



Mémoirendum pour les élections communales d'octobre 2024

Contacts :

Serge Seron - 0475 87 34 87
Jean-Yves Lovens - 0473 90 43 00
liege@gracq.org

« La culture vélo n'est pas inscrite dans nos gênes.

Si vous construisez des infrastructures protégées, les gens vont prendre leur vélo, et ça marchera. Ce n'est pas sorcier, toutes les villes peuvent le faire ».

*Morten Kabell,
ancien adjoint aux transports à la ville de Copenhague.*

INTRODUCTION

Le GRACQ – Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens – représente les usagers cyclistes en Belgique francophone et défend leurs intérêts. Le GRACQ est une association sans appartenance politique et sans but lucratif, mais c'est aussi et surtout une association citoyenne, composée à 99% de bénévoles.

Le GRACQ Liège est le groupe local agissant au niveau de la Ville de Liège pour améliorer les conditions cyclables en ville, dans l'objectif que tous ceux qui souhaitent se déplacer à vélo puissent le faire en toute sécurité et liberté.

Ce mémorandum reprend l'ensemble des mesures que le GRACQ Liège propose aux partis et candidat-e-s aux élections communales du 13 octobre 2024 pour la Ville de Liège. Elles complètent d'autres propositions faites au niveau régional par le GRACQ.

NOS DEMANDES :

- 1. Des infrastructures qui permettent à toutes et tous de se déplacer à vélo**
 - 1.1. Un réseau cyclable structurant (Réseau Express Vélo)
 - 1.2. Des aménagements à l'échelle des quartiers

- 2. Des moyens pour adapter la ville à la pratique du vélo**
 - 2.1. Des moyens humains
 - 2.2. Des moyens financiers

- 3. Un changement de méthode**
 - 3.1. Un réseau cyclable phasé par ligne
 - 3.2. Le recours à des aménagements temporaires
 - 3.3. Des aménagements séparés
 - 3.4. Une organisation métropolitaine de la mobilité

- 4. Vols de vélos / Stationnement / Urbanisme**
 - 4.1. Poursuivre et étendre la lutte contre le vol de vélos
 - 4.2. Mobiliser l'ensemble des opportunités de stationnement
 - 4.3. Une ville cohérente avec ses ambitions

- 5. Un environnement apaisé pour se déplacer à vélo**

- 6. Soutenir le tissu économique du cycle de Liège**
 - 6.1. La cyclo-logistique en cité ardente
 - 6.2. Le tourisme
 - 6.3. Les ateliers vélo

1. Des infrastructures qui permettent à toutes et tous de se déplacer à vélo

Liège concentre à elle seule, selon l'AWSR, 10% des accidents à vélo répertoriés en Wallonie entre 2018 et 2022¹. Ce seul chiffre démontre, s'il le fallait encore, qu'il est nécessaire, voire vital dans certains cas, de renforcer et développer les aménagements cyclables en cité ardente.

1.1. Un réseau cyclable structurant (Réseau Express Vélo)

Pour les adhérents du GRACQ Liège, LA priorité majeure de la prochaine législature doit être la réalisation d'un réseau cyclable structurant, tel qu'inscrit en 2011 dans le Plan Communal Cyclable de Liège.

A la fois sûr, rapide, cohérent, confortable et agréable, ce réseau doit être continu et facilement identifiable par les cyclistes et non cyclistes. Il doit à la fois relier les principaux lieux d'intérêt de la Ville (gares, centre-ville et pôles secondaires et culturels...) et permettre de connecter les quartiers afin de développer la pratique du vélo sur les trajets du quotidien (professionnels et de loisirs) et doit être pensé pour les cyclistes, femmes et hommes, de 8 à 88 ans.

Ces dernières semaines, des citoyens et des associations se sont regroupés en collectif pour revendiquer la mise en œuvre d'un "Réseau Express Vélo" (ReV). Nous demandons que la Ville de Liège étudie cette proposition en concertation avec le GRACQ et d'autres acteurs et puisse définir et adopter politiquement ce réseau, ainsi qu'un phasage en vue de concrétiser celui-ci à brève échéance.

Notre demande :

La réalisation d'un réseau cyclable à courte échéance.

