



Analyse n°17

Date : 22/08/05

Origine : Liège

Intitulé : Réaction du GRACQ à l'enquête publique sur le réaménagement du carrefour du Pont-d'Avroy

Thématique : Participation citoyenne/prise de position du GRACQ

1. De l'importance de planter le décor

Avant d'en venir à nos remarques concrètes, il nous paraît important de planter le décor.

1. Le vélo en ville est avant tout un **mode de proximité**, qui permet de faire plus vite qu'à pied des distances moyennes (jusque 5 km). L'utilisation du vélo comme mode de transport à « longue » distance ou comme mode de loisir ne concerne guère la présente demande, puisque nous sommes au cœur de la zone urbaine la plus dense, la plus habitée et la plus active, qui accueille des activités très diversifiées.
2. Le projet se situe en **zone hypercentrale**, où la **demande d'accessibilité cyclable est la plus forte** (zone plate, abritant des très nombreux pôles générateurs de mobilité).
3. Partant de cela, il est donc essentiel **d'offrir une palette de possibilités au cycliste**, depuis les itinéraires structurants (axes importants sur lesquels on offre de bonnes conditions de sécurité et de vitesse) jusqu'à la possibilité pour le cycliste de « percoler » partout dans la ville. Autrement dit, d'assurer une perméabilité cyclable optimale aux cyclistes tout en évitant d'éventuels conflits d'utilisation d'espace avec d'autres usagers lents.
4. On ne le sait que trop, Liège ayant très (trop) longtemps mis tous ses œufs dans le panier « voiture », **il existe aujourd'hui de très nombreux points noirs ponctuels ou linéaires** (« effet barrière ») qui sont autant d'obstacles difficiles pour les cyclistes chevronnés, et carrément dissuasifs pour les cyclistes non aguerris.
5. Le « **Projet de Ville** » se fixe pour objectif de porter à 10% la part du vélo dans les déplacements urbains. Ce qui est modeste par rapport à d'autres villes, mais ambitieux dans le cas de Liège. Atteindre cet objectif impose donc de se projeter dans la perspective de **voir 6 à 7 fois plus de cyclistes qu'aujourd'hui** ; l'aménagement du RAVeL en bord de Meuse, étroit et où la cohabitation forcée entre cyclistes et piétons pose parfois problème, illustre bien qu'entre la conception d'un aménagement (il y a plus de dix ans en l'occurrence), sa réalisation et son utilisation – surtout lorsque, répondant à une demande évidente, il a « trop » de succès – il se passe beaucoup de choses. **Il est donc essentiel de concevoir aujourd'hui des aménagements capables d'affronter le succès d'une politique cyclable, c'est à dire capables d'accueillir des cyclistes en grand nombre dans de bonnes conditions d'intégration.**
Autrement dit, **offrir idéalement au cycliste des itinéraires cohérents, directs, agréables, sûrs et confortables.**
6. Plusieurs villes qui mènent une politique de mobilité qui rend à la ville son habitabilité et sa prospérité ont bien compris que **persuader piétons et cyclistes de reconquérir la ville passe par une diminution progressive, mais importante et sans ambiguïté de la pression automobile** (autre chose donc, que de faire mine de vouloir satisfaire tout le monde, puisque

c'est impossible). Rappelons qu'augmenter de 10% de nombre de trajets à vélo dans la ville peut se faire en recyclant des espaces aujourd'hui accaparés par la voiture, alors qu'imaginer 10% de voitures en plus dans la ville se fera inévitablement au détriment des espaces de vie.

2. Que retenir de ces remarques globales dans le cas du projet qui nous occupe ?

- L'effet de barrière : entre la rue des Guillemins et la rue de la Casquette, l'axe Avroy - Sauvenière constitue aujourd'hui une barrière transversale très forte qui s'oppose à une bonne perméabilité cyclables entre les quartiers très peuplés des Guillemins, du jardin botanique, du Laveu et de st-Gilles d'une part, et les quartiers situés de l'autre côté du boulevard, en ce compris l'hypercentre. Seule exception : pendant un jour par an, la kermesse d'« à pied à cheval, ... », ce qui est une bien maigre consolation !! Seul le carrefour Charlemagne permet - en tout cas au cycliste aguerri - des mouvements complets entre toutes les destinations possibles.
- Longitudinalement, si pour le cycliste aguerri, rouler des Guillemins vers le Pont-d'Avroy sur la chaussée banalisée n'est pas un réel problème (il faut tout de même pouvoir tenir le 30 km/h pour ne pas être considéré comme un gêneur), devoir composer avec trois à quatre bandes de circulation est évidemment très dissuasif pour le cycliste d'occasion ou les enfants. C'est ce qui a conduit la Ville à projeter une piste située au cœur du parc. Nous y reviendrons. Dans l'autre sens (du centre vers les Guillemins), la création de la voie de desserte est un mieux. L'obstacle majeur que constitue la rue ste-Marie subsiste, néanmoins. Si les mouvements de tourne à droite (vers le jardin botanique) ne posent pas problème, les tourne à gauche sont quasi impossibles.

