

> Frederick Depoortere, attaché, Direction autorité organisatrice de la mobilité – Bruxelles Mobilité

L'ÉVALUATION DES « PISTES CYCLABLES CORONA »

La pandémie a favorisé l'utilisation du vélo à Bruxelles, notamment grâce à la mise en place de nouveaux aménagements cyclables sur les grands axes qu'on a, par facilité, appelés les « pistes cyclables corona ».

Assez rapidement pendant le premier confinement généralisé, Bruxelles Mobilité a commencé à développer des aménagements provisoires sur ses voiries. Dans un premier temps, il s'agissait de donner plus de place aux piétons et cyclistes, en profitant de l'absence de pression automobile pendant cette période. Au total, un peu plus de 40 km de pistes cyclables ont été aménagés entre mai et septembre 2020, principalement sur le réseau « Vélo PLUS ». Des installations de qualité y étaient de toute façon prévues avant 2030 par le Plan régional de mobilité.

Ces aménagements ont pris la forme de marquages (pistes cyclables et bandes partagées par les bus et les vélos), de pistes cyclables isolées par séparateurs de voies ou encore d'une partie de l'autoroute E40 réservée aux cyclistes. Tous ces aménagements sont légalement autorisés pour une durée maximale de deux ans, à condition de ne pas toucher aux éléments fixes et de pouvoir tout remettre en pristin état en 48 heures.

Commençant avec la rue de la Loi qui a vu disparaître une de ses quatre bandes au profit d'une piste bidirectionnelle délimitée par des séparateurs de voies (projet d'ailleurs déjà étudié avant la pandémie), des aménagements ont vu le jour sur :

- La Moyenne Ceinture (sur les boulevards Lambertmont, Reyers, Louis Schmidt et Général Jacques);
- L'autoroute E40 entre l'avenue des Communautés et la Moyenne Ceinture;
- Les boulevards Groeninckx-De May et Dupuis;
- L'avenue Bordet, la chaussée de La Hulpe et l'avenue Delleur ;
- Les avenues Louise et Demot ;
- L'avenue Charles-Quint.

Le rond-point Louise sur la Petite Ceinture a également été équipé d'une piste cyclable. Les

pistes existantes sur les avenues de Broqueville et Paul Hymans et sur la chaussée de Waterloo ont été complétées et améliorées.

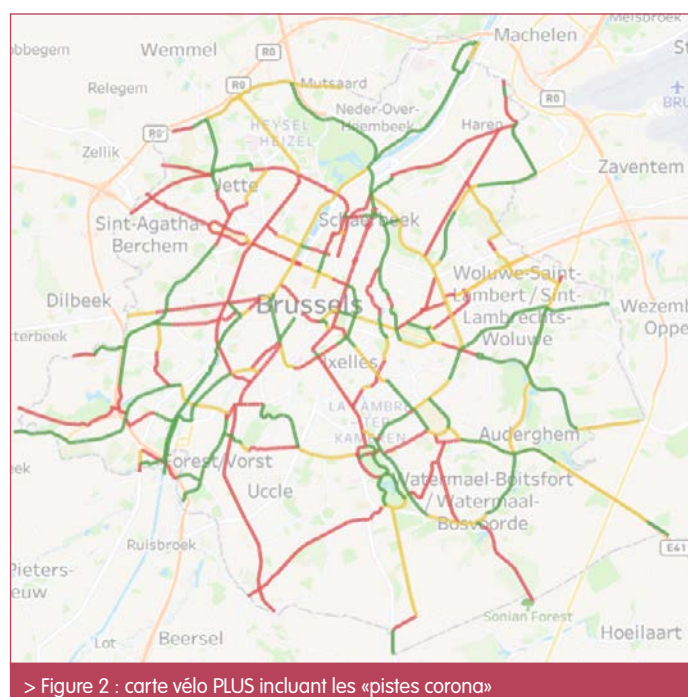
Certains projets n'ont pas été réalisés, faute d'accord avec les communes concernées ou pour des raisons techniques. Il n'est pas exclu qu'ils finissent par voir le jour à un autre moment.

En 2019, Bruxelles Mobilité a établi un état des lieux de ses réseaux cyclables (figure 1). On considérait que 30 % du réseau Vélo PLUS était satisfaisant pour les dix prochaines années au minimum, que 22 % du réseau était cyclable, mais avec des aménagements ne répondant pas aux standards et que 48 %, soit presque la moitié du réseau, était inexistant.

Cette carte a été mise à jour (figure 2) en intégrant les « pistes cyclables corona ». Ces aménagements, créés en trois mois, ont permis d'augmenter le réseau cyclable de 7 % (on aboutit donc à la répartition suivante : 36 %



> Figure 1 : spécialisation multimodale des voiries (couche vélo PLUS)



> Figure 2 : carte vélo PLUS incluant les « pistes corona »



> Piste cyclable sur une portion de l'autoroute E40, suivant le tracé de la Cyclostrade C203 reliant Sterrebeek à la Moyenne Ceinture.

satisfaisants, 23 % à améliorer et 41 % évalués non existants).

