90 cm, minimum 70 cm
- soit d'une alternance de pictogrammes vélo et de chevrons marqués sur la chaussée.



- soit de bandes latérales dans une couleur de préférence **ocre** et/ou un matériau différent par rapport au reste de la chaussée,
- Généralement les bandes cyclables suggérées sont marquées des deux côtés de la chaussée ... dans les rues en pente, si la place manque, uniquement dans le sens de la montée



Les bandes cyclables suggérées proposées : **sur l'ensemble des voiries régionales en agglomération** quand la place manque pour des pistes cyclables

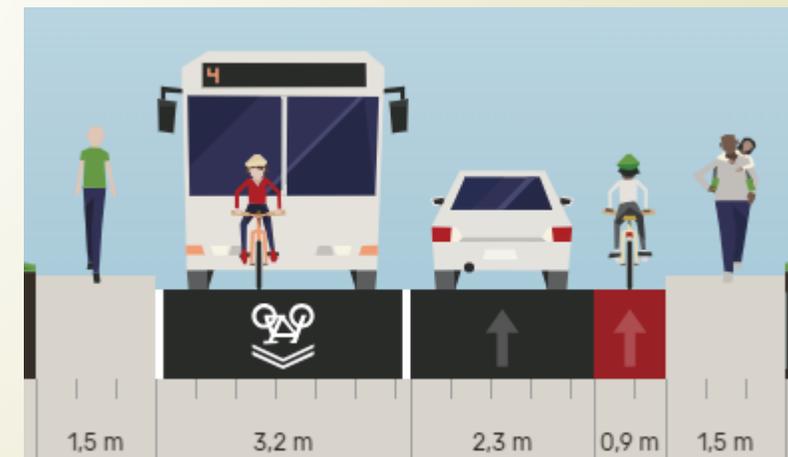
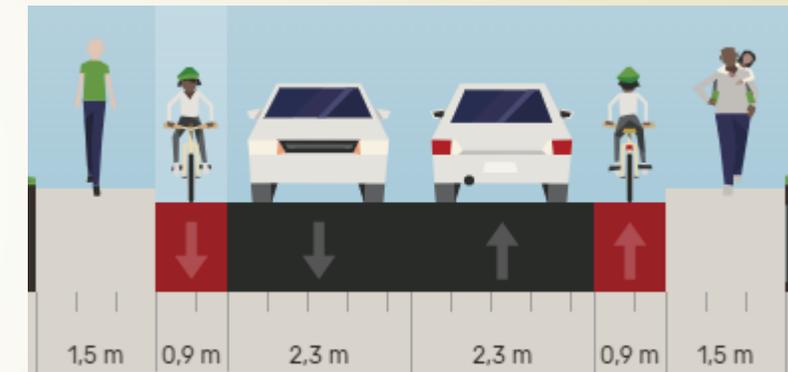
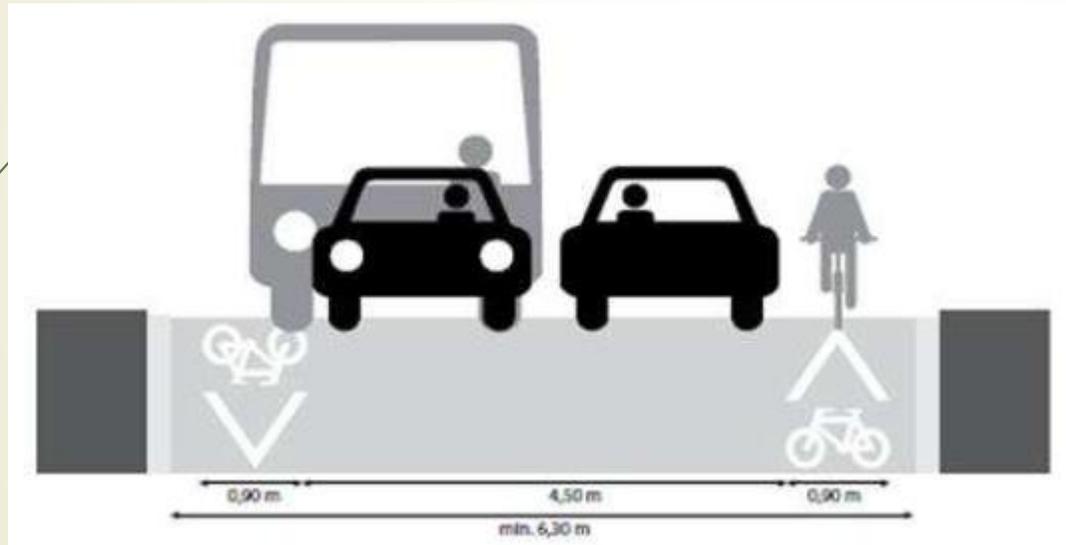
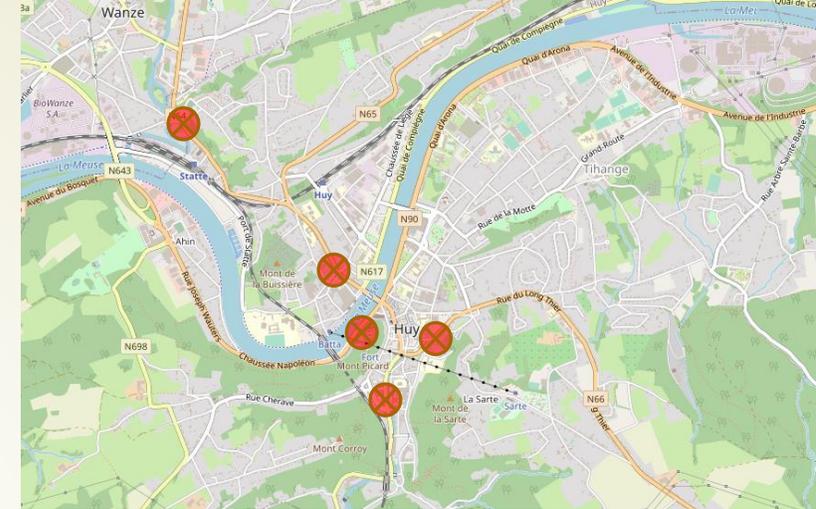
Fiche 07.2 : pour 2 bandes cyclables suggérées Dimensions minimales de la chaussée

