

# Liaison Saucy > Pont de Fétille

## Améliorations et besoins des cyclistes



Avril 2021

# INTRODUCTION

Dans le cadre de la Task Force initiée par la Ville de Liège en mai 2020, des aménagements ont été opérés à différents endroits de la ville pour encourager l'usage du vélo durant cette période sanitaire compliquée.

Après avoir réalisé, en décembre 2020, une première enquête de satisfaction auprès de la communauté des cyclistes de Liège sur ces aménagements, le GRACQ a souhaité analyser plus en détails quelques aménagements. C'est ainsi qu'après quelques mois d'utilisation, le **GRACQ Liège** et des membres du **Comité de quartier du Longdoz** ont procédé à une analyse de plusieurs aménagements réalisés par la Ville de Liège et le Service Public de Wallonie (SPW) au quai Van Beneden, sous le pont Kennedy et sur le pont de Fétinne.

Après plusieurs visites de terrain, il nous a semblé opportun de réfléchir à l'échelle **d'un itinéraire cyclable structurant allant de la passerelle Saucy au Pont de Fétinne** (voir plan), permettant de dédoubler le Ravel 1 saturé et inadapté aux déplacements des cyclistes quotidiens. Sur cet itinéraire, nous avons recensé différents points d'attention et **améliorations nécessaires** pour mieux répondre aux besoins des cyclistes et **développer l'usage du vélo**.

Le tronçon analysé constitue un collecteur de flux provenant de 4 futurs corridors cyclables tel qu'envisagé dans le Plan Urbain de Mobilité. Ces corridors (L4, L5, L6 et L7) sont prévus pour connecter le centre de la métropole liégeoise avec Angleur, Chênée, Tilff, Esneux, le Sart Tilman, Chaudfontaine (+ la Vesdrienne) mais aussi Ougrée et Seraing.

Si le SPW et la Ville de Liège souhaitent développer les **déplacements quotidiens à vélo** (et non de loisir) entre la passerelle Saucy et le pont de Fétinne, il nous apparaît en effet essentiel de **proposer une alternative au tracé actuel du RAVeL en rive droite sur ce tronçon**. Celui-ci, vu son revêtement inconfortable, voire dangereux, sa faible largeur et la présence très importante de piétons, étant inefficace et inadapté pour envisager sérieusement un corridor<sup>1</sup> vélo, type d'infrastructure nécessaire pour développer l'usage du vélo dans les déplacements domicile/travail.

Pour rappel, pour qu'un itinéraire cyclable réponde aux besoins de navetteurs à vélo, il doit être pensé :

- en fonction des **besoins des cyclistes** au niveau de la **sécurité**, du **confort** et de la **rapidité**,
- pour accueillir au **minimum 10% de part modale** cyclable (cfr. Le plan Communal cyclable et le Plan Urbain de Mobilité), avec des donc des largeurs adaptées à la situation projetée ;
- pour offrir **un avantage** sur les autres moyens de déplacement et en particulier la voiture.

De plus, cet « itinéraire BIS » pourrait, à terme, permettre de diminuer fortement la présence de cyclistes sur le tronçon actuel du RAVeL, laissant ainsi une promenade plus agréable pour les piétons, joggeurs et PMR qui l'empruntent. **L'accès de l'actuel tronçon du RAVeL serait toujours accessible aux cyclistes** souhaitant rouler paisiblement.

---

<sup>1</sup> Brochure : [Réseau express vélo liégeois : les attentes des cyclistes en matière d'aménagements](http://liege.gracq.org/corridor-cyclable) (Novembre 2019) : <http://liege.gracq.org/corridor-cyclable>

### Légende :

-  : RAVeL
-  : Portion du RAVeL inadaptée \*
-  : Proposition de corridor vélo
-  : Corridors cyclables prévus dans le PUM

\* : en raison d'un **revêtement inadapté**, d'une **largeur trop faible** ou d'une **très forte fréquentation par les piétons**, cette section est inadaptée au développement de **trajets domicile/travail** à vélo.

- > Centre-Ville - 20 Août
- > Jupille - Herstal - Visé

- > Grivegnée - Chênée - Embourg
- > Angleur - Chênée - Chaudfontaine
- > Trooz - Tilff - Esneux
- > Sart Tilman - Neupré
- > Seraing

# NOS PROPOSTIONS ET DEMANDES

## Pont de Féтинne

Le pont de Féтинne est le point de départ de cet itinéraire, il correspond à la fin du Ravel de l'Ourthe et est donc un point de raccord important et fort fréquenté.

