

ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL D'ITINERAIRES CYCLABLES - PCIC ET DEFINITION DES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENTS



Introduction – Contexte

Depuis plusieurs années, le nombre de cyclistes dans les rues de Liège augmente régulièrement et significativement (plus 10 % par an). Les cyclistes bénéficient des aménagements et mesures mises en place ces 10 dernières années comme les 350 SULs (Sens Unique Limité), les itinéraires cyclables (issus du Plan Communal d'itinéraires cyclables de 1998), les zones 30, les piétonniers accessibles aux cyclistes.

Des mesures sont cependant nécessaires afin d'intensifier l'usage du vélo, qui présente de nombreux avantages (en terme de santé, d'environnement, de coûts, de rapidité) pour son utilisateur et pour la vie urbaine en général. Un potentiel élevé de déplacements cyclables existe à Liège.

Le projet de Ville 2007-2015 traduit cette volonté de développer le vélo, via 3 actions prioritaires dont l'engagement il y a plus d'un an de la première conseillère en mobilité douce en Région Wallonne.

Suite à l'évaluation de la situation existante en terme cyclable, à l'étude des politiques cyclables menées ici et ailleurs, à l'identification des objectifs, des domaines d'intervention concernés et des priorités d'actions, la Ville de Liège s'est dotée au printemps 2010 d'un plan Vélo 2010-2015 qui définit trois axes d'actions complémentaires pour développer la pratique du vélo : les aménagements - la formation - les incitants qui chacun se décline en différentes mesures, actions ou programmation.

Le volet aménagement est un aspect fondamental

Garantir des conditions de circulation optimales et sécurisantes est une condition indispensable pour développer la pratique du vélo en milieu urbain. Résoudre les points noirs subsistant qui émaillent le réseau et découragent les cyclistes, intervenir ponctuellement pour solutionner un problème mais aussi définir et proposer des cheminement de quartiers à quartiers adéquats, baliser des itinéraires, marquer la présence des cyclistes,... sont autant d'actions qui s'inscrivent dans ce volet aménagement.

Afin de se doter d'une vision d'ensemble globale, l'actualisation du PCIC de 1998 est une première action de ce plan Vélo. Le plan actualisé sera alors un outil de référence et de programmation des divers travaux cyclables communaux à effectuer, garantissant la cohérence et la pertinence des aménagements.

A) Actualisation du Plan Communal d'Itinéraires Cyclables (PCIC) de 1998.

Le plan de 1998 définit 6 types d'itinéraires cyclables, assez complexes. Il a permis la réalisation d'aménagement notamment sur la boucle centrale mais doit être actualisé afin d'intégrer les évolutions urbaines. De nouveaux pôles urbains se sont créés, nécessitant l'intégration de liaisons cyclables les connectant. Citons par exemple la future liaison Guillemins - Médiacité - Longdoz via la passerelle, la liaison Ravel Guillemins - Burenville ou la valorisation du boulevard Fr. Orban.

Le PCIC définit des itinéraires cyclables qui doivent relier les différents pôles et quartiers de la Ville de façon sûre, confortable, rapide, attrayante et cohérente.

Le PCIC est un plan prospectif à long terme qui définit un réseau cyclable idéal. Il définit une vue d'ensemble globale et cohérente qui va permettre de mieux structurer et prioriser les aménagements cyclables à réaliser. Il ne s'agit pas d'un plan figé mais d'un **schéma d'orientations**.

Ce PCIC a fait l'objet de **concertation** entre les différents services de la Ville, avec les acteurs régionaux (différents services SPW, SRWT, Tec et aussi Région de Bruxelles-Capitale) et associatifs (Gracq, ProVélo, IBSR, Chemin du rail, ...). Les 42 comités de quartier liégeois ont été consultés par rapport aux itinéraires proposés dans leur quartier. Les communes riveraines ont également été contactées afin d'assurer une cohérence à l'échelle de l'agglomération.

Le PCIC s'inscrit dans une **réflexion supra communale** intégrant des itinéraires structurant inter régionaux et inter communaux tels que les ceux définis dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable Wallon ou dans le cadre du Plan Urbain de Mobilité (PUM).

