

Le vélo, allier le sport et la mobilité

Author : marta-luceno-moreno

Date : 30 octobre 2012

La ville de Liège se présente souvent comme une grande vitrine pour le cyclisme – que ce soit avec l'organisation de la Doyenne des classiques cyclistes (Liège-Bastogne-Liège) ou avec l'accueil du Tour de France (comme cette année, pour le prologue de départ). Au-delà de ces événements « grand spectacle », la Cité ardente se prête aussi à la pratique du vélo de loisir grâce aux RAVEls qui arpentent les bords de Meuse. Cependant, l'adaptation de la ville à l'usage de la bicyclette comme moyen de transport reste un de ces points faibles. Cela pourrait changer grâce au projet « Communes pilotes - Wallonie cyclable », dont Liège fait partie.

L'utilisation du vélo comme mode de déplacement est en hausse à Liège depuis quelques années. Nombreux sont ceux qui prennent leur bicyclette pour aller au travail, à l'école ou simplement pour se rendre en ville. Et ce malgré la course d'obstacles qu'ils doivent surmonter pour adopter ce mode déplacement – bon pour la santé, l'environnement, mais aussi pour la mobilité en milieu urbain.

Dans la journée type d'un cycliste, le premier obstacle commence chez soi, puisque peu de bâtiments sont munis de stationnement de vélo à l'intérieur de l'immeuble. Face à ce manque, les caves, les couloirs ou les chambres de studio font office de parking improvisé. Après avoir mis son engin sur le dos pour descendre une cage d'escaliers souvent étriquée, notre courageux cycliste rejoint la rue où la course d'obstacle se poursuit. Les pistes cyclables sont rares et quand elles existent elles sont dégradées et discontinues. Alors le cycliste doit s'entremêler avec le trafic motorisé et assumer les risques que cela comporte, surtout à des horaires de forte circulation. Avec beaucoup de précautions, il rejoint sa destination mais la course n'est pas finie, maintenant il faut trouver une place pour parquer sa monture – car le nombre d'emplacements adaptés est aussi très réduit. Vélo parké, cadenas bien fermé pour éviter le vol, notre cycliste est prêt pour entamer sa journée.

Si ce scénario n'est pas le plus propice pour adopter ce type de moyen de transport « *la ville aujourd'hui progresse en matière de cyclabilité* », nuance François Schreuer président de l'UrbAgora, asbl liégeoise soucieuse de l'aménagement urbain de la cité ardente. Il est vrai que ces dernières années la Ville a mis en place certaines dispositions qui ont amélioré la qualité des déplacements des cyclistes au quotidien, notamment via leur intégration dans les projets de réaménagement des carrefours et de voiries, la généralisation des SUL (Sens Uniques Limités) qui leur permettent le passage en deux sens dans des voies à sens unique, ou l'ouverture des bandes de bus aux vélos.

Il faut préciser tout de même qu'une bonne partie des améliorations de la qualité de vie des cyclistes quotidiens est due au militantisme des associations créées par des passionnés de deux roues. On pense au travail du GRACQ – un groupe qui milite pour la promotion du vélo comme moyen de déplacement quotidien – et à celui fourni par Pro Vélo, installée à Liège depuis dix ans – et qui vient récemment d'ouvrir une Maison du Cycliste à la gare des Guillemins avec le soutien de la Région wallonne et de la Ville. *« Le but de l'association est de promouvoir les déplacements et la découverte à vélo en proposant divers projets dont la Maison du cycliste - nous explique Sébastien Biet, coordinateur du lieu - mais on a un autre grand projet « le brevet du cycliste ». Il s'agit de se rendre dans des écoles primaires pour former des enfants à la conduite de vélo en autonomie dans la circulation réelle : en Communauté française, mille enfants ont déjà reçu une « véloducation » se réjouit le coordinateur. « Les Maisons du cycliste sont des lieux qui visent à aider le cycliste en devenir comme le cycliste confirmé, via des prestations de service dont les trois principales sont la location, la réparation et l'information, le conseil », conclut Sébastien Biet.*