1. Nous proposons la réalisation d'un marquage cyclable dans le sens Zénobe Gramme vers l'Avenue Albert Mahiels, démarrant au niveau de l'arrêt de bus, avec abaissement d'une bordure pour permettre au vélo venant du ravel du Quai du Condroz de s'insérer facilement sur la voie à tracer sur le pont.

*La situation actuelle sur la voirie est confuse : une ou deux bandes vers le quai des Ardennes ? Un marquage de piste cyclable permettrait de lever toute équivoque.*

ou alternative :

2. Un abaissement de la bordure face à l'arrêt de bus Zénobe Gramme pour permettre aux vélos venant du pont de Fragnée de monter sur le trottoir partagé avec les piétons (solution moins favorable à nos yeux) et agrandissement de la zone de trottoir (il faudrait reculer l'arrêt de bus de deux mètres, de manière à dégager suffisamment d'espace pour que les vélos venant du Ravel de l'Ourthe et ceux du pont de Féтинne puissent se croiser.

*(Il est à regretter que des travaux se terminent à cet endroit et que l'entrepreneur n'ait pas reçu ordre d'abaisser les bordures... une occasion manquée, mais elle se représentera car la chaussée est très fréquemment ouverte à cet endroit, au moins tous les 6 mois).*

Dans le sens inverse, prolonger de quelques mètres la piste cyclable jusqu'au niveau du feu rouge, de manière à permettre aux vélos de traverser en sécurité vers le Ravel de l'Ourthe via le passage piétons (ce n'est pas une solution optimale, mais il n'y a pas de place pour une bande cycliste tourne à gauche, qui serait bien entendu plus indiquée).



## Carrefour Fétinne/Mahiels/Quai des Ardennes.

3. Réaliser un large abaissement de bordure dans la continuité des cheminements cyclable proposés par les marquages récemment réalisés. Pour l'instant, les abaissements de bordure ne sont pas adaptés aux cheminements en provenance du Quai des Ardennes ou de l'avenue A. Mahiels.

Il serait également utile de prévoir un marquage au sol plus « présent » pour rendre plus visible, pour l'ensemble des usagers, le cheminement entre le Quai des Ardennes et le RAVeL du Quai Mativa.



## Quai Mativa

4. Accrocher la signalisation aux poteaux d'éclairages afin de libérer de l'espace sur cette portion étroite. Ce type d'aménagements devant être partagé par les piétons, joggeurs, rollers, cyclistes... il est dommage que de la signalisation réduisent régulièrement le faible espace à se partager entre les nombreux usagers<sup>2</sup>.

***Pour rappel, plus de 80% des accidents et traumatismes à vélo sont dus aux obstacles placés sur le cheminement (potelets...) et la qualité du revêtement.***



<sup>2</sup> De manière générale, il serait intéressant que les services techniques compétents (Ville/SPW) réduisent le plus possible l'implémentation de nouveaux piquets pour placer des signaux, là où des alternatives sont possibles. Le **placement sur les façades des maisons** est moins coûteux en matériel et en prestation de personnel. Ces panneaux subissent moins de détériorations et n'impactent pas les cheminements pour les piétons. Une autre solution consiste aussi à **utiliser les poteaux d'éclairage public** quand ils sont situés dans les distances réglementaires.

- Placer un éclairage LED (avec cellules de détection crépusculaires pour ajuster le fonctionnement avec la luminosité locale et une cellule de présence pour éviter le fonctionnement inutile de nuit) afin de diminuer l'inconfort lié au croisement de nombreux cyclistes, piétons et joggeurs à cet endroit très étroit.

La solution idéale serait un élargissement de la zone avec une plateforme au-dessus de l'Ourthe.

A ce niveau, il est nécessaire également de voir comment la jonction avec le corridor provenant du Quai Gloesner (N90) est envisagée.



## Pont Hennebique

- Élargir les abaissements de bordure côté Mativa sur l'ensemble de la largeur de ce cheminement.



- Au même endroit, raboter les bordures en avant plan : leur hauteur est inadaptée pour les vélos de ville ou les personnes en chaise roulante.



