



Braine-l'Alleud ⇒

Pistes cyclables sur trottoir ?



Dans le cadre des réunions régulières avec l'échevin de la mobilité, il a été demandé au GRACQ Braine-l'Alleud de se documenter sur la sécurité des pistes cyclables sur trottoir. Il faut savoir que l'administration communale privilégie ce genre d'aménagement afin "d'isoler les cyclistes de la circulation automobile" estimant qu'ils y sont "plus en sécurité que sur la chaussée, avec ou sans piste cyclable".

Nous avons ainsi parcouru des études et statistiques provenant de dix pays. Toutes les statistiques montrent objectivement que le risque d'accident impliquant un cycliste est plus élevé sur un trottoir mixte que sur une chaussée ou une piste cyclable en site propre. Ceci est dû à la configuration même des lieux : d'une part, une zone de conflit entre cyclistes et piétons, d'autre part une mauvaise visibilité aux intersections avec la circulation automobile.



Les retours sur la chaussée créent des zones de danger.

Les trottoirs mixtes sont souvent trop étroits pour permettre une cohabitation sûre entre cyclistes lents et plus rapides. Aussi, retirer les cyclistes de la chaussée n'habitue pas les automobilistes à partager la voirie et ne ralentit pas la vitesse moyenne en agglomération. Les trottoirs mixtes peuvent présenter un avantage hors agglomération, lorsqu'il y a une bonne visibilité, peu d'intersections et de piétons.

Le GRACQ recommande d'éviter de mettre des pistes cyclables sur les trottoirs, mais de privilégier toutes les autres solutions prévues par le code de la route, notamment :

- > l'aménagement de pistes cyclables à gauche de la bande de stationnement et non sur le trottoir ;
- > le marquage au sol de bandes cyclables suggérées destinées à sensibiliser les usagers de la route à la prise en compte des cyclistes sur la chaussée.

Dans l'éventualité où la piste cyclable sur trottoir est la seule solution envisageable, sa réalisation doit faire l'objet d'une attention particulière pour sécuriser les zones de conflits entre automobilistes et cyclistes (aux carrefours, aux entrées de garages et à la réinsertion des cyclistes sur la chaussée). Cela peut être réalisé notamment :

- > en complétant l'infrastructure existante par des marquages au sol et en interdisant le stationnement sur une distance suffisante aux abords des carrefours pour améliorer la visibilité ;



Marquage quasi-inexistant sur la chaussée d'Ophain.

- > en disposant d'une largeur suffisante pour permettre une cohabitation sûre entre piétons, cyclistes lents et plus rapides ;
- > en rendant certaines pistes cyclables facultatives afin de mieux prendre en considération les caractéristiques des différents types de cyclistes.

À cette fin, le GRACQ recommande de combiner les pistes cyclables sur trottoir avec le panneau F99b afin de rendre facultative leur utilisation par les cyclistes (plus d'info page 6). Il faut également prendre en compte la présence croissante de vélos à assistance électrique, parfois très rapides (voir page 4), qui n'existaient pas lors de la rédaction de ces différentes études.

Malgré les conclusions convergentes de ces nombreuses études internationales sur la dangerosité de ce type de piste cyclable urbaine, la commune met en doute la gravité des accidents sur ces trottoirs et a décidé de continuer à les privilégier. Nous resterons dès lors attentifs aux aménagements périphériques.

A. LUYCKX