On le voit, le boulevard pose donc des problèmes à la fois dans le sens de sa longueur mais aussi des problèmes liés à la très grande difficulté de le franchir de part en part, ou à effectuer des manœuvres de tourne à gauche ou tourne à droite (selon le sens dans lequel on roule). À l'échelle du cycliste, le boulevard reste donc malheureusement quasi aussi infranchissable qu'une autoroute.

Aujourd'hui, la seule traversée du long axe Sauvenière - Avroy/Rogier depuis la rue des Guillemins dans de bonnes conditions est celle entre Xavier-Neujean et Lonhienne dans un sens, Urbanistes et Casquette dans l'autre.

Dans des avis précédents, qui n'ont été suivis d'aucun effet, le GRACQ proposait :

- de permettre aux cyclistes venant de la rue Darchis (dont le débouché sur le boulevard d'Avroy est protégé par un feu) de pouvoir traverser le boulevard puis, dans la foulée, la piste des bus de manière à rejoindre la future piste cyclable centrale.
- De créer un itinéraire « intraquartier » parallèle au boulevard en empruntant, au départ de la place st-Paul, les rues st-Remy, traversée du bd Destenay, place st-Jacques, rue Ysaye jusqu'au Bd Piercot. L'aménagement récent des terre-plains centraux sur le Bd Destenay dans le cadre rend cet itinéraire impossible.

Chacun se plaint de la présence sur les trottoirs de cyclistes cherchant désespérément l'itinéraire le plus court, mais on ne peut pas dire en l'espèce qu'on donne souvent aux cyclistes - spécialement aux plus faibles et aux moins aguerris - la possibilité de faire autrement. C'est pourtant une nécessité pour permettre au vélo de rendre les services que la collectivité liégeoise peut en attendre, dans des conditions de cohabitation indispensables de qualité et de respect mutuel.

3. Examinons à présent l'aménagement du carrefour tel qu'il nous est proposé.

État des lieux du point de vue des cyclistes

Sur les boulevards proprement dits, le cycliste circule aujourd'hui dans la circulation générale. Nombreux sont évidemment les cyclistes qui ne comprennent pas pourquoi la rénovation du bd de la Sauvenière ne s'est pas accompagnée de la création d'une piste par sens. Rue Pont-d'Avroy, il peut circuler dans les deux sens (SUL). Il en est de même du tout début de la rue st-Gilles. Rue Hazinelle, le cycliste circule en sens unique, tout comme les automobilistes.

Mouvements complexes

- Venant du bd d'Avroy vers Sauvenière, tous les mouvements sont possibles en restant dans la circulation générale : tourne-à-droite vers la rue Hazinelle et la rue Pont-d'Avroy, tourne à gauche vers la rue st-Gilles, et demi-tour.
- Venant du bd de la Sauvenière, seul le tourne-à-droite vers la rue st-Gilles est autorisé. Le tourne-à-gauche vers le SUL de la rue pont d'Avroy impose des acrobaties non réglementaires, celui vers la rue Hazinelle a été supprimé.
- Venant du SUL de la rue st-Gilles, rien d'organisé formellement (pas de feu, sinon le feu pour piétons). Le cycliste qui désire tourner à droite le fait donc lorsqu'il estime la voie libre et, pour se rendre vers la rue Pont-d'Avroy, il se calque le plus souvent sur la phase verte des piétons.

Situation projetée

L'élément nouveau est la perspective de voir un jour la Ville aménager la piste centrale bi-directionnelle (largeur : 4m), qui se terminerait (venant des Guillemins) à hauteur de la rue Hazinelle. De là, une traversée à 90° à droite est prévue vers la rue Hazinelle, où une piste bidirectionnelle (largeur : 2,35m) est prévue sur le côté droit de la chaussée, en trottoir mixte.

Dans le sens Guillemins - Sauvenière, sortant de la piste, tous les mouvements restent donc possibles. Par contre, il n'existe qu'un seul accès à la piste en direction des Guillemins, en venant de la rue Hazinelle.

Impossible donc d'emprunter la piste en provenance du SUL de st-Gilles, et, beaucoup plus grave, en provenance du bd de la Sauvenière, alors que la piste est supposée offrir un itinéraire en prolongation.