Le PCIC se structure selon **trois niveaux hiérarchiques** correspondant chacun à des degrés de sécurisation spécifique. Des principes d'aménagements sont également définis pour chacun de ces types d'itinéraires (point B).

1^{er} niveau : le Ravel (en rouge sur le plan).

En site indépendant et sécurisé pour tous les types de cyclistes et les déplacements tant utilitaires que de loisirs, il constitue le squelette du réseau cyclable. Il se constitue d'une dorsale qui traverse le territoire communal en bord de Meuse et deux Ravels situés sur les plateaux. Certains tronçons urbains fort chargés peuvent cependant être la source de conflits entre piétons et cyclistes et se révéler ne pas être le meilleur itinéraire pour le cycliste plus rapide. Ainsi, des adaptations sur les voiries le jouxtant doivent être envisagées sur certains tronçons.

Ce 1^{er} niveau est géré par le SPW et dispose de ses propres principes d'aménagements.

2^{ème} niveau : les liaisons Ravel (en orange sur le plan).

Il s'agit d'itinéraires reliant certains pôles de la ville ou quartiers aux Ravels. Ces itinéraires de liaisons ne sont pas toujours en site propre mais doivent offrir un degré de sécurisation élevé, s'adressant à un public dit 'tortue' ou familial, y compris des enfants.

Ces liaisons connectent ainsi entre eux Ravel 1, Ravel 5 et Ravel L31 et ce à plusieurs endroits de la ville. Des principes d'aménagements sont définis pour l'aménagement de ces liaisons.

3^{ème} niveau : les itinéraires cyclables communaux (en vert sur le plan).

Il s'agit d'itinéraires généralement en chaussée (voirie + trottoir) qui sont recommandés et sécurisés pour les cyclistes. Ces itinéraires relient les principaux pôles et quartiers de la ville. Des principes d'aménagements sont définis pour l'aménagement de ces itinéraires. Deux rocades (en bleu), l'une centrale dans la vallée, l'autre plus périphérique en hauteur, structurent ces itinéraires cyclables communaux.

Le balisage de ce réseau sera développé en concertation avec le niveau régional.

B) Définition de principes généraux d'aménagements

Afin de traduire concrètement ces trois niveaux sur le terrain, des principes d'aménagements sont définis, en fonction du type de voirie et d'itinéraires.

Trois types de voiries sont identifiés : transit – collecteur de quartier – desserte. Cette classification est celle du Plan Communal de Mobilité.

Les types de voirie peuvent se caractériser par les éléments suivants

- Transit (intensité +, vitesse +) : 70km/h – 50 km/h : quai, Bd Avroy, avenue Rogier, av Destenay, rue de Herve, Bd de l'Automobile,...
- Collecteur de quartier (intensité +, vitesse -) : rue Louvrex, rue Saint-Laurent, Bd de la Sauvenière, rue de Campine, ...
- Desserte (intensité -, vitesse -) : rue interne au quartier

Trois types cyclables : les liaisons Ravel – les itinéraires cyclables – hors itinéraires cyclables. Une catégorie hors itinéraires cyclables est ajoutée afin d'intégrer systématiquement les cyclistes dans les réaménagement de façon à rendre la ville cyclable en général.

Le type Ravel n'est pas repris dans le tableau car il s'agit d'un type de voirie à part entière, indépendante du réseau de voirie et qui a ses propres codes d'aménagements déjà définis.

En fonction du type d'itinéraires et du type de voirie, différentes mesures vont être recommandées pour intégrer les cyclistes. Il s'agira d'offrir un espace séparé ou d'intégrer les cyclistes dans la circulation en fonction du degré de sécurisation souhaité et des densités de circulation ainsi que des vitesses pratiquées.

Les différentes mesures étudiées sont issues du code de la route.

Ces mesures d'adressent :

- soit aux cyclistes : création d'une piste cyclable séparée, marquée, d'une zone avancée pour cyclistes, d'une bande cyclable suggérée, ...
- soit aux piétons et aux cyclistes : chemin réservé aux modes doux, trottoir mixte (uniquement ponctuellement), piétonnier ouvert aux cyclistes,..
- soit aux cyclistes et au transport public : ouverture des bandes bus aux vélos.
- soit à l'ensemble des usagers : création d'une zone 30, d'une zone résidentielle, mesures de réduction de vitesses, ... qui vont modérer le trafic et les vitesses et donc sécuriser indirectement les cyclistes et les modes doux de façon plus globale.