Largeur zone vélo : $0,90 \text{ m} \times 2 = 1,80 \text{ m}$

Largeur zone voiture : $2,25 \text{ m} \times 2 = 4,50 \text{ m}$

Largeur zone camion ou bus : $2,25 \text{ m} + 0,90 \text{ m} = 3,15 \text{ m} \times 2 = 6,30 \text{ m}$

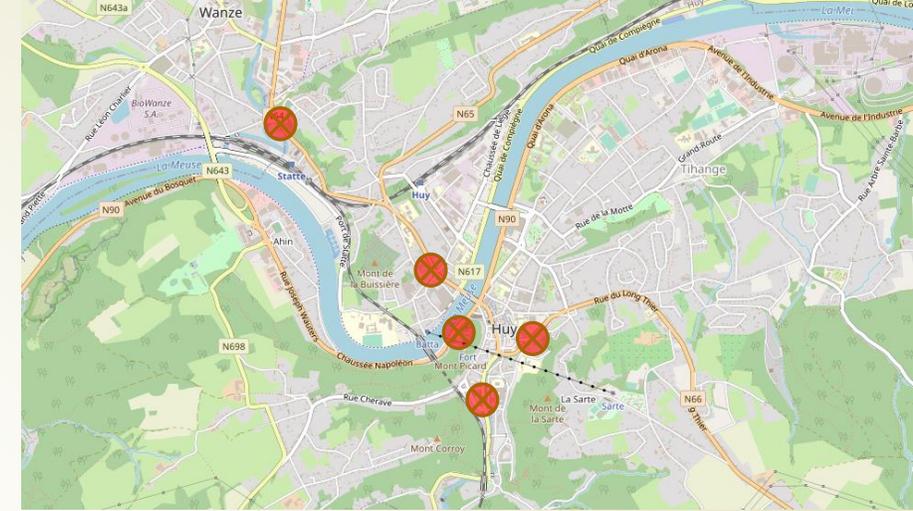
Largeur nécessaire totale : minimum 6,30 m



Proposition :
supprimer le marquage axial
qui incite les automobilistes à rouler près
du côté droit de la chaussée où se
trouve les vélos

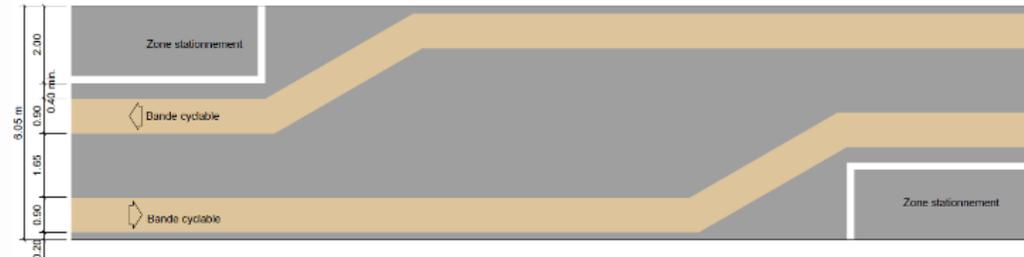
Fiche 07.3 : bande cyclable suggérée et parking

Si le stationnement est organisé en chicane, le dévoiement est marqué lorsque le conducteur a la **possibilité de ne pas rouler sur la bande ocre** empruntée par le cycliste qui arrive face à lui.