- La mixité cyclo-piétonne n'est pas adaptée sur les corridors vélo. Vu la largeur de l'infrastructure à cet endroit, nous demandons que soit indiqué un cheminement piéton sur les trottoirs et un cheminement cyclable sur la « voirie » du pont par des marquages au sol afin de définir l'espace de chacun.



9. Côté Union nautique, nous demandons l'enlèvement des potelets au milieu du cheminement et l'application d'un marquage au sol et une signalisation dirigeant les cyclistes vers la voirie qui relie la rue du parc.

***Pour rappel, plus de 80% des accidents et traumatismes à vélo sont dus aux obstacles placés sur le cheminement (potelets...) et la qualité du revêtement.***



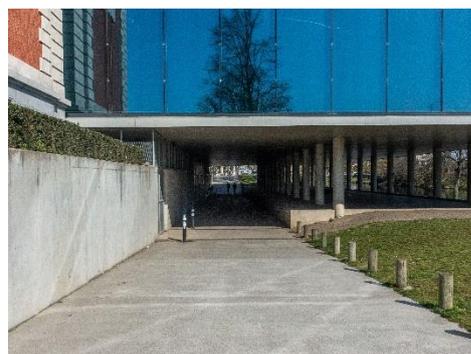
**A partir d'ici, nous demandons la création d'un itinéraire alternatif au RAVeL 1, davantage adapté à des trajets cyclistes domicile/travail**

### **Voirie donnant accès au pont Hennebique**

10. Remplacer le revêtement (en très mauvais et inadapté pour y développer l'usage du vélo) et apposer des marquages au sol rappelant la présence d'un corridor vélo.



11. Mettre en service l'éclairage du passage sous le Musée et assurer son déclenchement par une combinaison cellule crépusculaire / cellule de présence.



## Voirie d'accès au Musée de la Boverie

12. Inverser la zone de stationnement PMR et la placer à droite de la chaussée. Étant donné qu'il est déjà interdit de stationner sur la partie droite de la chaussée, il n'y a donc pas de problèmes à y déplacer le stationnement PMR.



13. Mettre en place une piste cyclable (à la place du stationnement handicapé et du stationnement vélo actuel) protégée par des potelets<sup>3</sup> ou tout autre dispositif empêchant le stationnement illicite.

L'avantage de placer la piste sur le côté gauche est d'éviter le croisement avec le flux de voiture à l'entrée du parc.



## À l'angle avec la Rue du Parc

14. Matérialiser le cheminement cyclable par la pose d'un revêtement en dur (à la place de gravier) similaire au revêtement le long de la rue du Parc et comprenant un marquage pour indiquer la présence d'un corridor vélo.



15. Proposer une traversée piétonne et cycliste pour le flux d'utilisateurs venant de la passerelle et se dirigeant vers le pont des Vennes.

Poursuivre cet itinéraire (passerelle « La Belle liégeoise » > pont des Vennes) en proposant un cheminement plus simple et plus fluide pour les piétons et les cyclistes avec marquage et des abaissements des bordures aux endroits de passage pour les vélos.



---

<sup>3</sup> Que ce soit par manque de moyens ou de volonté, nous constatons chaque jour, à regret, un manque de réactivité des autorités quant au stationnement illicite, très répandu à Liège, sur les aménagements cyclables. Il nous semble donc nécessaire de prévoir, autant que possible, un dispositif empêchant le stationnement à proximité de ces aménagements. Le stationnement sur des aménagements cyclables est un réel frein au développement du vélo en ville et mériterait une politique plus répressive.

16. Réajuster le pavage du Pont des Venues (côté Huy) et pose d'un marquage pour bien distinguer la partie cyclable et la partie piétonne.



17. Déplacer l'arrêt de bus/WC pour donner plus d'espace au cheminement cyclable et enlever une partie des potelets.

***Pour rappel, plus de 80% des accidents et traumatismes à vélo sont dus aux obstacles placés sur le cheminement (potelets...) et la qualité du revêtement.***

L'arrêt de bus actuel pourrait être déplacé vers la zone de dépose "car" actuelle, dégagant ainsi la rue du Parc (fluidification de la circulation)



La dépose Car pourrait continuer à être utilisée pour amener des visiteurs, mais pas comme parking : en contrepartie, il existe un espace disponible pour 2 autocars de l'autre côté du pont des Venues, à l'entrée du quai Mativa. En effet, la chaussée prévoit 2 bandes de circulation, avant un étranglement. La voie de droite, avec un simple marquage, pourrait être consacrée comme zone de dépose/stationnement si son utilisation n'est pas prévue pour un éventuel corridor vélo. Voir photo ci-contre montrant l'emplacement cible.



