



Plan Communal Cyclable 2012-2015



Adopté par le Conseil communal de Liège le 05 septembre 2011.

TABLE DES MATIÈRES

1. Le vélo aujourd'hui	6
1.1 Profil de la commune et potentiel du vélo.....	6
1.2 La méthode BYPAD	8
1.3 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil	12
1.4 Le diagnostic par module	13
2. Le vélo demain	17
2.1 Objectifs généraux	17
2.2 Vision et ambitions de la commune	18
3. Actions : Rouler à vélo	20
Repères pour le réseau vélo.....	20
3.1 Identification du réseau prioritaire	20
3.2 Analyse des itinéraires et des aménagements prévus	28
3.3 Programmation des itinéraires	38
3.4 Fiches d'action.....	49
4. Actions : Le vélo à l'arrêt	50
Repères pour le stationnement vélo	50
Leviers prioritaires.....	50
4.1 Stationnement courte durée.....	51
4.2 Stationnement moyenne durée.....	52
4.3 Stationnement longue durée	55
5. Actions : Encourager la pratique du vélo.....	56
Repères pour la promotion de la pratique du vélo	56
Leviers prioritaires.....	56
5.1 La formation	56
5.2 L'information / la sensibilisation.....	57
5.3 Les incitants et partenariats	58
6. Actions : Ancrer la politique cyclable	60
Repères pour les aspects organisationnels	60
Leviers prioritaires.....	60
7. Budget prévisionnel récapitulatif pour les 4 années.....	63
7.1 Budget année 1 (engagement 2012, réalisation 2013).....	63
7.2 Budget année 2 (engagement 2013, réalisation 2014).....	64
7.3 Budget année 3 (engagement 2014, réalisation 2015).....	65

7.4	Budget année 4 (engagement 2015, réalisation 2016).....	66
8.	Conclusion	67
9.	Annexes	68
9.1	Résultats des comptages	68
9.2	Visites de terrain	74
9.3	Aperçu des actions	83
9.4	Budget 2011-2014	88
9.5	Tableau de bord.....	88
9.6	Délibération du Conseil adoptant le PCC.....	91
9.7	Détail des fiches aménagements.....	93

TABLEAUX

Tableau 1 – Composition du groupe de travail PCC	7
Tableau 2 – Calendrier de l’élaboration du PCC.....	7
Tableau 3 – Evaluation BYPAD par module	8
Tableau 4 – Objectifs généraux et champs d’action	11
Tableau 5 – Aperçu des actions.....	24
Tableau 6 – Tableau de bord	25

FIGURES

Figure 1 – Les modules BYPAD.....	6
Figure 2 – Les niveaux de développement BYPAD.....	6
Figure 3 – BYPAD: valeur ajoutée pour le PCC	7
Figure 4 – Diagnostic BYPAD.....	8
Figure 5 – Ambitions BYPAD	12

LE PROJET « COMMUNES PILOTES WALLONIE CYCLABLE »

Ce Plan communal cyclable a été préparé dans le cadre du projet régional « communes pilotes Wallonie cyclable ». ¹

La Déclaration de Politique régionale prévoit de travailler avec une demi-douzaine de villes cyclables pilotes. L'idée de la mesure est de concentrer les moyens sur un nombre limité de communes afin de pouvoir arriver à un impact significatif. Ceci contribuera aux objectifs de mobilité durable, notamment celui de favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports en commun et les modes doux, en garantissant à chaque citoyen une réelle liberté de mouvement, souple, adaptée et en toute sécurité. Pour y parvenir, le Gouvernement ambitionne notamment de rééquilibrer l'espace public au profit de la mobilité active et de promouvoir le vélo.

Les objectifs spécifiques du projet « communes pilotes Wallonie cyclable » sont :

- Développer significativement la pratique du vélo au quotidien dans quelques communes wallonnes de tailles variées ;
- Identifier les meilleures stratégies pour augmenter le nombre de cyclistes quotidiens et occasionnels ;
- Développer une image positive, moderne et dynamique du vélo en ville comme à la campagne, ce qui contribuera à une image favorable de la Wallonie.

Le projet suit les étapes suivantes :

- Appel à projets aux communes ou associations de communes rurales
- Sélection d'une douzaine de communes sur base du dossier de candidature
- Préparation du Plan communal cyclable (PCC) par les communes ou associations de communes sélectionnées (le présent document)
- Sélection de 6 à 8 communes ou associations de communes
- Mise en œuvre des PCC sélectionnés de 2011 à 2014 à l'aide de moyens financiers régionaux.

La Ville de Liège est parmi les 13 communes ou association de communes sélectionnées. En préparant le PCC, elle a bénéficié d'une assistance d'expert fournie par l'association de bureaux ICEDD / TIMENCO / PROVELO.

¹ Le texte suivant est largement extrait du règlement de l'appel à projet aux communes

1. LE VÉLO AUJOURD'HUI

Diagnostic de la politique cyclable

1.1 Profil de la commune et potentiel du vélo

Le vélo à Liège est en augmentation régulière depuis quelques années, mais sa part modale reste cependant actuellement faible par rapport à son potentiel (voir point suivant). Le plan communal de mobilité de 2004 lui octroyait d'ailleurs une part modale de 1% contre 3 % en moyenne pour la Région wallonne. L'enquête menée dans le cadre du plan de mobilité du personnel communal identifie quant à elle une part modale de 3 % pour les cyclistes.

Ainsi les comptages effectués annuellement par la Ville, en 18 points de son territoire en semaine, le matin, sont les suivants : en 2004, 302 cyclistes ; en 2005, 472 cyclistes ; en 2008, 487 cyclistes ; en 2009, 584 cyclistes ; en 2010, 543 cyclistes et en 2011, 521 cyclistes. Rappelons que ces comptages sont une photographie ponctuelle, dépendante des conditions météorologiques et non une moyenne.

Un premier plan communal d'itinéraires cyclables (PCIC) a été défini en 1998. De ce plan est issu une série d'aménagements, dont la sécurisation de la boucle centrale, itinéraire qui ceinture le centre en reliant les différents quartiers. L'itinéraire a été équipé de sas, de chevrons, de sul sécurisé par des îlots,... D'autres parties d'itinéraires ont également été réalisées. Une carte cyclo-pédestre reprenant ces itinéraires a été publiée et distribuée, constituant également un outil de communication (voir carte en annexe).

Liège a poursuivi la mise en œuvre de ses suls, accompagnée d'un dépliant de sensibilisation. Elle a aujourd'hui la majorité de ses sens uniques qui sont ouverts aux cyclistes.