Bref, une amélioration très limitée de la cyclabilisation des « Champs Elysées » liégeois... Certes, les contraintes sont fortes, mais visiblement, les besoins des cyclistes restent la troisième priorité, sinon la quatrième après ceux - légitimes - des piétons, des transports publics et des automobilistes. On est donc en droit de se poser la question de savoir si on croit au potentiel de diminuer la pression automobile grâce à une montée en puissance des cyclistes, ou si on confine ces derniers à une prise en compte « politiquement correcte ».

Les propositions qui suivent cherchent à améliorer les choses selon deux axes :

- rendre perméable le carrefour dans le sens st-Gilles (Sauvenière) - Centre (1)
- assurer la continuité longitudinale de l'axe Sauvenière - Guillemins via la future piste (2).

1. Il est important de permettre les mouvements en provenance de la rue st-Gilles (SUL) et du bd de la Sauvenière vers le SUL de la rue Pont-d'Avroy. D'autant qu'imaginer renvoyer les cyclistes de là vers la future piste de la rue Hazinelle est impossible dans la

configuration proposée. La solution de bon sens est de **coupler une traversée cyclable parallèle à la traversée piétonne** ; la traversée peut parfaitement se dérouler en deux temps, tout comme pour les piétons, mais il importe que les cyclistes ne soient pas acculés à se conduire comme des pirates c'est à dire de se mêler aux piétons. Notons par ailleurs que, en tout état de cause, déjà dans la situation actuelle, il est nécessaire de protéger la fin du SUL de la rue st-Gilles par un feu spécifique.

Pour créer ce passage cyclable parallèle au passage pour piétons, il s'impose de reculer un des deux supports de « parasol » prévus pour marquer l'extrémité du terre-plain destiné à recevoir les arrêts de bus.

Enfin, une petite zone de « stockage » des cyclistes provenant de la rue st-Gilles (un sas en quelque sorte) doit être créée sur la placette nouvelle regagnée sur l'emplacement actuel des taxis.

2. La continuité de la Sauvenière (et de st-Gilles) vers la future piste centrale : le plus simple est de renvoyer les cyclistes par la voirie normale jusqu'au rond-point Destenay, d'où on peut emprunter la piste vers les Guillemins (ou la voie de desserte en direction des Guillemins vers les rues du quartier du jardin botanique). Une surlagueur à droite avec une piste marquée sur le boulevard entre le débouché de la rue st-Gilles et le rond-point Destenay s'impose.

Quatre remarques importantes pour terminer :

- **La piste bidirectionnelle de la rue Hazinelle** : nous ignorons quel sort sera réservé aux cyclistes après le carrefour avec la place st-Paul. La question n'est pas anodine, puisque la chaussée longeant la place sera encore utilisée par les autobus comme zone de débarquement. Comment sera organisée la circulation des cyclistes depuis la place Cathédrale ? Plus loin, l'accès bidirectionnel sera-t-il prolongé sur toute la longueur de la rue Ch. Magnette ?

Nonobstant ces questions, nous demandons avec insistance que la piste bidirectionnelle projetée fasse l'objet d'un traitement des surfaces qui différencie clairement le trottoir de la piste cyclable. L'expérience montre en effet que les trottoirs mixtes sont toujours source de conflits. Pour les éviter, nous demandons donc que le trottoir soit plus haut que la piste, et séparé de celle-ci par une bordure biseautée d'environ 5cm de haut. Quelques logos vélo seront peints sur la piste afin de matérialiser à la fois la place des cyclistes et le double sens de circulation. Des traits blancs discontinus marqueront l'axe de la piste.

- **L'aménagement de la future piste centrale du Bd d'Avroy** : sous réserve du traitement qui sera réservé aux traversées de carrefours (seront-elles protégées ?), elle offre l'avantage d'un trajet « moyenne distance » relativement rapide et relativement sécurisé. Revenant sur les remarques relatives au partage d'infrastructures entre piétons et cyclistes (et particulièrement à la lumière de la situation qui prévaut sur les tronçons les plus urbains du RAVeL), il s'impose de l'aménager de manière à matérialiser la place respective des piétons et des cyclistes. La largeur prévue (4m) semble se prêter à ce type d'aménagement.

- **Le statut de cette piste** : cette piste ne peut absolument pas être considérée comme une piste cyclable dont l'utilisation est obligatoire aux termes du code de la route (piste D9), mais recevoir un statut de type RAVeL (F99b). En effet, par sa localisation centrale, cette piste desservira mal les rues adjacentes. Le cycliste doit donc rester autorisé à emprunter les portions de boulevard nécessaires à accéder aux rues adjacentes.

- Nous plaidons une fois encore pour organiser la traversée du boulevard de la rue Darchis vers la future piste centrale.//