Vu l'intérêt des « pistes cyclables corona » pour la réalisation des objectifs du Plan régional de mobilité, leur pérennisation a été assez vite perçue comme nécessaire. Évidemment, pour cela, il fallait disposer de suffisamment d'éléments d'évaluation pour introduire les demandes de permis.

COMMENT LES INCIDENCES DES DIFFÉRENTS AMÉNAGEMENTS ONT-ELLES ÉTÉ ÉVALUÉES ?

D'abord, il faut savoir que Bruxelles Mobilité a mis en place un monitoring mensuel de la situation dans la Région, rassemblant des données de comptage dans les tunnels et de comptages automatisés de cyclistes par l'intermédiaire de bornes sur certaines pistes cyclables. Cela a permis de constater une baisse générale de la pression automobile et une augmentation significative du nombre de déplacements à vélo.

Ce constat général est important comme point de départ pour l'évaluation de chaque aménagement individuel : s'il ne permet pas de voir directement l'impact d'une réduction d'une bande sur la fluidité de la circulation à un endroit précis, il est toutefois de plus en plus évident qu'il n'y aura pas de « retour à la normale », que certains avaient prédit. En effet, quelque 25 % des travailleurs font régulièrement du télétravail encore en 2023, et cela a un impact permanent sur la demande de déplacements¹. Des résultats, datant de fin 2022, issus d'une analyse des floating car data (FCD) indiquent d'ailleurs qu'à l'heure de pointe du matin, en 2022, il n'y a aucune perte de temps par rapport à la situation en 2019, et ce malgré la mise en place des différentes mesures.

Ensuite, pour chaque piste cyclable, une fiche d'évaluation a été créée, rassemblant toutes les données disponibles sur l'axe :

- Les comptages de voitures avant et après la mise en place de l'aménagement, à plusieurs moments ;

- des comptages manuels et par boucle de cyclistes (parfois sur la « piste corona » et sur la piste préexistante, pour connaître la préférence des cyclistes).

Parallèlement à cette évaluation quantitative, une enquête qualitative en ligne a été lancée (par le bureau d'étude BRAT) pendant l'automne 2020, principalement pour avoir un retour d'expérience des cyclistes, mais tout type d'utilisateur pouvait compléter le questionnaire. Plus de 14 000 personnes y ont répondu, dont quelque 5 200 cyclistes.

Pour chaque aménagement, l'enquête a demandé d'évaluer les critères de qualité couramment utilisés pour les pistes cyclables : Cohérence, Rapidité, Agrément, Sécurité, Confort (« CRASC »).

Pour les non usagers, il est évidemment peu intéressant d'évaluer les critères ci-dessus, qui s'appliquent aux usagers des aménagements cyclables. Ce groupe pouvait répondre à d'autres questions, notamment sur les conflits piétons-cyclistes ou encore sur les conflits entre automobilistes et cyclistes, en carrefour et en section de voirie.

Sans surprise, les cyclistes étaient majoritairement satisfaits des différents aménagements cyclables, avec des différences néanmoins relativement importantes selon l'endroit.

Il est clair, par exemple, que les sites combinés pour bus et cyclistes ont un score moins positif que les aménagements réservés uniquement à ces derniers, surtout là où des aménagements cyclables séparés (même sous-dimensionnés) existent (Sylvain Dupuis, Groeninckx-De May). Une remarque récurrente concerne la séparation physique souhaitée, même si cela ne se reflète pas toujours dans le score des pistes concernées : le très bon score de la piste cyclable marquée du boulevard Louis Schmidt s'explique probablement par son utilité : il s'agissait d'un réel maillon manquant du réseau.

À ces éléments d'évaluation quantitatifs et qualitatifs, se sont aussi ajoutées des observations de terrain par les équipes de Bruxelles Mobilité, ou encore des retours de la part de zones de police et de

1. Plus d'informations sur le rapportage du Centre régional intégré de Mobilité à trouver dans un article du Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière : <https://brulocalis.brussels/fr/publications/moniteur-de-la-mobilite-et-de-la-securite-routiere-ndeg-58>

communes. Par exemple, le dispositif sur le boulevard Sylvain Dupuis a été rapidement adapté, puisque l'aménagement de la bande bus et vélo créait un problème à l'entrée du Westland Shopping.

Des retours de la part de la STIB et De Lijn sur la régularité des lignes concernées ont également été repris dans l'analyse.

Ces observations ont donc permis d'adapter, en cours de route, des détails d'installations ou des phasages de feux afin d'améliorer leur fonctionnement pour tous les modes.

CONCLUSION

Les pistes cyclables corona ont permis d'accélérer la réalisation du réseau cyclable, à la grande satisfaction des usagers cyclistes, avec des impacts globalement neutres sur la congestion automobile en général (grâce à un report vers le télétravail et vers les autres modes), même si des difficultés locales existent. Leur pérennisation est souhaitable pour la réalisation des objectifs du Plan régional de mobilité, mais par endroits, un peaufinage sera nécessaire pour garantir le fonctionnement du réseau auto. 📍

