



Une approche globale des divers usagers de mobilité active dans les espaces publics de nos villes

UNE ORGANISATION – EEN ORGANISATIE



environnement
espace public
paysage
territoire
mobilité



AVEC LA COLLABORATION DE – MET DE MEDEWERKING VAN



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER





Énergie cinétique par plage de vitesses maximum

0	1	4	9	25	49	104
---	---	---	---	----	----	-----

0 km/h	0-10 km/h	10-20 km/h	20-30 km/h	30-50 km/h	50-70 km/h	> 70 km/h
--------	-----------	------------	------------	------------	------------	-----------

S	< 1 m	A "marcheurs & PMR"	séjour	marcher	courir	
T	< 1,5 m	B "vélo & assimilés"	P vélo	vélo, vélo-cargo, skate	vélo assistance électrique 25 km/h	vélo de course & speed-pedelec 35 / 45 km/h
P	< 2 m	C motorisés légers	P type "moto"	vélomoteur classe A 25 km/h		vélocycle classe B 45 km/h
P	< 2 m	D voitures & camionnettes	P auto	voiture sans permis		auto & camionnette
O	> 2 m	E poids lourds > 3,5 t & bus	livraisons & arrêt bus	camions & bus		
O	véh. guidés	F tram/bus guidé	halte tram	tram urbain		tram-train / tram péri-urbain / métro léger



- Pour chaque classe d'utilisateur, il reste une plage de vitesses dans laquelle la circulation est optimale
- Les classes d'utilisateurs plus rapides ne peuvent envahir les espaces des utilisateurs actifs plus vulnérables
- Une accessibilité limitée à vitesse limitée doit être possible pour les livraisons, la dépose / reprise de PMR, les chantiers, etc.
- A partir d'un certain niveau de dangerosité la séparation est indispensable



N°	Milieu urbain	vitesse autorisée	classe de véhicules déterminante	autorisés sans restrictions	non autorisés ou bien tolérés comme "invité" en respectant la vitesse de référence
1	piétonnier	10 km/h	A - marche		B C D E F
2	zone de rencontre / zone résidentielle / espaces partagés	20 km/h	A - marche	B - vélo et assimilés	C D E F
3	zone 30 = agglomération	30 km/h	C - véhicules motorisés légers	A - marche & B vélos et assimilés	D E F
4	zone 50 = axe en agglomération	50 km/h	D - automobiles	A- marche sur espaces dédiés et B & C en chaussée	E F
5	périurbain	70 km/h	séparation des modes avec espace piétons / vélos / trafic		

Les différents milieux urbains

- Les rues, avenues et places ont différentes caractéristiques, et pas les mêmes possibilités d'usage
- Les vitesses autorisées de référence permettent déjà de différencier les espaces publics en catégories et d'y associer des classes d'usagers dominants
- Clairement certaines des classes de véhicules plus impactants sont soit à proscrire (séparation) dans certains milieux, ou bien à accepter moyennant conditions (intégration)



agora

Contact

 Paul Plak

 +32 2 778 95 84

 p.plak@agora-urba.be

Voyage études agora Berlin sept 2012



Berlin - Dirksenstr.



Berlin - Krausnickstr.



0 km/h 0-10 km/h 10-20 km/h 20-30 km/h 30-50 km/h 50-70 km/h > 70 km/h

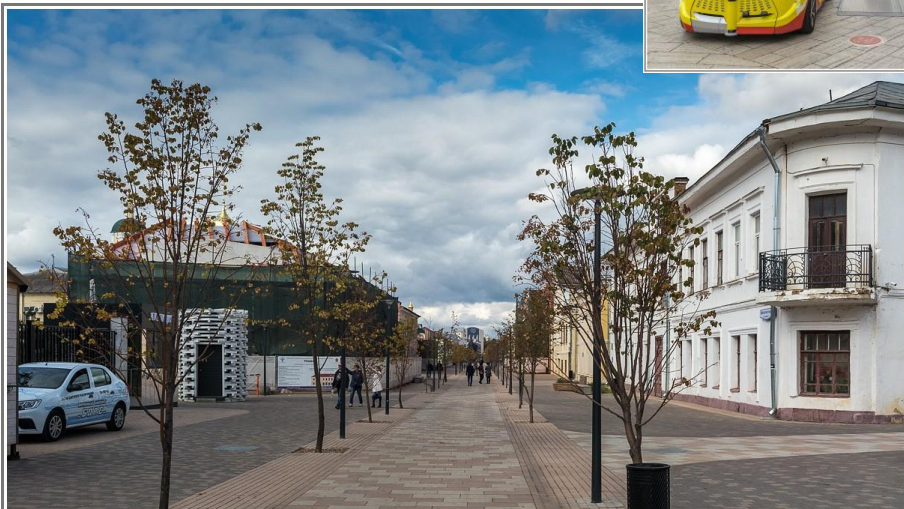
A	en fonction des piétons "A"						
"marcheurs & PMR"	séjour	marcher	courir				
B	P vélo vélo à la main ou au pas		accepter des véhicules plus lourds comme « invité »				
"vélo & assimilés"							
C	accès réglementé sur "invitation"						
motorisés légers							
D	heures autorisées uniquement						
voitures & camionnettes							
E	circulation au pas						
poids lourds > 3,5 t & bus							
F	PMR livraisons						
tram/bus guidé							

accepter des véhicules plus lourds comme « invité »