La Ville a ouvert son piétonnier du centre ville aux cyclistes, leur octroyant une perméabilité à travers le quartier qu'ils évaluent en fonction de l'affluence des piétons. L'opération « Liège retrouve son fleuve » et l'aménagement des Ravels de Meuse et de l'Ourthe ont doté la Ville d'une dorsale cyclable importante. Des liaisons Ravel se sont ajoutées à ce réseau. Au total, c'est +/- 40 kilomètres d'itinéraires cyclables qui ont été mis en place. Des nouvelles mesures, comme l'ouverture des bandes bus aux cyclistes, doivent se généraliser ainsi que les sas vélos.

A côté des aménagements, des arceaux de stationnement ont été installés dans la ville. On en compte approximativement 300.

Des itinéraires alternatifs aux grands axes existent souvent via les rues de quartiers ou via d'autres cheminements (parfois méconnus parce que peu visibles pour les automobilistes), mais ils se butent sur les points noirs du réseau qui constituent des barrières difficilement franchissables pour les cyclistes voire inconfortables, révélant un sentiment d'insécurité et décourageant des cyclistes potentiels. Citons les traversées de pont ou de carrefour à caractère routier, voire autoroutier (Burenville, Fontainbleau, place du XX Août,...). Ces points noirs sont connus et identifiés. Des pistes de solutions sont étudiées.

En conclusion, le vélo à Liège est en progression, il bénéficie de certaines infrastructures adaptées comme le Ravel, les suls, le piétonnier, ... mais il manque encore de visibilité, d'itinéraires recommandés balisés et est confronté à plusieurs points noirs qui freinent sa progression. Le plan vélo 2010-2015 et le plan d'itinéraires cyclables actualisé constituent les axes et les lignes de conduite pour son développement mais nécessitent des moyens importants pour développer le réseau cyclable, réseau qui permettra au potentiel cyclable élevé de se révéler.

Le potentiel cyclable de Liège est fort élevé au vu de plusieurs éléments :

- **Le projet de Ville** : lors de l'enquête le concernant, les moins de 40 ans avaient fortement sollicité le développement cyclable de la ville ;
- **Une ville universitaire et d'enseignement** : 95 000 jeunes en formation s'y retrouvent chaque jour (tous réseaux et niveaux confondus). L'université compte près de 20 000 étudiants.
- **Un faible taux de motorisation**, comparé au taux moyen wallon. On compte 0.8 voiture par ménage contre 1.07 pour la Wallonie, 38.4 voitures pour 100 Liégeois contre 42.9 voitures pour 100 Wallons. De même, 36.8 % des ménages liégeois ne possèdent pas de voitures alors que ce chiffre est de 23.3% en Wallonie. Un potentiel plus élevé existe donc en terme de déplacement cyclable.
- **Le contexte urbain**. Liège est une ville dense qui concentre dans sa large vallée (zone située entre les deux lignes de chemins de fer) sa densité de population ainsi que les nombreux pôles de services et d'emplois.

La zone des plateaux comprend également des pôles d'emplois importants (Citadelle, Sart Tilman,..) ainsi que des noyaux de commerces et services de proximité au cœur des anciennes communes.

La topographie bien réelle et le fort dénivelé entre les plateaux et la vallée constituent un frein non négligeable pour les trajets à vélo. Cependant, au sein de ces deux larges zones, dont celle dense de la vallée, de nombreux déplacements peuvent y être effectués à vélo, car le dénivelé y est très faible.

L'urbanité donne un potentiel cyclable plus élevé car elle entraîne un nombre élevé de déplacements, sur des distances plus réduites, idéales au vélo. Cette densité et mixité de fonction au sein des quartiers fait dire par exemple à Inter-Environnement Wallonie qu'Angleur est un éco-quartier qui s'ignore.

- **Le contexte d'agglomération**. Liège est la centralité d'une agglomération qui dépasse les frontières communales. La connexion et la continuité des itinéraires avec les communes voisines de vallée ou de plateau permettent de multiplier le potentiel cyclable à Liège et dans ces communes voisines.
- **Une mobilité redéployée**. Liège est dans une phase de redéploiement de sa mobilité. De grands projets (retour du tram, aménagement des quais de Meuse, étude zones 30, ...) visent à créer une nouvelle façon de se déplacer et de vivre la ville. Le vélo doit en faire partie intégrante.
- **Des engagements environnementaux européens**. Liège adhère depuis 2008 à la *Convention des Maires pour une Europe de l'énergie durable* qui vise à implémenter, à l'échelle du territoire communal, à l'horizon 2020, des stratégies de réduction des émissions de CO2 de nature à rencontrer ou dépasser les objectifs de l'Union européenne (3 x 20). Le plan d'actions à concevoir intègre un important volet mobilité dont le vélo est un des éléments majeurs.

Au vu de ces éléments, un potentiel élevé de déplacements à vélo existe, à un moment où la volonté politique de développer le vélo est bien réelle et où le contexte présente un terrain favorable pour le développement de cette politique cyclable.

Il s'agit autant de **déplacements utilitaires quotidiens** liés aux déplacements scolaires (très nombreuses écoles), aux déplacements vers les lieux de travail ou vers les services et commerces.

Située au croisement des Ravels 1 et 5, Liège a aussi un potentiel de **déplacements de loisirs et touristiques**. La gare TGV, en lien avec le futur point vélo, offre également un potentiel de déplacement touristique à intégrer.

1.2 La méthode BYPAD

Le PCC prend comme point de départ le dossier de candidature de la commune. Les grandes étapes suivies sont le diagnostic, les objectifs, les actions. Cette approche classique a été enrichie en utilisant la méthode BYPAD.

BYPAD a été développé par des spécialistes du Groupe de pilotage international de BYPAD entre 1999 et 2001, dans le cadre d'un projet européen. BYPAD est basé sur les **meilleures expériences européennes**, ce qui signifie que les mesures et actions recommandées dans BYPAD ont été appliquées avec succès dans d'autres villes européennes.

BYPAD signifie **Audit de la Politique Cyclable (Bicycle Policy AuDit)** et est basé sur les méthodes du « total quality management ». La politique cyclable est considérée comme **un processus dynamique** dont les forces et les faiblesses sont analysées. Dans ce contexte, non seulement les mesures de la politique vélo et leurs résultats sont au centre de l'attention, mais aussi tout particulièrement la question de savoir comment ce processus est intégré dans les structures politiques et administratives. Ceci permet d'analyser en parallèle les points problématiques, d'identifier les nouveaux champs d'activité et les potentiels d'amélioration, de trouver des partenaires stratégiques et enfin, de développer des solutions durables.

La méthode BYPAD utilise un **questionnaire standardisé**, structuré en **9 modules**, couvrant l'ensemble des composantes d'une politique cyclable intégrale. Un groupe **d'acteurs locaux** l'utilise comme point de départ pour évaluer la politique cyclable sur un ensemble exhaustif de critères. Celui-ci comprend des *cyclistes*, des *décideurs politiques* et des *techniciens communaux*. Ensemble, ils définissent les forces et faiblesses ainsi que les priorités pour l'avenir de la politique cyclable.

