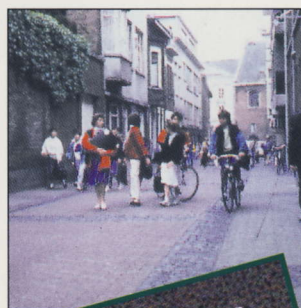
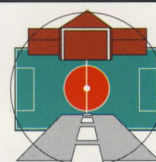


COMMUNES CYCLISTES ? ÇA EXISTE !...

QUELQUES PISTES POUR PROMOUVOIR
L'USAGE DU VELO DANS VOTRE COMMUNE



Institut Belge pour
la Sécurité Routière



Liège

Déroulement de l'étude

L'objectif de l'étude est de contribuer à accroître significativement la part du vélo dans l'ensemble des déplacements et ce, dans une optique de développement durable de la ville.

Tout au long de l'étude, les choix se référeront à cinq préoccupations principales :

1. Fonctionnalité
2. Adaptation aux usagers
3. Lisibilité
4. Cohérence
5. Aménité

Phase 1

Dans cette phase, on trouve une étude des contraintes spécifiques de la commune, les types d'usages du vélo, les aménagements existants et une proposition schématique de déplacement.

Les difficultés inhérentes aux contraintes spécifiques à la région :

1. L'encaissement de la vallée (différence de niveaux de 140 m. environ sur de courtes distances).
2. L'étroitesse de la vallée et la densité d'occupation (multiplication des voies de communication importantes).
3. Taille de la ville.

Le réseau ferroviaire est à la fois une frontière physique et un élément structurant du paysage.

En ce qui concerne les types de déplacements à vélo envisagés, une distinction est faite entre d'une part les déplacements utilitaires qui résultent d'une contrainte liée à un problème d'organisation temporelle des activités et d'autre part les déplacements de loisirs où le déplacement est l'activité même.

Il est intéressant de voir que certains itinéraires se combinent en vue de maximiser leur utilisation. Sans oublier la liaison possible entre le vélo et les autres modes de transport.

Pour les aménagements existants, il y a le RAVeL qui, à terme, formera un réseau interconnecté avec des réseaux similaires dans le pays et les régions limitrophes. Trois itinéraires traversent la commune de Liège. Il existe par ailleurs différentes initiatives telles que le projet " Liège retrouve son fleuve ", projet de modération de la vitesse dans les artères centrales de la ville, l'étude de circulation qui vient de débuter et 6 km de pistes cyclables formant une boucle dans le domaine universitaire du Sart-Tilman.

A ce stade de l'observation, on peut dégager deux aires principales ayant chacune des caractéristiques homogènes. La première est située en fond de vallée. Elle présente une

CARTE D'IDENTITÉ

ENTITÉ COMMUNALE :

Liège

PROVINCE :

Liège

NOMBRE

D'HABITANTS :

189.405

Auteur de projet désigné

par la commune :

Centre de
Recherches en
Architecture et
Urbanisme

spécial



forte concentration de population et de centres d'intérêts de tous types. La deuxième aire est périphérique et englobe les versants de la vallée. Le relief est l'obstacle principal aux relations entre les deux zones.

Cette division conduit naturellement à la définition de plusieurs types d'itinéraires :

1. Itinéraire de rives
2. Itinéraire de pied de versant
3. Itinéraire des hauteurs
4. Itinéraire de raccords inter-quartiers
5. Itinéraire intraquartier
6. Itinéraire de loisir ou de découverte

Phase 2

D'un point de vue technique, un itinéraire cyclable agréable et attrayant, son tracé doit se composer de tronçons correctement reliés entre eux.

L'ensemble assurera une liaison rapide, commode et sûre. Mais outre le tracé, la qualité de l'aménagement des itinéraires doit rester la préoccupation principale.

Dans une politique de modération de la vitesse, le vélo retrouve sa place sur la chaussée, parmi le trafic général ; il est en soi un ralentisseur. Le vélo est un mode de déplacement plus rapide lorsqu'il y a embouteillage en milieu urbain. Un autre élément important à prendre en compte est le revêtement de la piste cyclable.

Pour répondre au mieux aux attentes des cyclistes, il faudra cerner leurs caractéristiques. L'aspect éducatif ne doit pas être oublié non plus car il est susceptible d'améliorer la sécurité du cycliste.

L'étude statistique a pour but de déterminer les lignes de désir des cyclistes, lesquelles représentent les trajets préférés entre les deux zones précises, en fonction d'une certaine utilisation. Cette étude va permettre de déterminer l'origine et la destination de l'utilisateur et donc les zones de départ et d'arrivée.

Pour plus de facilité, l'étude regroupe les secteurs statistiques en 18 quartiers.

Déplacements domicile-travail

Un quartier où la population active - résidente est importante sera considéré comme une zone émissive. Inversement un quartier où un grand nombre de personnes travaillent sera considéré comme zone attractive.

Dans le cas de Liège, les quartiers périphériques sont le siège de migrations alternantes importantes avec le centre, alors que les départs qui s'effectuent à partir du centre sont limités.

On remarque donc d'une manière générale que ce sont les quartiers situés en fond de vallée qui sont les plus attractifs.

Si on étudie les flux de déplacements, on obtient une étoile dont le cœur est un quadrilatère situé au fond de la vallée et couvrant les deux rives.

Déplacements domicile-école

L'étude a pour base les données de mobilité du recensement INS et les chiffres émanant de la population scolaire de 1996/97.

D'une manière générale, on a constaté, comme pour le trajet vers le travail que la zone attractive se situe en fond de vallée (et ce particulièrement pour les écoles supérieures).