## Rue du Parc

18. Proposer un marquage au sol pour délimiter le cheminement piéton (gauche) et le cheminement cyclable (droite) et ainsi correspondre à l'emplacement des traversées piétonnes (gauche) et cyclables (droite) des voiries d'accès au Palais des Congrès et à l'hôtel Van der Valk.



19. Inverser la priorité aux croisements avec les accès au Palais des Congrès et à l'Hôtel Van der Valk afin de garantir une vitesse acceptable pour les cyclistes. Autrement dit, supprimer les triangles inversés pour les cyclistes et les placer pour les voitures (= application de base du principe STOP).  
(Voir remarque au chapitre suivant)

Enlever les piquets au milieu du cheminement cyclable, dangereux pour les plus jeunes usagers (moins attentifs) et quand la densité d'usagers est élevée.

***Pour rappel, plus de 80% des accidents et traumatismes à vélo sont dus aux obstacles placés sur le cheminement (potelets...) et la qualité du revêtement.***



20. Élargir le cheminement cyclable si l'objectif est d'atteindre 10% de déplacements à vélo à Liège et **donner la priorité au cheminement cyclo/piétons** et non plus aux véhicules venant de la gauche.

La situation actuelle est aberrante, les voitures venant de l'hôtel ou du Palais des Congrès doivent céder la priorité aux piétons mais les vélos doivent leur céder la priorité 50 cm plus après !

En réalité, la piste cyclable longeant la rue du Parc doit disposer de la même configuration de priorité. **Les véhicules rejoignant le palais devraient céder la priorité** aux cyclistes comme aux piétons.

C'est une pratique courante en Flandre, aux Pays-Bas et même ailleurs en Wallonie. Par ailleurs, cela permet d'éliminer 2 des 4 piquets de signalisation à chaque carrefour (économie de moyens et réduction des risques d'accidents). Il va de soi que la même règle doit s'appliquer aux voitures sortant de l'hôtel.

Le même raisonnement s'appliquera plus haut à l'entrée du Parking du Palais des Congrès et également à l'entrée du Parking de l'hôtel Van der Valk.



21. Mise en place d'une barrière devant les escaliers pour éviter aux cyclistes en itinérance (et aux enfants) de se faire surprendre par les escaliers (côté hôtel Van der Valk) et proposer une signalétique au sol pour diriger les cyclistes.

Le placement de miroirs est également nécessaire afin d'augmenter la visibilité dans les angles.



## Passage sous la place d'Italie

22. Réduire le sentiment d'insécurité en soirée et aux heures de pointe en hiver par un éclairage chaleureux et des murs de couleurs claires.

L'éclairage actuel pourrait être remis en service avec utilisation de cellules de présence ou un éclairage indirect pourrait être installé sur le piquet central du puits de lumière.

*Pourquoi ne pas proposer à des artistes d'embellir ces murs par du street art ?*



## Quai Marcellis

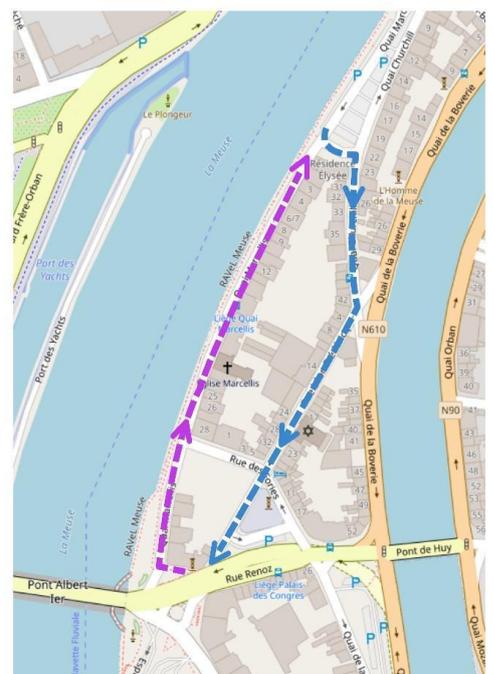
23. Afin de proposer un cheminement plus sûr et plus confortable, nous proposons que cet itinéraire soit scindé entre le passage sous la place d'Italie et le Quai Churchill selon le sens de direction.