Pour chacune des 9 composantes d'une politique cyclable, le groupe de travail situe le niveau de développement sur **une échelle de 4 niveaux de développement** :

- *Niveau 1 – approche au cas par cas.* Des problèmes sont résolus quand elles s'imposent et seulement quand elles s'imposent, selon le principe du sapeur-pompier.
- *Niveau 2 – approche isolée.* Un ou des responsables vélo mettent en œuvre une politique cyclable du mieux qu'ils peuvent, en travaillant dans leur coin, selon le principe 'Robinson Crusoe'.
- *Niveau 3 – approche système.* La politique cyclable est très complète et transversale, bien ancrée dans la politique de mobilité à long terme. Un ensemble d'acteurs met en œuvre des projets forts, selon le principe 'l'affaire de tous'.
- *Niveau 4 – approche intégrée.* La politique cyclable atteint un niveau élevé d'expertise, de suivi permanent et d'échanges en réseaux. Elle jouit de moyens structurels et est renforcée par des mesures complémentaires. Augmenter sa qualité est 'un souci permanent'.

Figure 1 – Les modules BYPAD

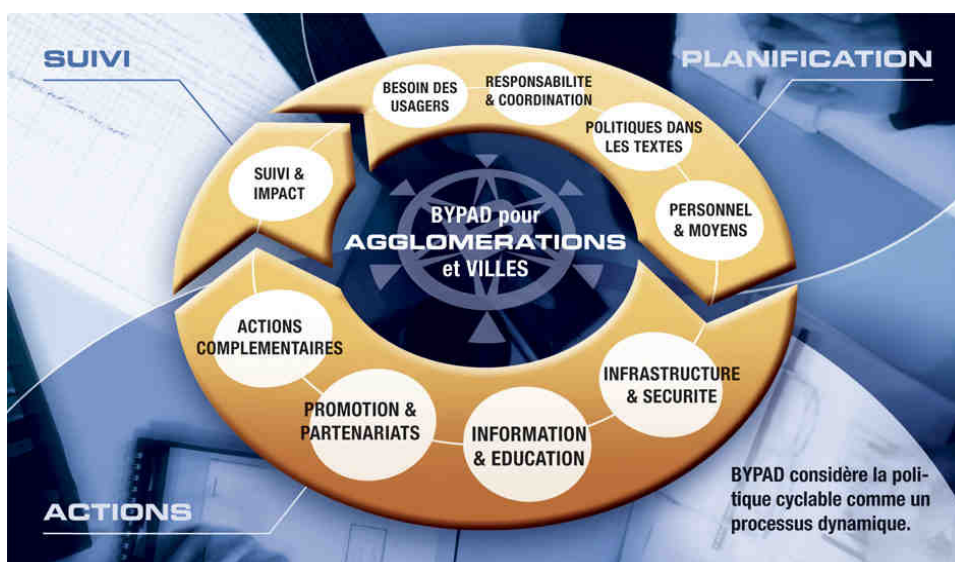


Figure 2 – Les niveaux de développement BYPAD



La valeur ajoutée de la méthode BYPAD est de **contribuer à la réussite de la politique cyclable** :

- Une politique cyclable approfondie, grâce à la prise en compte de l'ensemble des composantes dans le questionnaire, qui est un outil pédagogique et de réflexion.
- Une politique cyclable mieux portée, grâce au travail de consensus entre les acteurs responsables pour sa mise en œuvre, une dynamique à long terme.
- Le lancement d'une dynamique à long terme, grâce à des audits BYPAD de suivi.
- Label de qualité et échanges européens, grâce à l'insertion de la commune dans le réseau BYPAD (www.bypad.org).

Toutes les communes ayant élaboré leur PCC en utilisant la méthode BYPAD obtiendront le **certificat BYPAD**, label officiel indiquant leur engagement pour une politique cyclable intégrée.

Figure 3 – BYPAD: valeur ajoutée pour le PCC

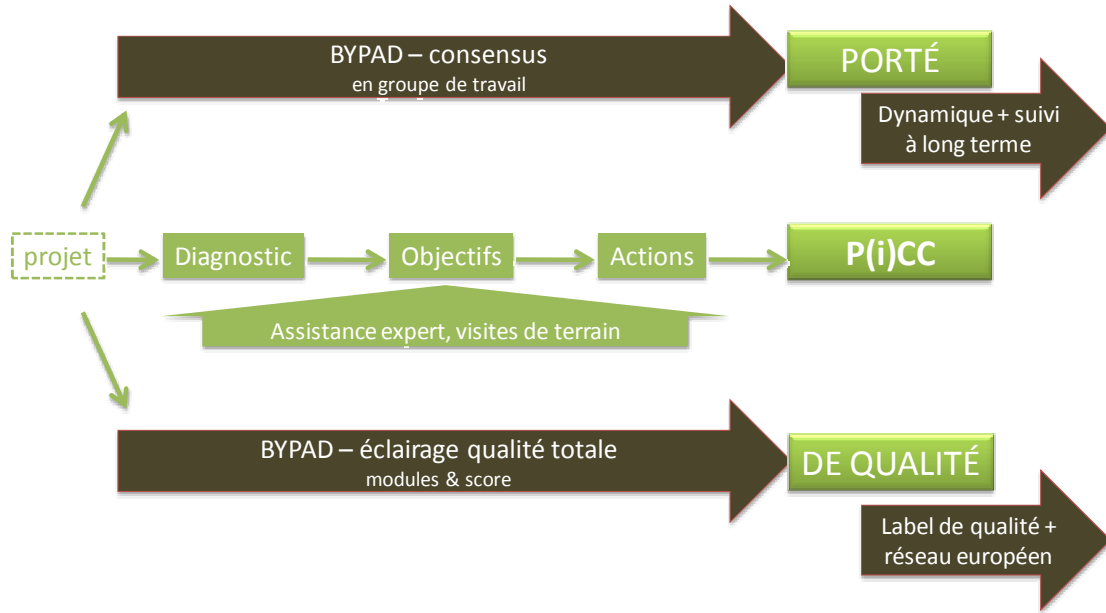


Tableau 1 – Composition du groupe de travail PCC

Type	Nom	Fonction / service / institution	Email / tél
Usager	Soldani Cyril	Responsable de la locale du Gracq Liège	liege@gracq.org 0498 /121307
Usager	Bodeux Philippe	Cycliste et journaliste au quotidien 'Le Soir'	Philippe.bodeux@lesoir.be 0476/566145
Usager	Schreuer François	Cycliste et président de l'asbl Urbagora	francois.schreuer@urbagora.be 0475 /763316
Décideur politique	Verdière Jean-Marie	Chef de Cabinet de l'Echevinat de l'urbanisme, de l'Environnement, du Tourisme et du Développement Durable	jean-marie.verdiere@liege.be 04/2219365
Décideur politique	Remy Jean-Pierre	Adjoint au cabinet de l'Echevinat des Travaux	jean-pierre.remy@liege.be 04/3672033
Décideur politique	Leblanc Jean-François	Délégué par le cabinet du Bourgmestre, en charge de la Mobilité. Conseiller en mobilité	jean-francois.leblanc@liege.be 04/2217292
Fonctionnaire	Schmitz Marie-Claire	Conseillère en mobilité douce, Cellule stratégique	marie-claire.schmitz@liege.be 04/2326502
Fonctionnaire	Bruyère Xavier	Responsable de la planification, service de la Voirie, Département travaux de la Ville de Liège	xavier.bruyere@liege.be 04/2383029
Fonctionnaire	Gerardy Lucie	Responsable vélo, DG01, Direction des routes de Liège, SPW	lucie.gerardy@spw.wallonie.be 04 229 75 00