En fonction du type d'itinéraire et du type de voirie, la pertinence de la mise en œuvre de chaque mesure est évaluée : du très pertinent, à faire : + + +, à inadapté ou à éviter : - - -. Plusieurs solutions sont possibles pour chaque itinéraire.

Les mesures comme la généralisation des zones avancées pour cyclistes ou la réduction des vitesses sont de façon générale recommandée.

Ainsi en fonction de la situation spécifique de chaque situation, diverses mesures peuvent être appliquées pour garantir la sécurisation souhaitée. Faut de pouvoir appliquer les mesures recommandée, celles conseillées seront alors envisagées.

Les aménagements hors propos par rapport à la catégorie en question sont marqués par une barre oblique.

▪ Tableau synthétique des principes d'aménagements :

Type de cheminements cyclables	Liaison Ravel			Itinéraires cyclables			Hors Itinéraires cyclables		
	Principal	Secondaire (inter-quartier)	de desserte	Principal	Secondaire (inter-quartier)	de desserte	principal	secondaire (inter-quartier)	de desserte
1. F99a/b	++	+	-	+	-	--	-	--	--
2. D7 ou PCS (piste cyclable séparée)	++	+	-	++	+	-	+	-	--
3. D9	++	+	-	++	+	-	+	-	--
4. D10 (logique d'intervention ponctuelle)	++	+-	--	+	+-	--	-	--	-
5. PCM (Piste cyclable marquée)	--	-	+	+-	++	+/-	+	++	+/-
6. BCS (Bande cyclable suggérée)	---	--	+-	-	+	+	-	+	+
7. Bande bus + vélo	+	+	/	++	++	/	++	++	/
8. Zone 30 (hors abords d'école)	--	-	+++	-	+	+++	-	+	+++
9. SULs	Voir réglementation								
10. Zone de rencontre/résidentielle	/	/	++	/	/	++	/	/	+
11. Piétonnier ouvert aux cyclistes	/	/	+	/	/	+	/	/	+-
12. ZAC (zones avancées pour cyclistes) appelées aussi SAS vélos	+++	+++	++	+++	+++	++	+++	+++	++
13. Mesures de réduction de vitesses	+	++	+++	+	++	+++	++	+++	+++
14. TàD libre au feu (Attention piéton)	++	++	+	++	++	+	+	+	+-
15. Mesures d'évitement des dispositifs ralentisseurs	+++	+++	++	+++	++	++	++	+	+

Légende	Mesure cyclable :	Légende	Mesure cyclable :
+++	Inévitable	-	Inappropriée
++	Recommandée	--	Fortement inadéquate
+	Conseillée	---	A ne pas réaliser
+-	Possible	/	Hors propos

Annexe : Illustration des mesures analysées

1. F99 a/b



Le panneau F99 a ou b indique un chemin réservé à la circulation des piétons et des cyclistes. Il s'agit de la signalisation qui s'applique au Ravel.

2. D7



Piste cyclable séparée obligatoire

3. D9



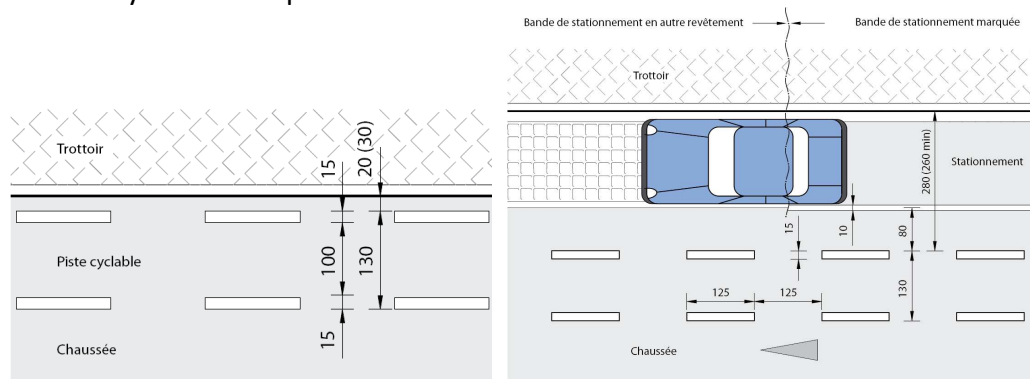
Piste cyclo-piétonne, identifiant une zone de circulation pour chaque usager, en dehors de la chaussée et obligatoire pour le cycliste.