¹AWSR, 2024. Essentiel des accidents - Les accidents impliquant un cycliste en Wallonie - 2018-2022, Namur, 16p. Selon l'AWSR, seulement 10% environ des accidents avec cyclistes seraient enregistrés dans la base de données de la police.

1.2. Des aménagements à l'échelle des quartiers

Pour sécuriser et faciliter la vie des cyclistes dans leurs déplacements sur de courtes distances, au sein de leur quartier, entre les quartiers et vers le réseau structurant :

UNE VÉRITABLE ZONE 30

Nous regrettons que la "zone 30 étendue" annoncée par le Collège communal n'ait pas été réellement mise en œuvre ou de façon très lacunaire. Des dispositifs (temporaires si nécessaire - cfr point 3), notamment en entrées de zones et sur certaines voiries (effets de porte, rétrécissements de chaussées, de dévoiements, trottoirs traversants...) pour concourir à un respect "naturel" de la vitesse autorisée nous semblent nécessaires.

Notre demande :

Que la zone 30 à l'échelle de la Ville soit matérialisée par des aménagements adéquats

UN PLAN "PETITS AMÉNAGEMENTS CYCLABLES"

Si les Sens Uniques Limités (SUL) sont présents à Liège depuis le début des années 2000, les B22-B23 et les rues cyclables depuis la crise du COVID, nous regrettons qu'il faille, dans la plupart des cas, se contenter d'indications/marquages légers. Ces aménagements pourraient davantage sécuriser la pratique du vélo s'ils étaient accompagnés de marquages et d'aménagements plus francs et visibles pour tous les usagers de la voie publique.

Notre demande :

Qu'un plan "petits aménagements cyclables" soit mis en place pour procéder à une évaluation et une amélioration de l'ensemble de ces dispositifs et qu'une veille soit ensuite organisée pour procéder au rafraîchissement des marquages souffrant le plus du trafic automobile (sans attendre un signalement des usagers).

UN INVENTAIRE ET UNE PROGRAMMATION POUR LES LIAISONS ENTRE LES QUARTIERS

Une partie du réseau cyclable structurant devrait permettre certaines liaisons entre quartiers. Lorsque ce n'est pas le cas, il faut veiller à aménager des cheminements sécurisés à disposition des cyclistes, en particulier vers certains lieux d'intérêts (commerces, écoles et autres services...).

Notre demande :

Qu'un inventaire des liaisons entre quartiers à aménager à court terme soit réalisé et qu'une programmation de celles-ci soit proposée, quitte à utiliser des dispositifs temporaires (mais sécurisés et sécurisants), dans un esprit d'urbanisme tactique, pour permettre des réalisations dans un délai raisonnable.

2. Des moyens pour adapter la ville à la pratique du vélo

Sans moyens humains et budgétaires supplémentaires accordés à la politique cyclable et sans une méthode adaptée, il est illusoire de prétendre vouloir atteindre l'objectif de 10% de part modale vélo en 2030 tel qu'annoncé par la Ville de Liège. Tout comme il est illusoire de pouvoir répondre à la vision FAST de la Wallonie (diminution de 80% à 60% de la part modale "voiture").

2.1. Des moyens humains

Les services concernés par la politique cyclable à Liège (Ville de Liège et SPW) manquent de moyens humains pour instruire et assurer le suivi des projets.

Certains projets restent en attente² quand d'autres sont réalisés sans concertation suffisante. Au final, ces aménagements apportent peu de satisfaction et peuvent dégrader l'image des services concernés auprès de la population.

Ce manque de moyens humains a également un impact sur l'organisation d'instances de consultation légales (CCCV, comités de suivi du PUM, PIMACI, PIWACY) réduits à des séances informatives et non des lieux de véritable consultation, voire de concertation. L'avis des usagers est évidemment primordial pour mettre en œuvre des aménagements adaptés aux cyclistes (potentiels).

Enfin, ce manque de moyen ne permet pas de bénéficier de tous les budgets déjà accessibles pour le territoire liégeois.

Notre demande :

Des moyens humains augmentés et adaptés aux ambitions de la Ville, du PUM et de la région.