**Périphérie > Centre-ville :** Place d'Italie > Quai Marcellis > Quai Churchill

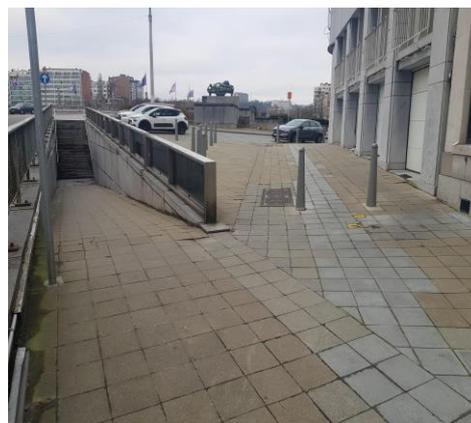
**Centre-ville > périphérie :** Quai Churchill > Rue Léon Frédéricq > Place d'Italie

Selon nos observations et retours de terrain, l'utilisation du SUL Quai Marcellis est adaptée pour les riverains mais ne l'est pas dans le cas d'un flux de type RAVeL ou corridor vélo, en particulier à la hauteur de la rue des Fories où le bus, pour réaliser sa manœuvre, utilise l'ensemble de la voirie. Ce fait est connu des riverains mais surprend les usagers occasionnels.

Nous pensons qu'il est préférable d'orienter ce flux vers la rue Léon Frédéricq.



24. Sortie du souterrain de la place d'Italie/trottoir vers le quai Marcellis : Il serait nécessaire de réaliser un marquage pour guider les vélos vers la route et abaisser la bordure.



25. Mise en place d'une connexion cyclable avec le pont Albert et aménagement du pont Albert permettant de relier les aménagements proposés en rive gauche, le Parc d'Avroy, le quartier du jardin botanique ou du Laveu.

Il est nécessaire de prévoir un abaissement de bordure et un dispositif empêchant le stationnement devant l'accès du pont Albert (côte aval).



26. Sur le trottoir du pont Albert, côté amont, enlever le piquet au milieu du trottoir et rénover le revêtement en très mauvais état du pont et y placer un marquage délimitant la séparation des zones piétonnes et cyclables.



27. Quai Marcellis : Ajouter des chevrons au sol pour accentuer la présence de cyclistes aux autres usagers dans cette rue cyclable.

Mettre en place un « céder le passage » pour les véhicules venant de la rue des Fories afin de privilégier le flux cyclable, idéalement un STOP accompagné d'un passage pour piétons.



28. A terme, déplacer les bulles à verres afin de proposer aux cyclistes un itinéraire rectiligne pour rejoindre le passage dans la trémie Van Beneden et poser un dispositif (potelets?) empêchant le stationnement (très régulier) sur le cheminement cyclable.



## Quai Churchill

### Résidence Elysée et alentours

29. Proposer un cheminement cyclable devant la résidence « Elysée » (Quai Marcellis n°1) pour rejoindre la rue Léon Frédéricq. La voirie pourrait être décalée en récupérant l'espace utilisé par le stationnement illicite en face de la résidence Elysée.

Pour les riverains venant de la rue Léon Frédéricq/Quai Churchill, proposer un accès à la trémie plus fluide et plus simple (comme le pratiquent déjà les riverains actuellement) par un accès à hauteur du n°12 et supprimer le demi-tour proposé actuellement au trafic automobile une fois que le tourne à gauche sur la pont Kennedy sera réalisé. Cela facilitera l'accès à la trémie et permettra de récupérer quelques places de parking pour mieux faire accepter les aménagements aux riverains.



30. Adapter la sortie du SUL Quai Churchill (devant la Maison de l'Eau Vive n°24) en récupérant l'espace de deux places de stationnement pour éviter un face à face entre les cyclistes et les bus qui ont besoin de toute la largeur de la voirie pour leur manœuvre.

*Si la ville souhaite proposer « une ville des enfants », **une ville adaptée aux personnes de 8 à 80 ans**, il est important de penser aux personnes les plus fragiles lors de la conception de cheminements pédestres ou, dans ce cas, de cheminements cyclables.*



31. Améliorer l'entrée du SUL à la hauteur de la rue Léon Frédéricq par un marquage et des potelets permettant aux usages à vélo de se placer dans l'axe du SUL.