Tableau 2 – Calendrier de l'élaboration du PCC

26 janvier 2011	Journée de lancement
14 février 2011	GROUPE DE TRAVAIL PCC RÉUNION 1 : DIAGNOSTIC
Février – avril	Visites de terrain : 10 février 2011 ;
01 mars 2011	Réunion CCV (Commission communale vélo) 1
10 mars 2011	Réunion interne + auditeur : préparation GT 2
23-25 mars 2011	Participation à Velocity
15 mars 2011	GROUPE DE TRAVAIL PCC RÉUNION 2 : OBJECTIFS ET LEVIERS PRIORITAIRES
04 avril 2011	Réunion interne : GT préparatoire CCV 2
06 avril 2011	Réunion CCV 2 : ambitions et définition d'un réseau structurant
27 avril 2011	GROUPE DE TRAVAIL PCC RÉUNION 3 : ACTIONS AMENAGEMENTS
25 mai 2011	Réunion CCV 3 : Fiches actions en terme d'aménagement sur le réseau structurant, en terme de plan de stationnement, de formation et d'organisation
16 juin 2011	GROUPE DE TRAVAIL PCC REUNION 4 : ACTIONS STATIONNEMENT – PROMOTION – ORGANISATION
06 juillet 2011	Réunion CCV 4 : Fiches actions en terme de stationnement, promotion et organisation + synthèse

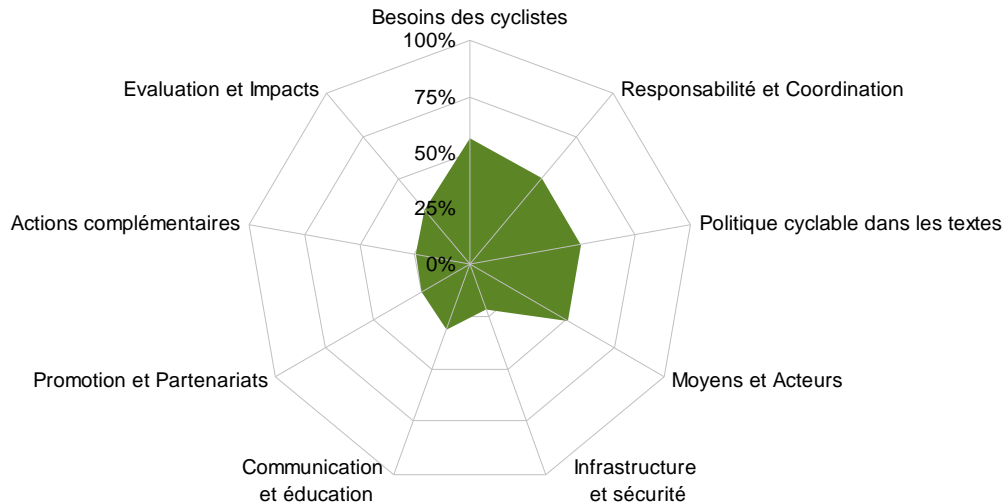
1.3 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil

Tableau 3 – Modules de l'évaluation BYPAD

1 besoins des cyclistes	2,3
2 responsabilité et coordination	2,0
3 politique cyclable dans les textes	2,0
4 moyens et acteurs	2,0
5 infrastructure et sécurité	0,9
6 communication et éducation	1,3
7 promotion et partenariats	1,0
8 actions complémentaires	1,0
9 évaluation et Impacts	1,3

Figure 4 – Diagnostic BYPAD

Liège Diagnostic BYPAD 2011



1.4 Le diagnostic par module

Ce diagnostic est une synthèse issue de la première réunion du groupe de travail. Tous les participants n'ont pas marqué leur accord sur tous les propos repris.

Besoins des cyclistes

FORCES

Les informations concernant les besoins des cyclistes sont collectées via les outils spécifiques développés à cet effet (vademecum, fiches, ...), via des comptages, via la participation du Gracq au comité d'accompagnement des projets d'aménagement de voiries communales, via la fiche de signalisation des problèmes sur le site internet, via des contacts bilatéraux concernant les dossiers cyclables (Plan vélo, Candidature Wallonie Cyclable,....), Une fiche de signalisation des petits problèmes peut être complétée en ligne via le site internet. Les associations cyclistes sont donc régulièrement consultées mais de façon informelle. Elles sont membres de la Commission Communale Consultative vélo

FAIBLESSES

Peu de personnes connaissent l'existence des fiches de suivi des petits aménagements cyclables et la procédure de suivi de ces fiches n'est pas au point. Les associations cyclistes se trouvent parfois consultées trop en aval de l'état d'avancement d'un projet ou de façon marginale pour certains dossiers plus importants. L'interface Gracq est consultée mais certains regrettent un manque d'information générale plus large accessible à tous.

Responsabilité et coordination

FORCES

Un poste de conseiller(e) en mobilité douce a été créé en 2009. Une personne est en charge de la coordination de la politique cyclable. Un travail en profondeur est amorcé depuis quelques années, avec la réalisation de plusieurs décisions symboliques.

Une concertation régulière existe avec le SPW et la SRWT. Le vélo est intégré dans une certaine mesure dans les différents projets, par exemple via l'ouverture des bandes bus aux cyclistes dans les nouveaux projets.

FAIBLESSES

La politique vélo n'est pas encore ancrée dans tous les services. Certains usagers doutent d'une réelle volonté politique.

D'un point de vue usager, la collaboration avec le tec semble très difficile, chacun défend une logique sectorielle. Tous les acteurs ne placent pas encore le vélo dans leur priorité

La coopération existe même si son efficacité doit être améliorée

La politique cyclable dans les textes

FORCES

Le projet de Ville, le Plan Vélo 2010-2015, l'actualisation du Plan Communal d'Itinéraires Cyclables et ses principes d'aménagements, traduisent dans les plans l'intégration des cyclistes

FAIBLESSES

Peu de résultats visibles actuellement sur le terrain et manque d'objectifs chiffrés. La coordination avec d'autres concepts n'est pas toujours intégrée, comme par exemple les normes de stationnement vélo dans le RCU.