2.2. Des moyens financiers

Notre demande :

*Que le budget soit augmenté pour atteindre **60€/an/habitant**³ avec une répartition de 30€/an/habitant pour les aménagements piétons et 30€/an/habitant pour les seuls aménagements cyclables afin de rattraper le retard accumulé depuis la publication du Plan Communal Cyclable en 2011.*

² Cela fera [bientôt 3 ans que le GRACQ a transmis à la Ville de Liège et au SPW](#) une liste d'améliorations pour sécuriser/pacifier la liaison de plus en plus fréquentée entre le pont de Fétille et la Passerelle Saucy. Malgré une réception très positive de ce dossier, aucune amélioration n'a été réalisée à ce jour.

³ CANOPEA, soutenir le développement des modes actifs :

<https://www.memorandum-canopea.be/6-4-soutenir-le-developpement-des-modes-actifs/>

3. Un changement de méthode

3.1. Un réseau cyclable phasé par ligne

A l'heure actuelle, les chantiers sont davantage le fruit d'opportunités que d'un phasage permettant la réalisation d'un réseau continu. Il en résulte un patchwork d'aménagements cyclables non connectés qui ne répondent pas aux besoins de déplacements des usagers actuels et ne permettent pas de convaincre de nouveaux usagers.

Notre demande :

Que soit réalisé, selon un phasage de deux lignes par an, le réseau cyclable liégeois (Réseau Express Vélo) en concertation avec le SPW.

Les liaisons les plus demandées et/ou qui ont un potentiel de transfert modal important sont les connexions entre :

- Burenville, Fontainebleau, le Cadran et la place Saint-Lambert,
- Chênée et le quai des Ardennes,
- L'Opéra et la place des Déportés,
- Le CHC Mont Legia et la gare des Guillemins,
- Bois de Breux, Robermont, Amercoeur, Outremeuse et la place Saint-Lambert/Opéra,
- Les Venues, Amercoeur et Bressoux.
- Les axes nord-sud en rive droite et gauche le long de la Meuse,
- La petite ceinture Sauvenière, XX août, Destenay

3.2. Le recours à des aménagements temporaires

Hormis une partie du Quai des Ardennes, le refus, lors de la Task Force Mobilité durant la crise du COVID, de procéder à [la création d'aménagements temporaires \("coronapistes"\)⁴](#) sur des axes majeurs permettant d'envisager un report modal conséquent, reste pour nous le plus gros échec des autorités communales et régionales de cette législature. Ces coronapistes avaient pourtant été planifiées et cartographiées par la Ville de Liège.

Pour atteindre l'objectif de deux lignes par an, il est nécessaire que la Ville et le SPW envisagent (enfin) le recours à des [aménagements temporaires](#).

Cette méthode permet de tester de nouveaux aménagements répondant aux besoins des cyclistes sans devoir recourir à des budgets importants, tout en permettant une évaluation et des

⁴ [SPW 2020 : Augmenter l'espace existant dédié aux cyclistes et aux piétons avec des couloirs cyclables et des cheminements piétons](#)

adaptations⁵ avant une pérennisation. Cela permettrait de rattraper le retard accumulé pour la réalisation du réseau cyclable envisagé en 2011 et toujours à l'état de projet.

Notre demande :

Que la Ville de Liège et le SPW recourent, au besoin, à des aménagements temporaires pour garantir un déploiement à court terme du réseau cyclable liégeois.

3.3. Des aménagements séparés et lisibles

La mixité de circulation des cyclistes avec, d'une part, les automobiles et, d'autre part, les piétons ne fonctionne que dans certaines configurations bien précises, liées notamment aux densités de trafic et aux vitesses.

Le GRACQ Liège est totalement en phase avec le principe STOP⁶ qui vise à favoriser les modes actifs dans l'aménagement des espaces publics tout en protégeant les piétons en priorité.

La séparation avec le trafic automobile n'est plus à argumenter. Elle s'impose lorsque les vitesses maximales autorisées pour les véhicules sont de 50 km/h et au-delà.