Largeur disponible ≥ 6 m

Dans ces conditions, l'automobiliste peut laisser la place au cycliste face à lui, en roulant sur la BCS aménagée à sa droite.



Si la largeur disponible > 6 m

Propositions :
Chaussée de Waremmé

...

Largeur disponible < 6 m

Dans ces conditions, la largeur est insuffisante pour donner toute la place au cycliste sur une BCS qui serait aménagée à gauche par rapport au sens de circulation de l'automobiliste.

Dès lors, pour inciter à la prudence, on ne marque pas la bande ocre le long de la bande de stationnement.



Si largeur disponible < 6 m

Fiche 07.4 : bande cyclable et parking en épi inversé

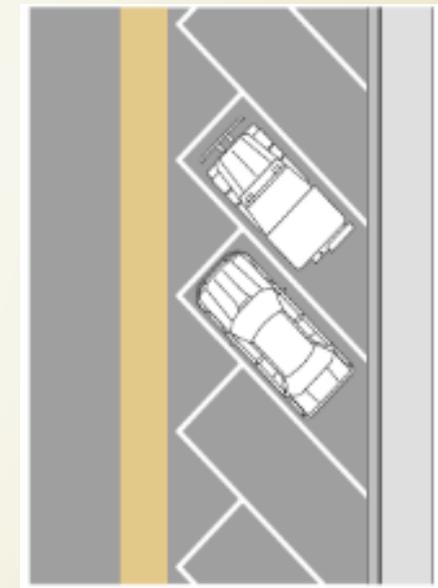


Stationnement en épi inversé (entrée en marche arrière du véhicule)

Dans les zones où la vitesse est réduite, ce type de stationnement est intéressant pour les cyclistes et pour les automobilistes, car :

- Le cycliste ne doit pas tenir compte de l'ouverture des portières.
- L'automobiliste a un bon aperçu des cyclistes lorsqu'il quitte sa place de stationnement.
- Les occupants de la voiture ne se retrouvent pas sur la BCS ou sur la chaussée en entrant/sortant du véhicule.

Propositions de parking en épi inversé :
Quai d'Arona, le long du parc
Rue Entre Deux-portes



Fiche 08.1 : **piste cyclable** Aménagement plus sécuritaire pour le cycliste



Dans les zones **50 km/h ou 70 km/h**, voir **90 km/h**

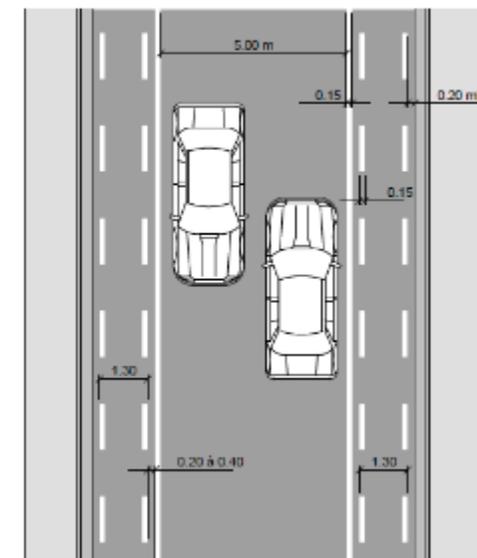
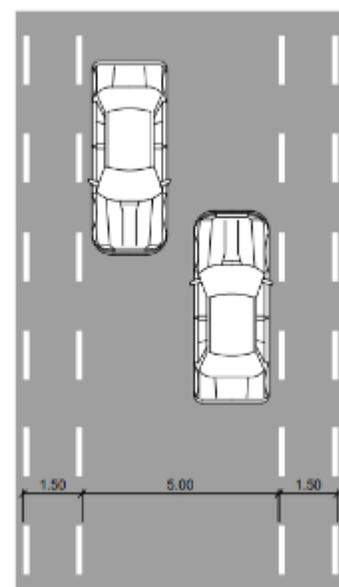
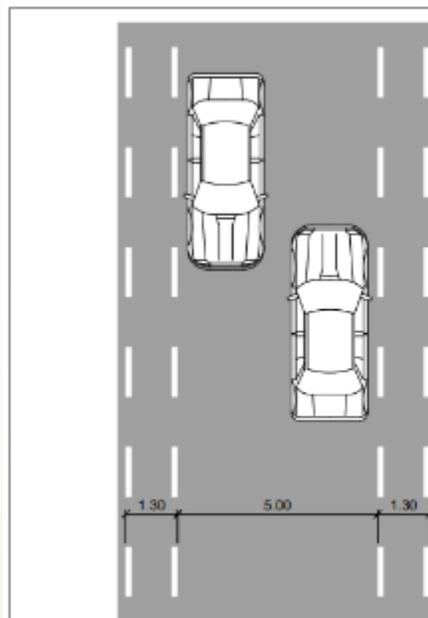
- Largeur piste cyclable 130 cm à 150 cm marquage compris