Déplacements de la ménagère et de loisirs fonctionnels

L'examen des désirs liés aux loisirs renforce les observations faites précédemment : une demande réelle importante existe entre les quartiers périphériques et le centre-ville.

L'enquête au sein de la population a touché 1% des ménages de la commune.

La population sondée a une culture du vélo. En effet, 90,9% des ménages possèdent un (ou plusieurs) vélo(s). Cependant la voiture reste le mode de transport le plus utilisé, suivi par la marche, le vélo, les transports en commun arrivant en troisième position.

Les raisons d'utilisation diffèrent selon le type de déplacements :

- *Domicile-travail*

La rapidité est l'élément déterminant dans le choix du mode de transport. Ensuite, viennent le confort et la sécurité. Pour l'utilisation du vélo, les critères d'agrément et de facilité sont aussi à prendre en compte.

- *Ménagers*

La rapidité et le confort sont les deux éléments déterminants du choix modal. Les critères d'agrément et de facilité reviennent dans le cas de l'utilisation du vélo.

- *Loisirs*

La rapidité n'est plus le critère systématique. Dans le cas des déplacements non-motorisés, l'agrément a plus d'influence que la durée du déplacement. Les autres critères importants sont le confort et l'aspect sportif.

Il est intéressant de diviser ce type de déplacement en deux : les déplacements dont le but est de prendre part à une activité récréative et les déplacements où le déplacement constitue le loisir.

- **Domicile-école**

Ici, c'est le critère de sécurité qui sera déterminant. Les problèmes d'infrastructures viennent en deuxième lieu, dont principalement, le problème des parkings pour vélos.

Enfin, les auteurs de projet analysent diverses données : utilisation du vélo, choix des itinéraires, difficultés rencontrées par les cyclistes.

L'ensemble des critères sera pris en compte lors de l'établissement du réseau cyclable.

Phase 3

L'établissement du réseau théorique opère la synthèse de l'ensemble des demandes et informations récoltées et analysées lors de la phase précédente.

Une première ébauche d'itinéraires apparaît, c'est la superposition de trois systèmes de déplacements :

1. Un système de déplacements de proximité interquartiers. Il s'agit de répondre à une demande potentielle importante polarisée par le quartier lui-même, et pour laquelle l'utilisation de moyens non motorisés s'avère des plus pertinentes. Cette demande touche à la fois les quartiers au fond de la vallée et sur les plateaux; les déplacements utilitaires et liés au loisirs.
2. Un système de déplacements interquartiers lié à la polarisation de la demande " utilitaire " par le centre urbain.
Il existe une demande propre aux quartiers au fond de la vallée et une demande spécifique aux quartiers résidentiels périphériques. Ces demandes présupposent une infrastructure efficace et rapide.
3. Un système de déplacements inter ou intraquartiers lié à la polarisation de la demande de loisirs par les quartiers périphériques ou par l'extérieur du territoire communal.

Il existe une demande pour accéder aux espaces verts à partir des quartiers résidentiels périphériques, une demande pour accéder aux espaces récréatifs périphériques ou centraux depuis la zone centrale, et une demande d'échanges entre la ville et le monde extérieur.

La superposition de ces trois systèmes de déplacements qui tiennent compte des lignes de désir définit le réseau communal théorique.

Les aménagements proposés ont été orientés pour tirer le meilleur parti des trois éléments principaux : la végétation, le revêtement du sol et l'éclairage.



Le petit plus : documents d'aide à la décision des itinéraires communaux

Cela rassemble une série d'informations qui semblent pertinentes pour aider le maître d'ouvrage à fixer ses priorités lors de la réalisation, et son planning en fonction de contingences qui sont les siennes.

Les informations utiles à la décision sont :

1. L'utilité du tronçon.
2. La difficulté de mise en œuvre.
3. L'opportunité de mise en œuvre.
4. La cohérence de la réalisation.
5. L'effort financier à fournir.
6. La valeur didactique ou exemplative.

Pour ce faire, les auteurs de projet ont établi une carte pour chacun des 18 quartiers. Cette carte reprend les différents itinéraires, les caractéristiques du site et les différentes affectations.

Ces cartes permettent d'avoir une idée précise des différents itinéraires à réaliser et des coûts engendrés par leur réalisation.

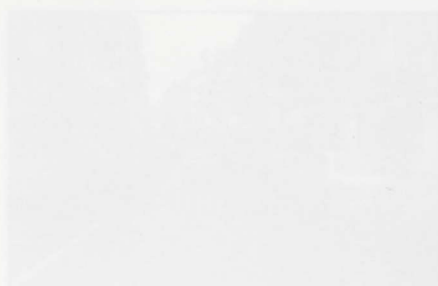


1	4
2	5
3	

1. En Féronstrée, possibilité de mixité avec les bus
2. Avenue O. Gilbert
3. Sainte-Walburge, itinéraire d'accès aux activités de loisirs
4. Pont des Vennes
5. Rue Puits en Sock, stationnement sur itinéraire suggéré

Difficultés rencontrées

- relief ;
- longueur de la ville (30 km.) ;
- obstacles : Meuse et voies rapides.



Evaluation

Le travail effectué par les auteurs est très complet. On retrouve toutes les informations nécessaires (statistiques, enquêtes, principes d'aménagement...) en vue de la réalisation du plan cyclable.

Il est intéressant de voir à travers des documents photographiques actuels l'évolution possible afin d'introduire le vélo dans le schéma urbain.

Vu l'étendue de la ville de Liège, avoir travaillé quartier par quartier, facilite le travail et permet par la suite de relier les quartiers entre eux et d'avoir ainsi une bonne cohérence du réseau.