- Pas la règle générale mais l'exception
- Uniquement s'il n'y a pas d'espace « circulable » pour eux juste à côté
- Respect de la vitesse de l'utilisateur de référence (ici les piétons 10 km/h)
- Comportement adapté tenant compte des mouvements attendus des piétons en divers sens
- Pour les classes de véhicules éloignées de plus d'une catégorie, restrictions comme périodes autorisées, tonnage/longueur/largeur, autorisations spéciales (médecins, livraisons, PMR, riverains, etc.)



Belgisch **Wegen**congres
Congrès belge de la **Route**
LEUVEN • 4-7.04.2022





0 km/h

0-10 km/h

10-20 km/h

20-30 km/h

30-50 km/h

50-70 km/h

> 70 km/h

A

en fonction de la mixité des piétons "A" et cyclistes B

"marcheurs & PMR"

séjour

marcher

courir

B

"vélo & assimilés"

P vélo

vélo +
trottinettes 20
km/h

VAE +
trottinettes 25
km/h

speed-pedelec
& vélo course

C

motorisés légers

si largeur < 1,50 m circulation libre à vitesse réduite

D

voitures & camionnettes

pour livraisons et trafic à destination à la vitesse du pas

E

poids lourds > 3,5t & bus

pour livraisons et trafic à destination à la vitesse du pas

F

tram/bus guidé

a priori pas intégrés

accepter des véhicules plus lourds comme « invité »

- Pas la règle générale mais l'exception
- Uniquement s'il n'y a pas d'espace « circulaire » pour eux juste à côté
- Respect de la vitesse de l'utilisateur de référence (ici les vélos 20 km/h)
- Comportement adapté tenant compte des mouvements attendus de traversée en divers sens
- Pour les classes de véhicules éloignées de plus d'une catégorie, restrictions comme périodes autorisées, tonnage/longueur/largeur, autorisations spéciales (médecins, livraisons, PMR, riverains, etc.)