## Rue Léon Frédéricq

32. Fermer l'accès depuis le quai de la Boverie pour empêcher le trafic de transit et obliger les automobilistes à rester sur le quai et passer par la rue de Fories, plus adaptée.

ou

La rue Léon Frédéricq pourrait être mise en cul de sac de part et d'autre de la synagogue où une petite esplanade pourrait être créée afin d'empêcher le trafic de transit. Une aire de rebroussement est à prévoir de part et d'autre.



33. Sécurisation de la traversée de la rue des Fories par la mise en place d'un céder le passage pour le trafic venant du Quai de la Boverie et pose d'un marquage mettant en avant la présence du RAVeL.



34. Mise en place d'un abaissement de bordure et d'un dispositif empêchant le stationnement sur l'accès au passage sous la place d'Italie.



## Trémie Van Beneden

35. Enlever certains piquets ne permettant pas un cheminement fluide en cargo bike et ne permettant pas un cheminement sûr avec des enfants ou en groupe.

***Pour rappel, plus de 80% des accidents et traumatismes à vélo sont dus aux obstacles placés sur le cheminement (potelets...) et la qualité du revêtement.***

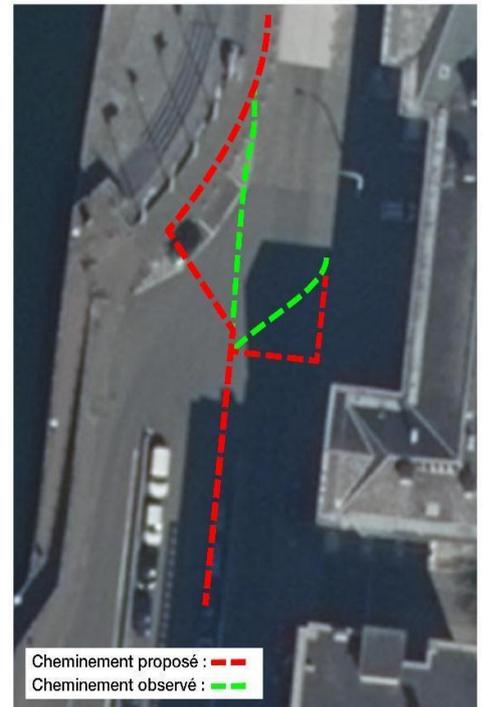


36. Revoir les cheminements d'accès et de sorties de cette trémie côté "Van Beneden" car ceux-ci ne sont ni naturels, ni fluides.

Les observations de terrain démontrent que la grande majorité des cyclistes adoptent un cheminement plus naturel, en particulier l'angle droit visible en pointillés en bas à droite de la photo aérienne qui est totalement impraticable pour un cycliste ordinaire. Il faut mettre pied à terre systématiquement. Un vélo doit disposer d'espace pour tourner à 90°, ici ce n'est pas le cas.

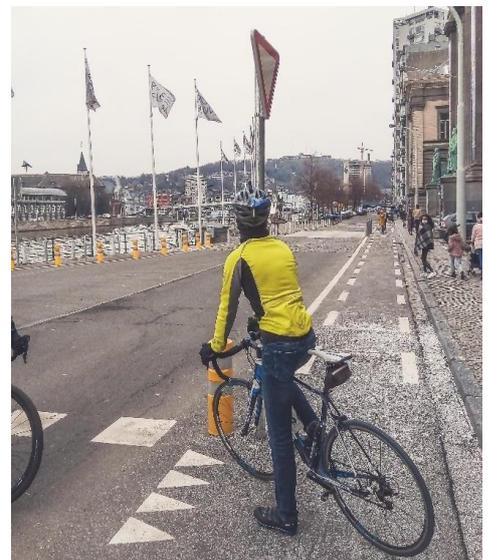
Nous demandons aussi que les traversées cyclables soient marquées par une teinte rouge (avec un revêtement adapté aux cyclistes et motards) **et que la priorité soit inversée au profit des modes actifs**. Obliger le trafic motorisé à céder le passage permet de créer **des effets de porte favorisant le respect de la zone 30**.