Moyens et acteurs

FORCES

La Ville utilise les opportunités de subsides lancées par la Région Wallonne, en y ajoutant le complément de part communale, ainsi que les opportunités de réaménagements de voirie pour y intégrer les cyclistes. Des budgets ponctuels sont dégagés pour certaines actions (300 vélos, matériel), ainsi que divers budgets au sein de différents départements (ex: indemnité kilométrique, ...).

Au niveau de la responsabilité de la mise en oeuvre de la politique cyclable, la conseillère en mobilité douce a pour mission de mettre en place et de coordonner la politique globale de développement du vélo, dans le respect de la stratégie de mobilité générale. Le travail se fait en coopération avec les différents départements impliqués dans la politique cyclable

La mobilité est de la compétence du Bourgmestre pour assurer la transversalité que requiert cette matière.

FAIBLESSES

Il n'existe pas d'enveloppe récurrente spécifique dédiée au vélo. Au delà du 'comment', la question du 'combien' est également posée.

Vu de l'extérieur, la répartition des tâches et la chaîne de décision/responsabilité n'est pas claire.

Infrastructure et sécurité

FORCES

En termes d'infrastructures, la quasi généralisation des suls offre de nombreux avantages aux cyclistes. Le centre ville piétonnier et semi-piétonnier est accessible aux cyclistes. Des itinéraires sécurisés sont petit à petit aménagés et les cyclistes intégrés dans les réaménagements. Le Ravel offre un bel espace sécurisé en bord de Meuse même si la mixité cyclo-piétonne est problématique à plusieurs endroits.

Une convention tacite entre la Région et la Ville confie l'entretien du Ravel à la Ville. Lorsqu'un problème majeur est signalé ou une plainte déposée (débris de verres, débris, feuilles glissantes,..), l'entretien est effectué.

En matière de sécurité, la réflexion sur la création de zone 30, est une approche qui y contribue fortement. L'intégration des cyclistes dans les aménagements vise leur sécurité également. Une sensibilisation au sul a eu lieu il y a quelques années mais beaucoup d'automobilistes sont encore surpris par la présence d'un cycliste à contre-sens.

En terme d'intermodalité entre le vélo et les transports publics, le nouveau parking à la gare des Guillemins offre un bel espace. Le point vélo renforce également l'intermodalité train-vélo.

FAIBLESSES

Il n'existe pas vraiment un réseau cyclable si ce n'est certains itinéraires ou parties d'itinéraires. Certaines mesures partielles mais pas toujours très compréhensibles existent. De nombreuses barrières et coupures existent. L'importance du trafic routier et les vitesses pratiquées dissuadent l'utilisation du vélo.

Le personnel communal n'est pas encore suffisamment sensibilisé à l'entretien des aménagements cyclables, même en voirie. Hors voiries, l'entretien se fait rarement (accumulation de feuilles en automne, pas de déneigement, ...). Les aménagements doivent être entretenus comme pour les automobilistes.

Le manque de verbalisation des automobilistes stationnés sur les pistes cyclables est également dénoncé ainsi que les vitesses excessives de façon générale.

Actuellement, il n'y a pas d'actions de sensibilisation ou de campagnes spécifiques pour améliorer la sécurité des cyclistes.

Excepté aux Guillemins, il n'existe pas d'infrastructures de stationnement en lien avec les transports publics (autres gares, bout de ligne, arrêt de plateau,...). Les arceaux de stationnement sont implantés indépendamment d'une intégration avec le transport public.

Communication et éducation

FORCES

L'information générale à propos du vélo se fait via le site internet, via les communiqués de presse Collège et les médias locaux. Une carte cyclo-pédestre a été réalisée ainsi qu'une toute-boîte sur les suls.

En terme d'éducation, des budgets ponctuels sont dégagés pour le financement d'un brevet ou de l'une ou l'autre journée de formation dans les écoles.

FAIBLESSES

Il n'existe pas de plan de communication spécifique pour le vélo ni de campagne de sensibilisation particulière. La carte cyclo-piétonne n'est plus un outil actualisé.

Les budgets octroyés sont faibles et ponctuels. Il n'y a pas de budget récurrent prévu pour ce volet même si un projet existe au niveau de l'échevinat de l'instruction publique et que ce volet est inscrit dans le plan vélo.

Promotion et partenariats

FORCES

A la question 'Qu'est-il fait pour encourager le vélo à tous les âges?', le partenariat avec la Maison des Cyclistes (atelier self-service et gravure) ainsi que la location des vélos sont deux actions qui vise à encourager le vélo pour tous les publics.

FAIBLESSES

Il n'existe pas de stratégie globale sur la promotion du vélo.

Actions complémentaires

FORCES

En terme d'avantages octroyés aux cyclistes par rapport à ceux octroyés aux automobilistes, les SUL sont une mesure à leur avantage. La réflexion autour de la mise en zone 30 l'est également car la diminution de la vitesse est une mesure très importante. L'octroi d'une indemnité kilométrique au personnel de la Ville se déplaçant à vélo est également un avantage pour les cyclistes.

L'urbanisme est associé et sensible au développement de la politique cyclable. L'intégration des cyclistes est généralement prise en compte. La création d'un local vélo est par ailleurs demandée pour l'octroi d'un permis d'urbanisme relatif à la construction. Pour la rénovation, c'est plus difficile à obtenir.

FAIBLESSES

Sur l'espace public, le manque d'espace de stationnement vélo par rapport au stationnement voiture est mentionné. Même si ce dernier est payant, les commerçants remboursent souvent le prix du ticket de stationnement. La place en général accordée au vélo par rapport à la voiture est très restreinte ou parfois inexistante.

Le RCU n'intègre pas des normes de stationnement vélo pour les logements privés. Il comprend un nombre de stationnement voiture minimum alors que le nombre devrait être un maximum. Pour les projets d'urbanisme plus importants, les cyclistes estiment être pris en compte trop tardivement, lorsque les marges sont réduites.

Évaluation et impacts

FORCES

Des comptages sont effectués par la Ville deux fois par an en 18 points. Ces données sont transmises à ProVélo (pour l'Observatoire du vélo). Un tableau de bord reprend l'évolution des comptages.

Les données en terme d'accidentologie existent au niveau de la police.

FAIBLESSES

Les mesures mises en place ne sont pas systématiquement évaluées. Les données d'accidentologie sont inexploitées.

2. LE VÉLO DEMAIN

La vision et les ambitions du projet de politique cyclable

2.1 Objectifs généraux

Les objectifs généraux de la politique cyclable sont identiques dans toutes les communes, et peuvent être résumés comme suit : rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous.