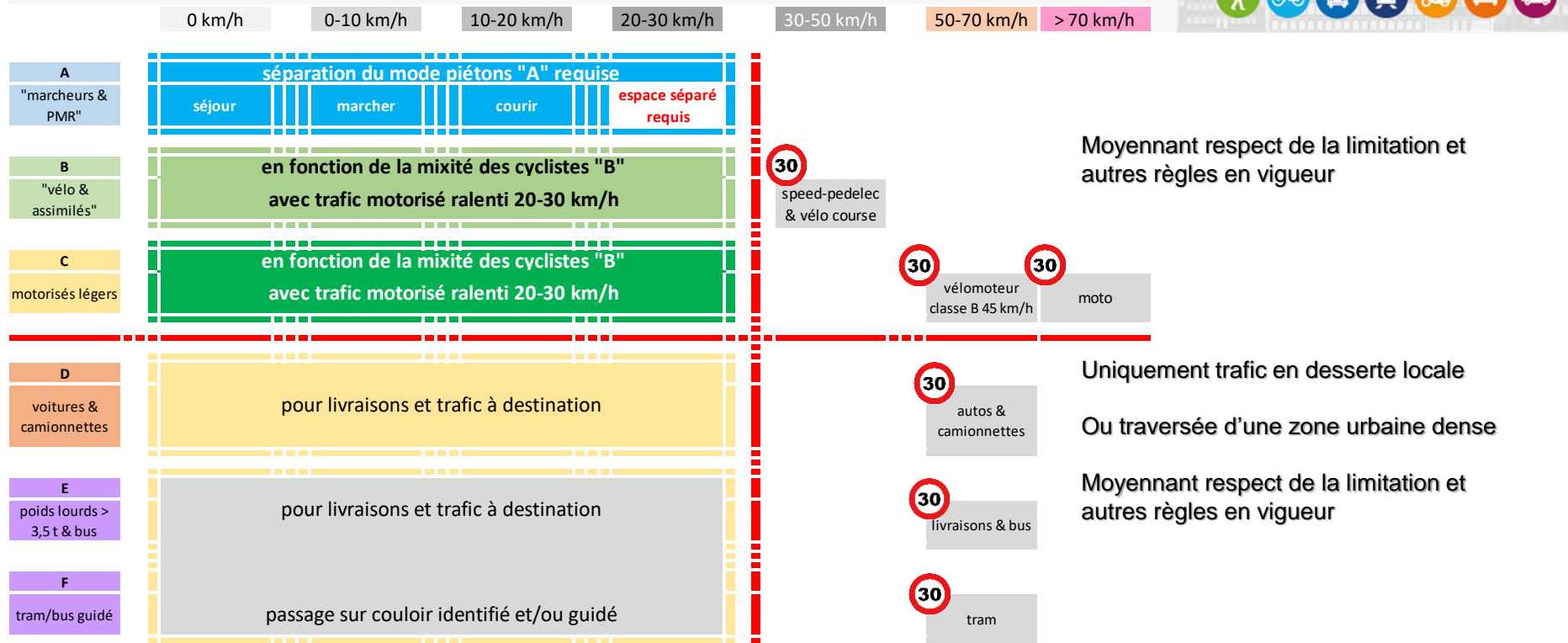


© Paul Plak 2019



© Paul Plak 2021





Moyennant respect de la limitation et autres règles en vigueur

Uniquement trafic en desserte locale

Ou traversée d'une zone urbaine dense

Moyennant respect de la limitation et autres règles en vigueur



© Paul Plak 2020

© Paul Plak 2020



0 km/h

0-10 km/h

10-20 km/h

20-30 km/h

30-50 km/h

50-70 km/h

> 70 km/h

A
"marcheurs & PMR"

B
"vélo & assimilés"

C
motorisés légers

D
voitures & camionnettes

E
poids lourds > 3,5 t & bus

F
tram/bus guidé

séparation du mode piétons "A" et mode vélo "B" requise

séparation des motorisés légers souhaitée

mixité avec les véhicules "D"

mode "D" automobile déterminant les règles de conception

pour rejoindre les quartiers à livrer / desservir

passage sur couloir identifié et/ou guidé

Moyennant respect de la limitation et autres règles en vigueur

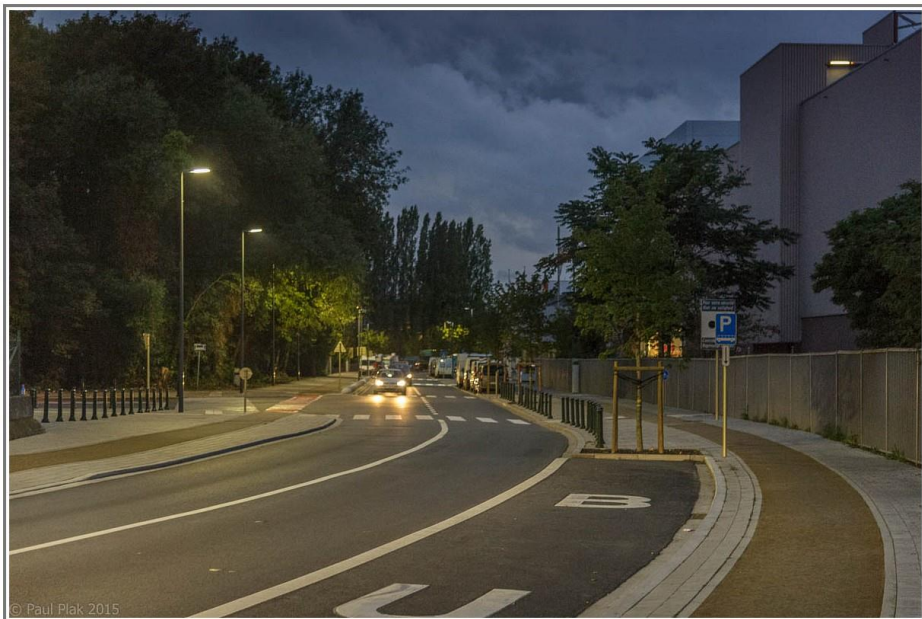
50
autos & camionnettes

50
livraisons & bus

50
tram



Brussel
Bruxelles





0 km/h

0-10 km/h

10-20 km/h

20-30 km/h

30-50 km/h

50-70 km/h

> 70 km/h

A

"marcheurs &
PMR"

séparation du mode piétons "A" et mode vélo "B" requise

B

"vélo &
assimilés"

envisager des réseaux adaptés pour les vélos rapides > 25 km/h (largeurs, courbes)

C

motorisés légers

envisager des réseaux adaptés pour les "électriques" de taille vélo > 25 km/h (idem)

D

voitures &
camionnettes

mode "D" à intégrer avec le mode "E" poids lourds déterminant les règles de conception

E

poids lourds >
3,5 t & bus

mode "E" poids lourds déterminant les règles de conception

F

tram/bus guidé

passage sur couloir identifié et/ou guidé

Séparation
indispensable

