

Liège à vélo : tout le monde en piste... 275 kilomètres de pistes cyclables en 1990 ?

On recense à Liège, près de 7.000 vélos immatriculés. Ce chiffre déjà considérable, pourrait encore augmenter si on ajoutait, outre les resquilleurs, tous ceux qui ont abandonné le vélo, découragés par l'insécurité d'un tel mode de déplacement dans une grande ville. Depuis quelque temps, le goût de l'effort physique, le coût d'énergie, et les coups de semonce de la lutte antipollution ont retiré la «petite reine» de son exil pour la replacer sur son trône à deux roues.

Mais durant cet exil, une autre reine, à quatre roues celle-là, et beaucoup plus polluante, a envahi les rues des villes. Si le vélo veut reconquérir ses pouvoirs, il devra lutter ferme. Pourtant il existe à la ville de Liège un «plan-directeur» qui prévoit d'ici 1990, l'aménagement de 275 kilomètres de pistes cyclables sur tout le territoire du «Grand Liège».

Ce plan basé sur des études de l'Université et de certains clubs cyclistes, a été établi par le Service communal de la Voirie. Il propose l'aménagement de 100 kilomètres de piste en site propre et de 175 kilomètres à réaliser, sur les chaussées existantes, par marquage au sol ou moyennant d'autres améliorations.

Pédaler en continu

En fait ce plan, communiqué par l'échevin des Travaux, M. Goldinne, repose sur une idée originale. Au lieu d'aménager

des bouts de pistes par-ci, par-là, au gré des revendications, la logique impose que l'on assure une certaine continuité au réseau pour pouvoir directement relier un point à l'autre de la ville.

Se rendre un jour à vélo du Laveu aux Bruyères ou de Wandre au Sart Tilman en n'empruntant que des zones privilégiées, on croit rêver ! Force est de reconnaître que, pour l'instant, tout reste à faire et que déjà, certaines réalités paraissent inéluctables. Ainsi, dans le centre-ville et à certains autres endroits, les cyclistes seront obligés de se réinsérer dans le trafic ou un flechage spécifique les orientera le plus vite possible vers le reste du circuit.

Il est évident également que les nouvelles pistes devront s'adapter au gabarit des voiries (et du budget) de la ville de Liège. Différentes formules sont concevables selon les cas.

Marquées au sol

Lorsqu'il n'est pas possible de canaliser les «deux roues» en site propre, le plan prévoit un marquage des pistes sur le sol de la voirie elle-même.

Ce type de pistes peut être adapté pour autant que la voirie soit suffisamment large, c'est-à-dire, 9,50 mètres pour les rues à double sens et 7 mètres pour celles à sens unique.

Une bande thémoélastique d'un centimètre d'épaisseur

obligera les cyclistes à emprunter cette zone réservée soit le long des trottoirs (attention aux éclats de verre et aux dégradations de la chaussée) soit entre la zone de stationnement et la zone de circulation (attention aux ouvertures intempestives des portières, prudence déjà élémentaire actuellement).

Mordre

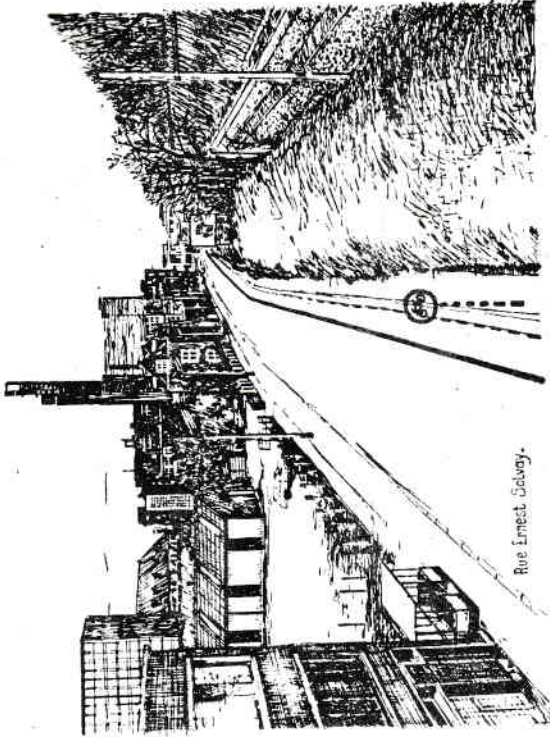
sur les trottoirs

Si la voirie est trop étroite, une troisième solution du plan consiste à prendre du terrain là où il y en a, c'est-à-dire sur les trottoirs (quand ils existent) ou sur les zones de stationnement (quand elles ne se situent pas près des commerces).

Si la configuration du site empêche toute création de piste, une signalisation par idéogramme (dessins stylisés) soit au sol, soit en panneau et en flechage indiquera au cycliste où se trouve la piste la plus proche en fonction de son itinéraire. Cette même signalisation attirera l'attention des autres usagers de la route sur la présence de cyclistes.

Il est certain que ce parcours se fera dans le respect du Code de la Route et en éliminant les risques potentiels d'accidents comme les carrefours et virages dangereux, les arrêts de bus, les sorties de garage...

On le voit, tracer un réseau de pistes cyclables n'est certes pas chose aisée d'autant que la



Rue Ernest Bâvay.

Un exemple de pistes marquées au sol.

concentration urbaine, très forte à Liège, multiplie les risques et les points de vue sur la question.

Il faudra une large concertation sur le problème avec les parties concernées (police, transports en commun, administration des routes, clubs cyclistes, associations de commerçants). Ensuite le Collège des bourgmestre et échevins discutera au Conseil communal la première phase des travaux, plus facilement réalisable dans la mesure où ils ne bouleversent pas la vie des riverains et des

automobilistes et les comptes communaux (on parle de 200 millions en dix ans dont les deux tiers à charge de la ville). Si un accord intervient, le projet, même modifié, devra être pris en compte pour chaque aménagement de voirie ou la construction de nouveaux ponts et chaussées.

Nous n'en sommes pas encore là. La condensation est lancée mais elle sera difficile. Concilier autant d'avis divergents relève, en effet, de la quadrature du cercle...

Ph. Va.