Ceci implique que

- Le PCC vise à stimuler la pratique quotidienne du vélo, donc l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement fonctionnel et à part entière. Des éléments récréatifs peuvent intervenir accessoirement, mais ne sont pas au centre de la démarche.
- Le PCC vise avant tout à améliorer la cyclabilité générale, donc à améliorer les conditions physiques sur le terrain, permettant de se déplacer à vélo de tout point A à tout point B en toute sécurité et confortablement.
- Le PCC vise à sensibiliser et renforcer l'image du vélo comme un moyen de déplacement quotidien ressenti comme normal, et ceci pour tout public, adultes et enfants, hommes et femmes, personnes âgées et travailleurs, cyclistes expérimentés et cyclistes hésitants, etc.

Ces objectifs généraux sont déclinés en quatre champs d'action, comme précisé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4 – Objectifs généraux et champs d'action

Objectifs généraux de la politique cyclable	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous.
ROULER À VÉLO l'infrastructure et le réseau cyclable	Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)
LE VÉLO À L'ARRÊT Le stationnement vélo	Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public
ENCOURAGER LE VÉLO Information, sensibilisation, éducation	Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels
ANCER LA POLITIQUE CYCLABLE	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

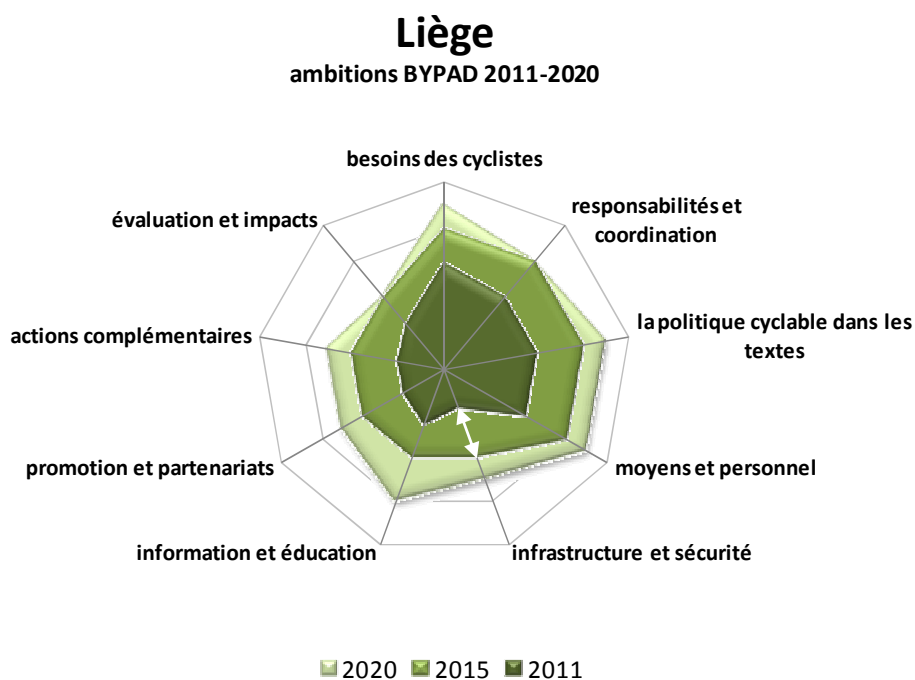
2.2 Vision et ambitions de la commune

Le diagnostic BYPAD a situé la politique cyclable actuelle à un niveau entre 0,5 et 2,3 selon les aspects. Des efforts considérables en matière de vision et des moyens ont été réalisés, notamment l'élaboration d'un plan vélo à l'horizon 2015, l'engagement d'une coordinatrice modes doux et l'actualisation du PCIC (plan du réseau vélo à réaliser). Ainsi, les bases existent pour réaliser dans les années qui suivent des progrès considérables dans la cyclabilité de la ville sur le terrain, grâce au soutien régional. Ceci sera accompagné par des efforts dans le domaine de la promotion de l'usage du vélo, des partenariats avec des acteurs (tels que enseignement, commerces et entreprises) et l'évaluation et le suivi.

La ville se fixe comme ambition de viser un niveau globalement entre 2,5 et 3,5 à l'horizon 2020. Le tableau indique ce que ceci comprend, en se référant aux descriptions des niveaux BYPAD. Il indique également un niveau intermédiaire à l'horizon 2015, à l'issue du projet Wallonie Cyclable, moment opportun pour refaire l'audit BYPAD.

Les fiches d'actions qui suivent indiquent les actions leviers et prioritaires à mettre en œuvre de 2012 à 2015 afin de réaliser cette ambition en 2020.

Figure 5 – Ambitions BYPAD



Ce diagramme 'bypad' correspond à une forme assez classique pour les villes souhaitant développer leur politique cyclable. Une prise de conscience qui se traduit par le développement des aspects 'besoins des cyclistes', 'responsabilité et coordination' et 'politique cyclable dans les textes'. Les aspects infrastructures, évaluation ou actions complémentaires étant quant à eux peu développés. Par ailleurs, l'étude Presto a montré que les villes débutantes ont intérêt à axer leur actions prioritaires sur les aménagements. C'est aussi l'objectif de Wallonie Cyclable, vu les 80 % minimum affecté à ce volet. Le diagramme Bypad montre le saut quantitatif et qualitatif prévu prioritairement sur ce volet là dès 2015.

Par module, on obtient les objectifs chiffrés suivants aux horizons 2015 et 2020. Ces chiffres relatifs indiquent les orientations qui sont précisées et programmées dans les fiches actions.

Tableau 4: Objectifs généraux et champs d'action

Qualité intégrale BYPAD	2011	2015	2020	Ambitions BYPAD à long terme	Champ d'action
Module 1 Besoins des cyclistes	2,3	3	3,5	Base de données des plaintes et suggestions. Enquêtes régulières. Réunions régulières vélo (CCV). Les cyclistes sont toujours impliqués dans le processus de décision dès le début de la réflexion.	O
Module 2 Responsabilité et Coordination	2,0	3	3	Le vélo est un thème important dans la politique de mobilité. Groupes de travail concernant des questions vélos spécifiques (avec autorités régionales, SRWT, SNCB).	O
Module 3 Politique cyclable dans les textes	2,0	3	3,5	PCC avec stratégie propre vélo, mesures programmées, objectifs quantifiables. Coordination avec l'urbanisme.	O
Module 4 Moyens et Acteurs	2,0	3	3,5	Plan d'investissement à court terme et projets à moyen terme. Coordinateur vélo désigné (description de fonction) et définition transversale des tâches.	O
Module 5 Infrastructure et sécurité	0,9	2	2,5	Réseau d'itinéraires principaux avec respect des standards de qualité et élimination des points noirs. Entretien régulier et matériel spécifique nécessaire; suivi efficace de problèmes. Sensibilisation récurrente à la sécurité vélo. Contrôles et campagnes de police (vitesses). Stationnement de types divers dans les quartiers, aux pôles et aux nœuds intermodaux (gares, arrêts principaux). Système de location de vélos.	A+S
Module 6 Communication et Education	1,3	2	3	Information continuellement mise à jour et facilement accessible, y compris information sur les visions, objectifs et projets (carte vélo, site web). Formations vélo en conditions réelles : généralisés pour les écoliers et actions ciblées pour adultes.	P
Module 7 Promotion et Partenariats	1,0	2	2,5	Actions de promotion de l'usage du vélo en partenariat avec l'enseignement (prim, sec, sup), les entreprises, les commerces.	P
Module 8 Actions complémentaires	1,0	2	2,5	Zone 30 sur une grande partie de la commune, SULs généralisés, stationnement vélo attractif, stationnement auto payant (tarif dissuasif). Intégration du vélo dans le dossier tram, renforcement de l'intermodalité. Cheminement et stationnement vélo dans tout projet d'urbanisme, de construction (RCU).	O
Module 9 Evaluation et Impacts	1,3	2	2	Comptages réguliers sur l'ensemble du réseau principal et enquêtes récurrentes. Analyse détaillée des statistiques d'accidents vélos et actions de suivi	O