La création d'aménagements mixtes piétons-cyclistes ne fonctionne que là où les densités d'usagers piétons sont faibles⁷, ce qui est rarement le cas en ville. Il est nécessaire de minimiser les risques de conflits entre les usagers actifs, notamment dûs à leur différentiel de vitesse,

Notre demande :

Que la Ville et le SPW veillent à séparer les piétons et les cyclistes en proposant des aménagements adéquats là où les flux et le différentiel de vitesse le nécessitent. Que ces aménagements soient clairement identifiables par l'utilisation de revêtement différents (couleur ocre en particulier) afin que piétons et vélos identifient bien leur place dans l'espace public.

Lorsque l'espace disponible est réduit, ce qui est souvent le cas en ville, nous réclamons l'application du principe STOP impliquant de réduire en priorité l'espace dédié à la voiture (voies de circulation et/ou stationnement).

⁵ Sur base d'une évaluation participative des impacts de l'aménagement, en particulier sur les différentes circulations.

⁶ Institué par le décret wallon du 24/11/2022 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales

⁷ Guide des aménagements cyclables, [Paris en selle, 2019](#).

3.4. Une organisation métropolitaine de la mobilité

Les exemples de gestion métropolitaine dans 22 villes françaises démontrent la plus-value qu'il y a à rassembler en une structure unique les acteurs de la mobilité afin de proposer une offre globale de mobilité à une échelle plus pertinente (bassin de vie).

A l'heure actuelle, la gestion de la mobilité à Liège pâtit d'une double segmentation avec, d'un côté, une gestion territoriale (état fédéral, région, communes) et, de l'autre côté, une gestion modale (SNCB, TEC, trafic automobile, vélos et piétons).

L'ensemble de ces acteurs ayant des objectifs et des ambitions différentes, les projets transversaux et supra communaux ont du mal à émerger (Réseau Express Liégeois de transports en commun, Réseau cyclable...). La mise en œuvre du PUM pêche par l'absence de moyens humains et financiers et par une véritable structure de gouvernance.

Notre demande :

Que soit créée une structure opérationnelle à l'échelle de la métropole liégeoise durant la prochaine législature afin de porter une stratégie et des actions collectives transversales (PUM, réseau ferroviaire, réseau cyclable...).

4. Stationnement/vol de vélos/Urbanisme

Durant cette mandature, des efforts appréciés ont été faits par la Ville de Liège pour favoriser le stationnement sécurisé et lutter contre le vol de vélos : augmentation du nombre d'arceaux en libre accès (voirie), mise en place de parkings vélo lors de grands événements (salon Retrouvailles, soldes, Foire d'Octobre, Village de Noël...), ouverture de 50 places sécurisées dans le parking Jonfosse, création de 14 places via le dispositif Bikeep (Cité Administrative et parking Magnette) ou encore adoption de directives "vélo" dans le cadre de demandes de permis d'urbanisme.

En complément de ces actions, nous demandons :

4.1. Poursuivre et étendre la lutte contre le vol de vélo

Depuis l'arrivée du nouveau chef de corps de la police de Liège, nous sentons une réelle volonté de la zone de police de lutter contre le vol de vélos.

Notre demande :

Que des moyens complémentaires soient accordés à la ZP afin de limiter ce fléau et que la Ville de Liège s'inscrive dans des projets innovants (vélo appât..).

4.2. Mobiliser l'ensemble des opportunités de stationnement

Un grand nombre de personnes n'ont pas l'espace nécessaire ou l'autorisation de leur propriétaire pour stationner de façon sécurisée leur vélo dans leur domicile/kot. A l'inverse, nous observons toutes et tous des zones qui pourraient être mutualisées pour accueillir des zones de parkings sécurisées de moyenne capacité (entre 10 et 20 places).

Des initiatives telles que l'opération "Passe ton garage à ton voisin" menée par parking.brussels pourraient être dupliquées sur le territoire liégeois..

Notre demande :

Que soit mise en place une campagne d'identification de lieux potentiels de stationnement de moyenne/longue durée (cours intérieures, parkings d'immeubles, parkings d'administrations...), ainsi qu'un accompagnement des propriétaires/administrations pour la mise en oeuvre d'une offre de stationnements sécurisés pour les riverains.