Propositions de pistes cyclables:
les tronçons manquant de la **N90** entre Ahin et Andenne
Avenue du Bosquet - Avenue de Beaufort - Chaussée d'Andenne
et vers le barrage de la Neuville : **Avenue de l'Industrie**
Quai de Compiègne N617- Quai de Lorraine N617 b
Hors agglomération vitesse ≤ 70 km/h

Fiche 08.2 : pour 2 pistes cyclables Dimensions minimales de la chaussée Sans bus et de camions réguliers

Largeur zone vélo : $1,30 \text{ m} \times 2 = 2,60 \text{ m}$
Largeur zone voiture : $2,50 \text{ m} \times 2 = 5,00 \text{ m}$
Largeur nécessaire totale : 7,60 m
si pas bus et pas de camion



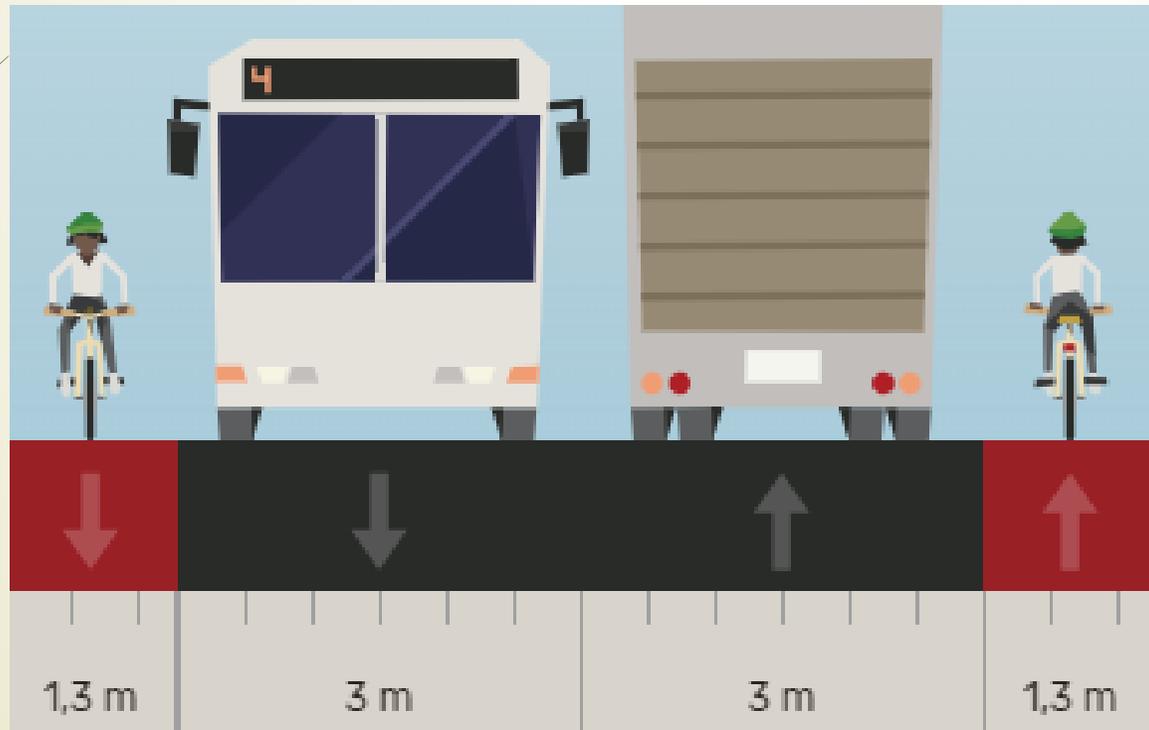
Fiche 08.3 : pour 2 pistes cyclables Dimensions minimales de la chaussée avec bus et camions