3. ACTIONS : ROULER À VÉLO

Champ d'action : infrastructures et réseau vélo

Repères pour le réseau vélo

Objectif général : développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, direct, cohérent, confortable, agréable).

Les besoins des cyclistes doivent être le point de départ du réseau et des infrastructures. Le réseau qui attirera le plus de cyclistes doit se rapprocher d'un ensemble de 5 critères de qualité, internationalement reconnu.

- **Sécurité** : en situation mixte dans une circulation lente et faible, et ailleurs sur des aménagements séparés bien conçus
- **Rapidité** : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide
- **Cohérence** : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non,...)
- **Confort** : offrant des revêtements lisses, bordures abaissées, bon entretien, éclairage, balisage
- **Agrément** : traversant un cadre agréable (urbain ou naturel), sans nuisances (bruit, pollution, stress) et sécurisant (sécurité subjective)

En pratique, il est souvent impossible de satisfaire l'ensemble de ces critères: longer les grandes routes est souvent rapide mais peu agréable, des voies lentes peuvent être agréables et confortables mais présenter des détours et un sentiment d'insécurité nocturne, Des arbitrages seront nécessaires, tenant compte des destinations, des publics cibles, etc. Mais le principe est de tenter de satisfaire au mieux aux critères de qualité.

Pour assurer une certaine cohérence, les actions privilégient un travail soit sur des itinéraires complets, soit sur un quartier dans son ensemble.

Comme l'indique l'étude Presto, les villes 'débutantes' en terme cyclable doivent prioritairement agir sur leur volet infrastructures pour développer leur politique cyclable. L'audit Bypad révèle une cote plus faible sur ce volet avec comme ambition d'avancer significativement sur ce sujet.

Le projet Wallonie cyclable répond à la situation liégeoise puisqu'il définit un minimum de 80 % du subside à investir dans l'infrastructure.

Ce saut qualitatif en terme d'infrastructure se traduit par la **définition et la mise en place d'un réseau structurant d'itinéraires cyclables prioritaires** à mettre en place dans le cadre du projet. C'est l'action levier du volet aménagement.

3.1 Identification du réseau prioritaire

Pour définir ce réseau structurant, une méthodologie en plusieurs points a été mise en place.

Le groupe de travail a identifié deux centralités à haut potentiel, génératrices de déplacements et lieux d'intermodalité : le centre ville et la gare des Guillemins. Ces deux centralités sont à connecter entre elles et avec les quartiers, en priorisant la zone dense de la vallée.

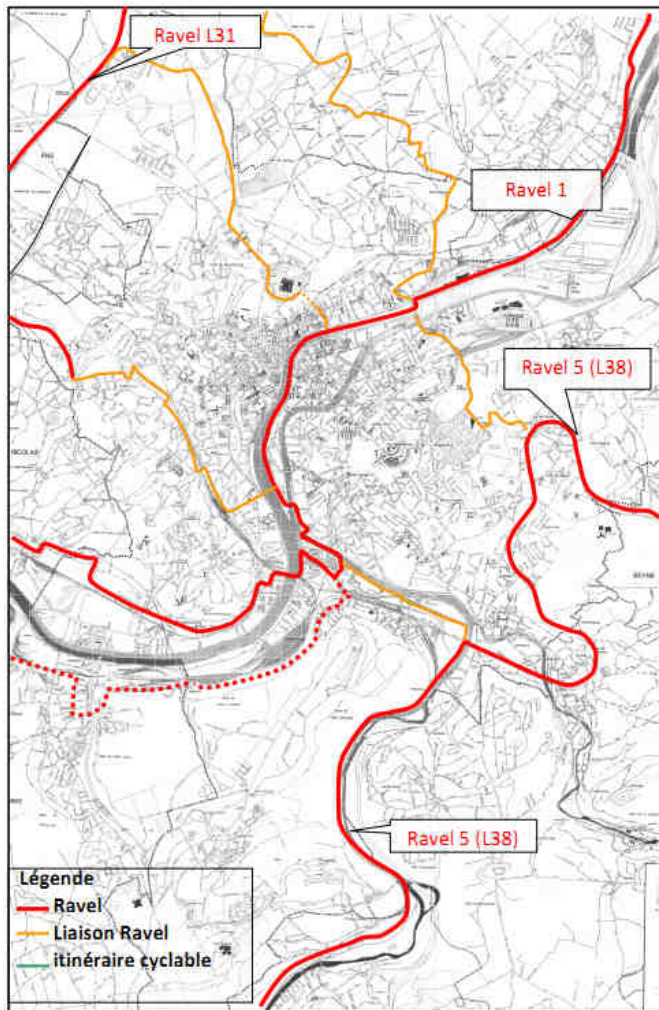
Un maillage composé de 6 itinéraires a ainsi été défini en tenant compte d'une série de critères dont le relief, la densité, la desserte des pôles commerciaux, la desserte des quartiers, la résolution des points noirs ... Ce réseau totalise 35 km d'itinéraires

Ces itinéraires ont, parallèlement, été identifiés en tenant compte des programmations et réalisations existantes. En effet, le PCIC (Plan Communal d'Itinéraires Cyclables actualisé en novembre 2010), en tant qu'outil d'orientations et d'aide à la décision, définit un réseau dense d'itinéraires à l'échelle de la ville. Il propose un maillage fin, dont les projets de réfection des voiries tiennent compte en appliquant les principes d'aménagements recommandés en fonction du type de voirie et du type d'itinéraires. Cependant il était nécessaire d'identifier une surcouche prioritaire et structurante à mettre en place, sur base des réalisations ou projets existants ou programmés à court terme.