*Inverser la priorité permet d'envoyer un signal fort sur la volonté de sécuriser et développer l'usage du vélo à Liège. Cela permet aussi de limiter les efforts à fournir pour se relancer.*



37. Quid de la hauteur de la signalisation ? Pourquoi ne pas installer une signalisation de 1,10m, plus adaptée à la taille des usagers (cfr rue du Parc). Les panneaux actuels étant trop hauts et hors du champ de vision des cyclistes.

De plus, les coûts d'achats seront réduits et la pollution visuelle réduite (l'effet "Forêt de piquets" s'en trouverait atténué).



38. Enfin, nous demandons que les potelets en milieu de pistes soient enlevés et, de manière générale, que cette pratique soit limitée.

Nous comprenons que ces potelets ont pour but d'éviter le stationnement sauvage. L'objectif est louable, mais crée des risques d'accidents. Une **politique plus active de dépannage des voitures en infraction devrait permettre de diminuer cette pratique illicite.**



## Quai Van Beneden

39. Selon nous, il serait plus indiqué de **mettre cette voirie en rue cyclable** (avec rappel régulier par la pose de marquage « vélo » au sol) que d'y placer des pistes cyclables qui sont très régulièrement occupées par des voitures et qui seront régulièrement occupées par les autocars en visite au musée de l'Université ou les étudiant.e.s sortant de leurs cours vu la faible largeur du trottoir au pied des marches.



40. Le dispositif actuel, en plus d'être régulièrement occupé par du stationnement là où il n'y a pas de potelets, ne comprend pas de **dispositif de réinsertion** dans la circulation ! Ce qui oblige le cycliste à devoir regarder derrière lui. Cette manœuvre, en plus d'être contraignante, n'est pas à la portée de toutes les personnes se déplaçant à vélo.



## Connexion avec le Pont Kennedy

41. Nous demandons la mise en place d'une bande cyclable sur la voirie permettant de rejoindre les aménagements cyclables du pont Kennedy et ainsi rejoindre le Boulevard Destenay, la Place du XX août ou la rue St-Paul et la Place Cathédrale.

Sans ce dispositif, les cyclistes continueront d'emprunter le trottoir qui est compris comme une continuité naturelle au RAVeL pour monter la rampe du Pont Kennedy.



## UNE SIGNALÉTIQUE ADAPTÉE

La traversée des villes pour les cyclistes en itinérance est souvent une gageure tant la signalétique verticale se fond dans la masse. Il nous apparaît donc important de proposer une signalétique plus présente qui permettra également de diriger les cyclistes locaux sur le « bon itinéraire » et ainsi désengorger le RAVeL actuel qui, comme nous l'avons déjà exprimé, est trop étroit et le revêtement totalement inadapté pour un usage domicile/travail.

A l'échelle de l'agglomération et de l'arrondissement, nous pensons que la création des **corridors vélo** prévus dans le PUM, devra être accompagnée **d'une signalétique propre et claire**, comme c'est par exemple le cas sur les fietssnelwegen en Flandre, à Grenoble ou depuis peu en région parisienne.

Cette signalétique, en plus d'indiquer clairement la direction aux cyclistes, permet **d'informer massivement** la population de la présence de ces corridors. Cela permet aussi de renforcer la communication des autorités quant à leur volonté de développer l'usage du vélo sur les courtes et moyennes distances par la mise en place d'une infrastructure sûre et simple.



Notre proposition :



## CONCLUSION

Nous sommes bien conscients que la mise en place d'aménagements, qu'ils soient temporaires ou non, n'est pas une science exacte et qu'une période « test » permet d'ajuster et d'améliorer l'infrastructure proposée aux usagers.

Par ce document, le GRACQ Liège et les personnes qui y ont contribué souhaitent :

- Sensibiliser les élu.e.s et les membres des services administratifs et techniques aux besoins des cyclistes quotidiens,
- Encourager et soutenir la création d'aménagements adaptés à la pratique du vélo comme mode de déplacements quotidiens, tout en permettant d'apaiser le Ravel existant et d'y privilégier les déplacements de flânerie.

Les demandes reprises dans ce document peuvent être réalisées, pour la plupart, assez rapidement. Nous espérons vivement que cela puisse être le cas et que la Ville de Liège et le Service Public de Wallonie s'accorderont pour la réalisation de celles-ci dans un planning commun.

Le Gracq Liège reste bien sûr à disposition pour tout échange ou éclaircissement sur les propositions faites dans ce document.

Liège, le 7 avril 2021