En plus de ces initiatives de l'associatif et des aménagements déjà réalisés, la Ville continue à essayer d'améliorer la cyclabilité, et fait preuve d'un réel intérêt pour la question, selon François Schreuer, qui assure avoir constaté dernièrement d'autres éléments positifs. *« Le premier c'est que la ville a choisi de nommer un fonctionnaire au sein de l'administration qui est responsable des enjeux de mobilité douce. Ensuite, la mise en place d'un conseil consultatif au niveau de la ville qui réunit principalement les administrations mais aussi quelques associatifs et joue un rôle de promotion des enjeux cyclables à l'échelon communal. Autre bonne nouvelle, l'adoption d'un plan cyclable, le PCIC (Plan communal d'itinéraires cyclables), qui n'est pas parfait, mais marque une volonté d'aborder la question. Et surtout, le dernier élément et le plus important, c'est que la Ville de Liège a été retenue comme ville-pilote dans le plan Wallonie cyclable »*

Évidemment, l'entrée de Liège dans le plan Wallonie cyclable comporte une opportunité unique pour la mise en œuvre d'aménagements urbains propices à la mobilité douce. De plus, le processus d'élaboration du plan cyclable a permis la formation d'un groupe de travail mixte, l'audit bypad, qui a intégré trois cyclistes (un responsable du GRACQ, un membre d'UrbAgora et un cycliste journaliste au Soir), trois politiques, trois administratifs et un auditeur. Si à ceci on ajoute les quatre millions d'euros de budget pour la réalisation de quatre volets (aménagement, stationnement, formation/sensibilisation et ancrage), tout indique que la ville pourrait devenir un petit paradis cyclable. Même rien n'est encore gagné !

Le programme d'aménagement prévoit la réalisation de six itinéraires. Une grande partie des enjeux va certainement se concentrer sur la qualité de ceux-ci. *« La grande question est de savoir comment on va réaliser ces itinéraires, est-ce qu'on va mettre juste un peu de peinture au sol et avoir un truc vaguement potable ou est-ce qu'on va atteindre un niveau de qualité qui permet de parler d'itinéraire sécurisé » se demande François Schreuer. « L'enjeu est maintenant que le collège communal de Liège soit capable de poser les choix qui s'imposent pour rendre les itinéraires cyclables suffisamment qualitatifs, ce qui implique à certains endroits de sacrifier du stationnement, de réduire la place de voitures dans certains quartiers... Il y a donc une série de points d'arbitrage dans lesquels on va voir le niveau d'ambition qui est*

retenu par la ville, par exemple le passage par la rue Grétry et par le Mont de Saint-Martin. »

En plus des « dossiers délicats » qui toucheront notamment l'aménagement de la circulation automobile (fermeture à la circulation, révision de la vitesse maximale, etc.), la Ville devra faire face à d'autres dossiers aussi difficiles, comme l'aménagement des écoles, des lieux de travail ainsi que les habitations qui auraient l'obligation de fournir des parkings adaptés et des douches pour les cyclistes (dans les deux premiers cas). D'autres questions, comme la sensibilisation des conducteurs, des cyclistes mais aussi des policiers ou l'amélioration du remboursement des fonctionnaires qui se déplacent à vélo, semblent aussi très importants pour que la mise en place des itinéraires apporte un changement dans la ville, dans les usages de l'espace public, mais surtout dans la façon de penser de la population.

Cependant, cette métamorphose prendra un certain temps. « *On est dans des temporalités administratives* », nuance Sébastien Biet - « il faut se rendre compte que quand on a projet d'itinéraire cyclable, ce n'est pas que la Ville de Liège, il y a d'autres institutions concernées, l'urbanisme, les travaux, la voirie, la police... Quand on traverse certaines voiries régionales, par exemple tous les ponts, il faut mettre autour de la table les différents acteurs de la région, et ainsi de suite. Du coup, on est dans des processus qui sont assez longs et fastidieux. C'est une machine assez lourde à faire bouger mais j'ai vu une évolution dans la mentalité des gens qui composent cette machine, on ne rigole plus quand on parle de mobilité cycliste. Cependant, on est nul part par rapport à la Flandre et aux pays nordiques, les budgets dégagés restent totalement ridicules... Il y a quand même moyen de faire mieux », conclut le coordinateur de la Maison du cycliste.

En définitive et malgré les efforts de la ville, les cyclistes liégeois n'auront d'autre choix que d'entamer tous les jours la course aux obstacles pour continuer à garder et promouvoir leur mode de déplacement.