4.3. Une ville cohérente avec ses ambitions dans ses projets et dans la délivrance de permis d'urbanisme

Notre demande :

Dans le cadre de ses projets, que la Ville de Liège soit cohérente avec ses ambitions.

Il n'est plus possible, comme ce fut le cas pour les nouvelles Halles de Foires, qu'aucun parking vélo sécurisé ne soit envisagé au départ du projet.

Dans les avis qu'elle remet, que la Ville de Liège soit également cohérente avec ses ambitions.

Alors que la gare Saint-Lambert est LA gare wallonne qui comprend le plus grand nombre d'habitants dans un rayon de 15 minutes à vélo (140.000 personnes), le parking sécurisé culminera à peine à 80 emplacements sécurisés.

Dans la gestion des autorisations de chantier et de leur suivi sur le terrain, le respect des usagers actifs est négligé.

Il n'est pas normal que des entrepreneurs soient autorisés à "envahir l'espace public", trottoirs et pistes cyclables, pour des installations de chantier de longue durée sans qu'aucune solution crédible ne soit mise en place pour protéger les piétons et maintenir la continuité des itinéraires cyclables.

Ces conditions devraient être clairement imposées dans les permis, même si elles sont redondantes avec la législation et considérées par les fonctionnaires comme du travail inutile.

La Zone de Police devrait également élargir son pouvoir de sanction, en ayant la volonté de faire arrêter des chantiers qui mettent en danger les usagers actifs puisque les amendes administratives - si tant est qu'elles soient appliquées - ne sont pas dissuasives.

5. Un environnement apaisé pour se déplacer à vélo

Alors que plus de 60%⁸ des trajets effectués à Liège sont réalisés en transports en commun, à pied ou à vélo et que le taux de possession de véhicules par ménage (0,39) est un des plus faibles de Belgique, la majorité de l'espace public reste dédié à la voiture.

Tout comme le préconise le Plan communal de Mobilité de la Ville de Liège, nous aspirons à une amélioration de la qualité de vie en organisant une meilleure répartition de l'espace public. Des outils sont à la disposition des communes pour atteindre cet objectif :

Nos demandes :

- La **suppression du trafic de transit inutile et parasite** dans les quartiers,
- Un **soutien plus affirmé dans le développement des voitures partagées** dans l'espace public (limitation de l'espace public dévolu au stationnement de véhicules personnels, limitation de carte riverains par ménage et une augmentation du nombre de stations de covoiturage CAMBIO) mais aussi dans les délivrances de permis,
- Une **attention particulière aux infractions qui mettent en danger les piétons et cyclistes** (stationnement sur les trottoirs et sur les pistes cyclables, vitesse excessive, conduite sous influence, agressivité au volant, non-respect des distances de dépassement...),
- La mise en place de **rues scolaires**,
- La multiplication des **zones de rencontre** (vitesse limitée à 20 km/h),
- Des **actions dissuadant l'utilisation de véhicules (personnels) volumineux**⁹.

⁸ [Données issues du Plan Communal de Mobilité \(actualisation de novembre 2021\)](#)

⁹ Une étude menée par VIAS démontre que les risques de décès des piétons/cyclistes augmentent de 27% en cas de collision avec une voiture dont le châssis est plus élevé (SUV). La taille des véhicules est également citée comme raison limitant les déplacements à pied ou à vélo.

6. Soutenir le tissu économique du cycle

6.1. La Cyclo-logistique

Le recours majoritaire à des camions et camionnettes pour effectuer des livraisons dans notre ville est responsable de 50 % des émissions de particules fines et de 40 % de la pollution sonore dans nos rues alors qu'au moins [33% de des livraisons](#)¹⁰ professionnelles dans les zones urbaines pourraient être transférées vers des solutions de cyclo-logistique. Ces dernières émettent 20 fois moins de CO₂ par colis transporté qu'une camionnette électrique et 40 fois moins que les véhicules diesel.