Largeur zone vélo : $1,30 \text{ m} \times 2 = 2,60 \text{ m}$

Largeur zone voiture : $3,00 \text{ m} \times 2 = 6,00 \text{ m}$

Largeur zone camions ou bus : $3,00 \text{ m} \times 2 = 6,00 \text{ m}$

Largeur nécessaire totale : 8,60 m
si bus et camions

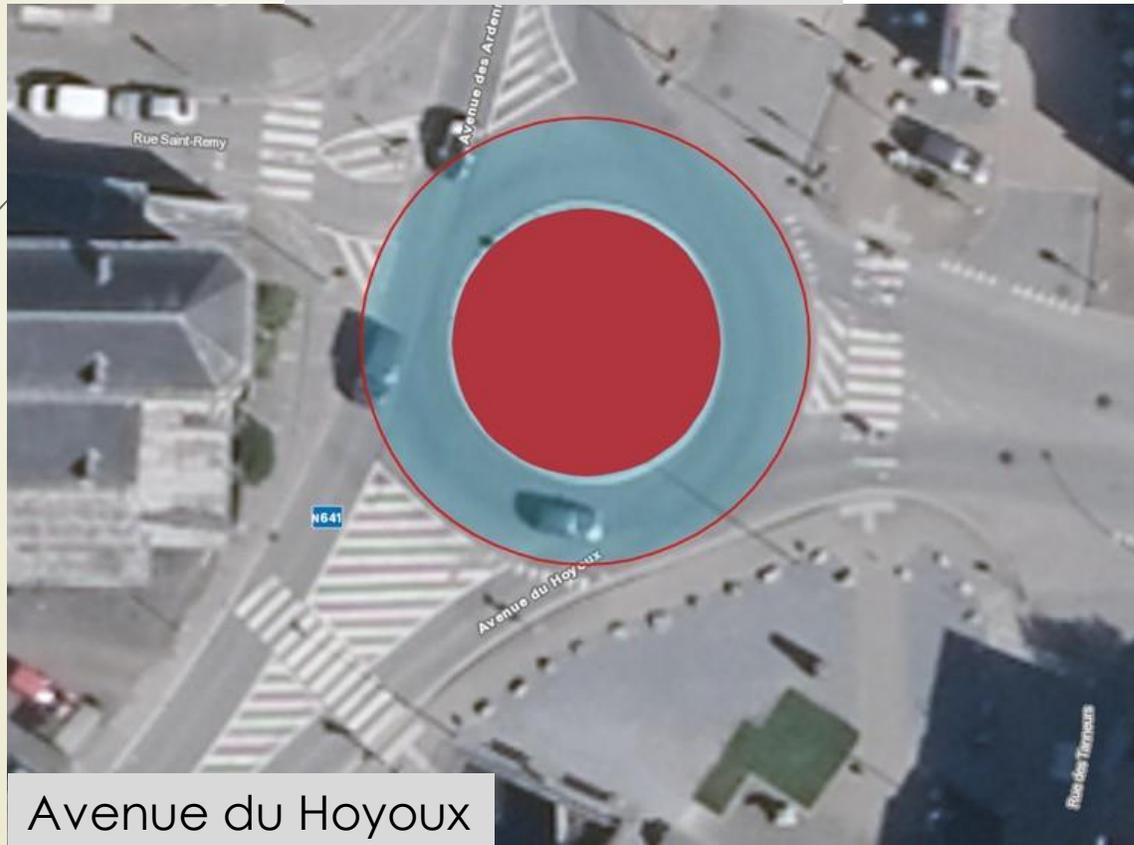


Fiche 09 : **Rond-point existant Saint Remy**

= Référence : *pas de travaux demandés*



Avenue des Ardennes



Avenue du Hoyoux

Référence de dimension pour un rond-point à Huy:

Centre : rayon 8 m - diamètre 16 m
Extérieur : rayon 13 m – diamètre 26 m
Largeur de la bande 5 m

Avenue du Condroz



Travaux de surface peu coûteux et rapidement mise en œuvre

Fiche 10 : **stationnement sécurisé**

A prévoir à chaque PÔLE, soit

- Des **arceaux vélo**
 - avec contrôle social
- Des **boxes vélo**
 - avec contrôle caméra ville
- Un **parking sécurisé**
 - avec contrôle d'accès