4. D10

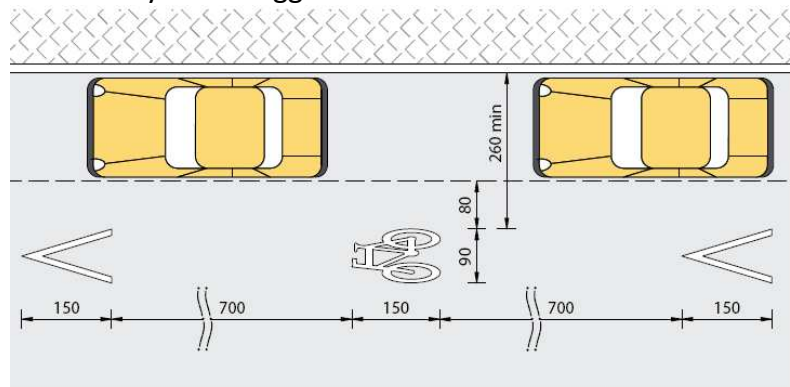


Trottoir mixte

5. Piste cyclable marquée



6. Bande cyclable suggérée



7. Bande Bus ouverte aux vélos



Faute d'une largeur de voirie illimitée, il n'est pas souvent possible de créer une piste cyclable en plus d'une bande bus spécifique. La possibilité pour les cyclistes de circuler sur le site propre ou la bande bus s'avère alors très bénéfique et leur évite de louvoyer dans les files de voitures. Quelques règles spécifiques sont à respecter afin que cette cohabitation se passe en toute sécurité pour les deux usagers.

8. Zone 30

La mise en zone 30 effective d'une rue est une mesure cyclable indirecte forte qui sécurise les déplacements à vélo (angle de vision élargi pour l'automobiliste et réduction des distances de freinage). La zone 30 comporte de nombreux avantages pour les autres usagers et habitants (sécurité, réduction du bruit, convivialité), à condition qu'elle soit effectivement respectée. Elle ne modifie pas la capacité d'une voirie mais sa fluidité (lente plutôt que rapide).

Une étude sur la faisabilité et l'implantation de 30 à Liège aura lieu au premier semestre 2011.

9. Sens Uniques Limités

La mise en place d'un SUL est une mesure réglementaire et doit donc être appliquée dans les cas prévus par la loi à savoir **qu'en deçà de 50 km/h, toute voirie en sens unique de plus de 3 m doit être ouverte aux cyclistes dans les deux sens** (sauf si des raisons de sécurité s'y opposent). Le sul peut être autorisé à partir de 2,60 m.

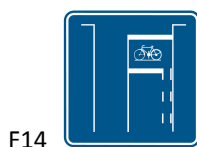
10. Zone de rencontre/zone résidentielle



11. Piétonnier ouvert aux cyclistes



12. Zone avancée pour cyclistes ou sas vélos



Cette disposition permet au cycliste un positionnement en début de file au carrefour à feux. Ce positionnement :

- Permet au cycliste de se positionner correctement notamment pour une manœuvre de tourne-à-gauche ;
- Assure une bonne visibilité pour le cycliste ;
- Évite au cycliste de respirer directement les gaz d'échappement.

13. Mesures de réduction de vitesses

Ces mesures comprennent à la fois :

- les dispositifs surélevés (coussin berlinois, plateau, casse-vitesse)
- les dévoiements du tracé (soit chicane- dévoiement, soit étranglement)

14) Tourne à droite libre au feu

15) Mesures d'évitement des dispositifs ralentisseurs.