Nos demandes :

Pour encourager la cyclo-logistique, les communes peuvent¹¹ :

- mettre en place **un réseau cyclable continu, efficace et confortable**¹²,
- régler l'accès du centre-ville avec la **création de zones d'accès limité** accessible uniquement pour un charroi sélectionné (pas plus de x tonnage),
- un **plan de mobilité "en boucle"** de manière à ne plus permettre les traversées du centre-ville à des véhicules qui n'ont rien à y faire,
- La mise à disposition d'un **réseau d'aires de livraisons (hubs logistiques)** en entrée de ville qui permettra le report modal vers des modes de transport moins impactants pour l'environnement
- **inclure des clauses dans les marchés de livraison qu'elles émettent favorisant les transporteurs respectant des pratiques écologiques et sociales.**

¹⁰ [The Yearly Cycle Logistics Barometer Current State, Lessons Learned & Needs of the Sector in Belgium](#), Belgian Cycle Logistics Federation October, 2023

¹¹ [Cyclo-logistique professionnelle, Le pouvoir d'actions des communes](#) (SPW 2024)

¹² Une attention particulière sera portée à la forme des bordures des aménagements cyclables qui, à l'heure actuelle, détériorent fortement le matériel utilisé par les entreprises de livraisons à vélo à Liège.

6.2. Tourisme

Alors que le tourisme à vélo est en plein essor, nous regrettons le mépris total montré par la société TRAM ARDENT vis-à-vis des voyageurs à vélo durant le chantier du tram et l'absence de réaction des autorités communales et régionales à maintenir un itinéraire et une signalétique la plus élémentaire sur les itinéraires EUROVELO 3 & 19 traversant la Ville de Liège.

Afin que Liège profite davantage des retombées du tourisme à vélo et restaure sa réputation fortement écornée en la matière.

Nos demandes :

- La désignation d'une **personne de contact au sein des administrations communale et régionale** pour assurer le suivi et **limiter l'impact de l'ensemble des chantiers sur les infrastructures cyclables**,
- La mise en place de **panneaux informatifs en entrée de ville sur les RAVeL** (Ligne 38, Ourthe et Meuse) destinés aux touristes en itinérance (piétons et cyclistes) et les renvoyant sur une page web reprenant les informations utiles (itinéraires, lieux de réparations, logements...) qui pourrait être gérée par l'Office du Tourisme et Pro Velo,
- Le développement de systèmes de **location de courte durée** : vélos en location dans les grandes infrastructures touristiques de la Ville (Musée de la Boverie, Piscine Jonfosse, Halle des Foires...),
- L'encouragement de la **diffusion du label "Bienvenue vélo" dans l'Horeca liégeois** afin que les cyclistes de passage identifient facilement les services répondant à leurs besoins : hébergements disposant d'un local de rangement sécurisé, restaurants proposant le stationnement et la recharge des vélos à assistance électrique, commerces et opérateurs (musées...) accueillant volontiers les cyclistes...

6.3. Ateliers vélo

Le vélo est un outil efficace et peu coûteux pour (re)donner une autonomie dans les déplacements sur de courtes et moyennes distances aux publics les plus fragiles économiquement. Cependant, l'achat et l'entretien d'un vélo restent souvent, pour ces personnes, un obstacle financièrement infranchissable.

En complément du projet mis en place par la Ville de Liège de location de vélos à prix démocratique ([Vélocité](#)¹³),

Nos demandes :

- Une réflexion sur **une filière de restauration via la mise à disposition de vélos abandonnés ou récupérés par la zone de police et recyparcs aux acteurs locaux** (EFT, Régies de quartiers, Ateliers vélos, ProVelo, La Cyclerie, Cyclo Libre...) s'engageant à une remise sur le marché à des prix (très) démocratiques de ces vélos,
- A l'instar du chèque "sport" proposé par la Ville de Liège, la création d'un **"chèque formation vélo"** permettant à toutes et tous de participer aux formations de base (entretien et réglage de son vélo) proposées par les structures mentionnées dans le point précédent,
- **Le développement d'un réseau d'ateliers participatifs et solidaires** de réparation vélo, dans lequel les citoyens peuvent bénéficier d'outils, matériels et conseils en le soutenant par la mise à disposition de locaux et par l'aide au développement de ces ateliers citoyens.

¹³ [Location de vélo \(longue durée\) mis en place par la Ville de Liège](#)