



Dynamobile

Le viaduc Charlemagne à vélo ?

On peut distinguer deux catégories de cyclistes: d'une part, les sportifs qui recherchent la performance, d'autre part ceux qui cherchent à économiser leurs forces et leur temps. Pour ces derniers, un des soucis sera d'éviter détours et côtes.

Les effets de coupure

Les rivières constituent des coupures naturelles. On y ajoutera les canaux, les lignes de chemin de fer et les autoroutes et voies rapides. L'effet de coupure est un obstacle à la progression des cyclistes; ils sont obligés de faire un détour, parfois très long, pour rejoindre un passage.



Aux Pays-Bas, on n'oublie pas les cyclistes (Dynamobile 2005)

Attachons-nous au cas des cours d'eau et spécialement de ceux dont la vallée est encaissée. Un peu partout en Wallonie, le réseau à grand gabarit (autoroutes et routes rapides) franchit ces cours d'eau par des viaducs qui les surplombent parfois de plusieurs dizaines de mètres. Un des plus connus est le viaduc de Beez (Namur) où l'autoroute E411 enjambe la Meuse, située 40 mètres plus bas. Le viaduc de l'Eau rouge sur l'E42 est 45 mètres plus haut que le terrain environnant. Un peu plus à l'ouest, le viaduc de Huccorgne surplombe la Méhaigne de 52 mètres.

Le viaduc Charlemagne

Le viaduc qui nous intéresse aujourd'hui est le plus haut de Belgique. Situé sur la route rapide N97 dite «route Charlemagne», il enjambe la Meuse qui coule 80 mètres plus bas. Cette route à deux fois deux bandes est qualifiée de «route pour automobiles» par le code. Elle est à ce titre interdite aux cyclistes. Quand on sait que la dépense énergétique à consentir par le cycliste pour un mètre de dénivelé est équivalente à 50 mètres de détour, c'est à 4 kilomètres de distance supplémentaire qu'équivalent les 80 mètres de dénivelé nécessaires pour sortir de la vallée de la Meuse.



La traversée du Rhin à Essen (Dynamobile 2006)

Encourager le vélo

Selon la Déclaration de politique régionale 2014-2019 de la Wallonie, «le vélo et la marche à pied doivent être encouragés car ce sont des modes de transport à part entière. [...] Dans ce but, le Gouvernement s'engage à [...] prendre systématiquement en compte le vélo, les piétons et les personnes à mobilité réduite dans la gestion des espaces publics, en particulier lors de chaque réaménagement de voirie».

Pour tout chantier, les cyclistes attendent donc un aménagement qui leur assure sécurité et commodité. Mais qu'en est-il pour les ouvrages existants? Ce que Dynamobile demande, c'est que ceux-ci soient pourvus d'un cheminement cyclable. Cette voie cyclable, éventuellement accessible aux piétons, doit évidemment être raccordée au réseau ordinaire.

Mais y a-t-il une demande des cyclistes? entendra-t-on. Il est bien connu que l'équipement crée l'usage. Prenons pour exemple la gare de Gembloux. Avant la construction du nouveau bâtiment, quelques râteliers à vélos recevaient une douzaine de vieilles bécanes. Aujourd'hui, un abri éclairé permet le stationnement de quelque deux cents vélos; une partie de l'espace est fermée et sécurisée. Une centaine de navetteurs cyclistes y laissent tous les jours leur monture.



La traversée du Rhin à Essen (Dynamobile 2006)

Remerciements

Dynamobile adresse ses remerciements à M. Richard Fournaux, bourgmestre de Dinant, qui a autorisé la caravane cycliste à emprunter le viaduc Charlemagne, ainsi que MM. Warnon et Dupont, de la Direction territoriale des routes. Dynamobile remercie également M. Bernard Dehon, commissaire divisionnaire, chef de la zone de police Haute-Meuse, qui d'emblée a cru en notre projet et a mis en œuvre les indispensables mesures de sécurité.

Denise Maerevoet
Présidente



Un pont-rail à Liège (Dynamobile 2011)