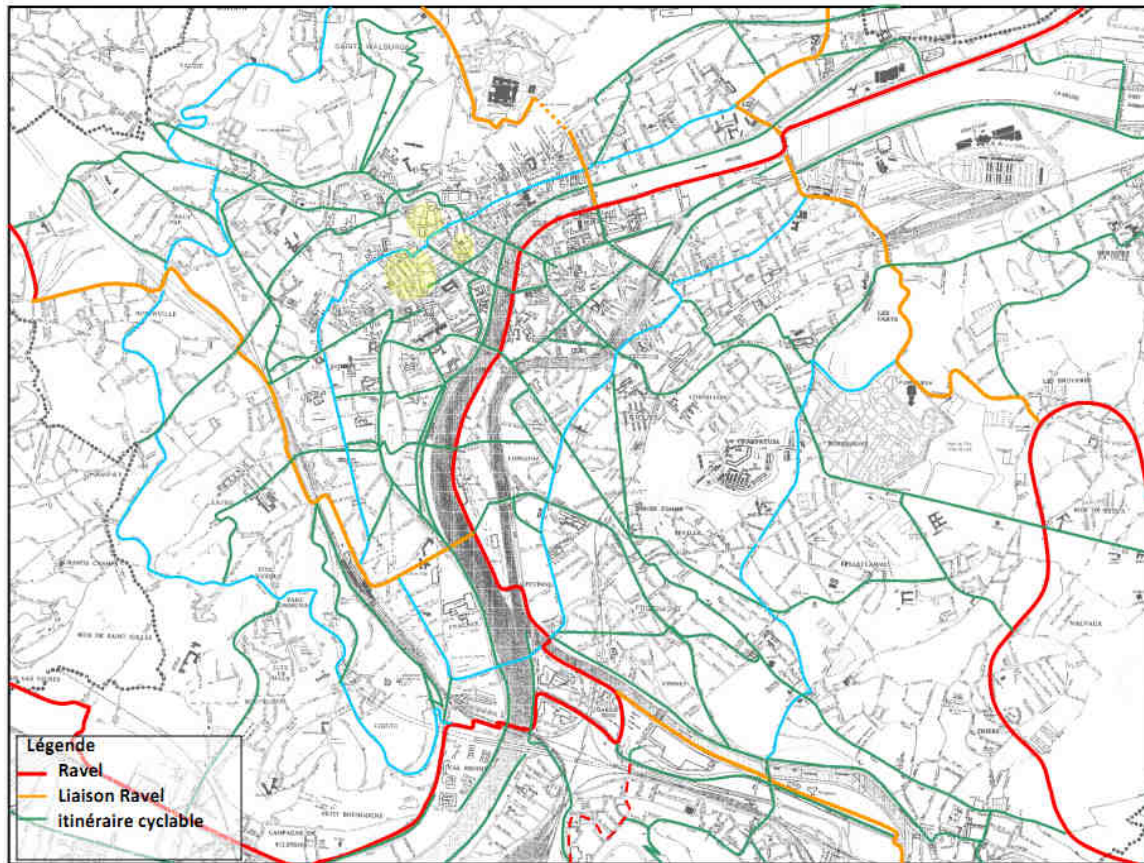
En fonction du PCIC et des aménagements existants (Ravel,...), le réseau structurant a été mis en évidence via 6 itinéraires et 4 jonctions. Ces jonctions renforcent les connexions et le maillage.

Cette double approche, à partir du potentiel (pôles, relief, densité, commerces, quartiers) et à partir du PCIC, converge vers la mise en évidence des mêmes itinéraires qui constituent le réseau structurant.

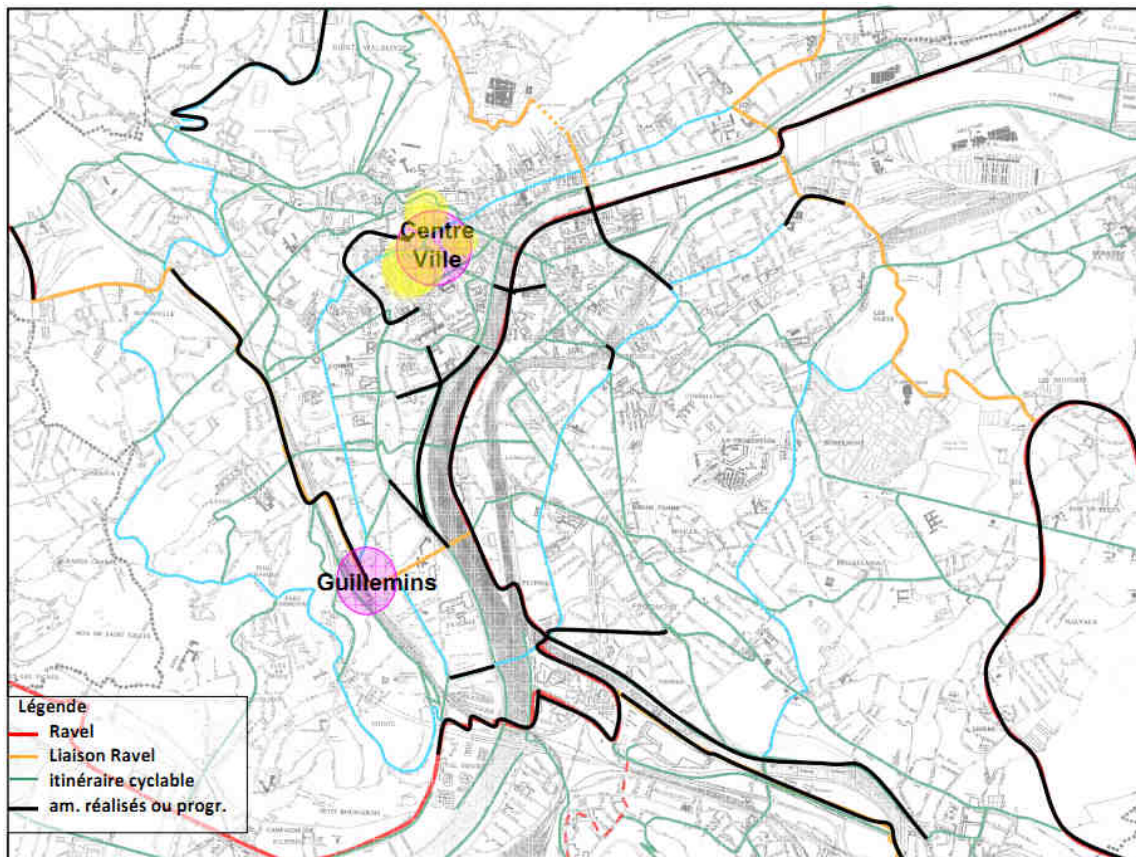
3.1.1) Le PCIC à l'échelle de la Ville



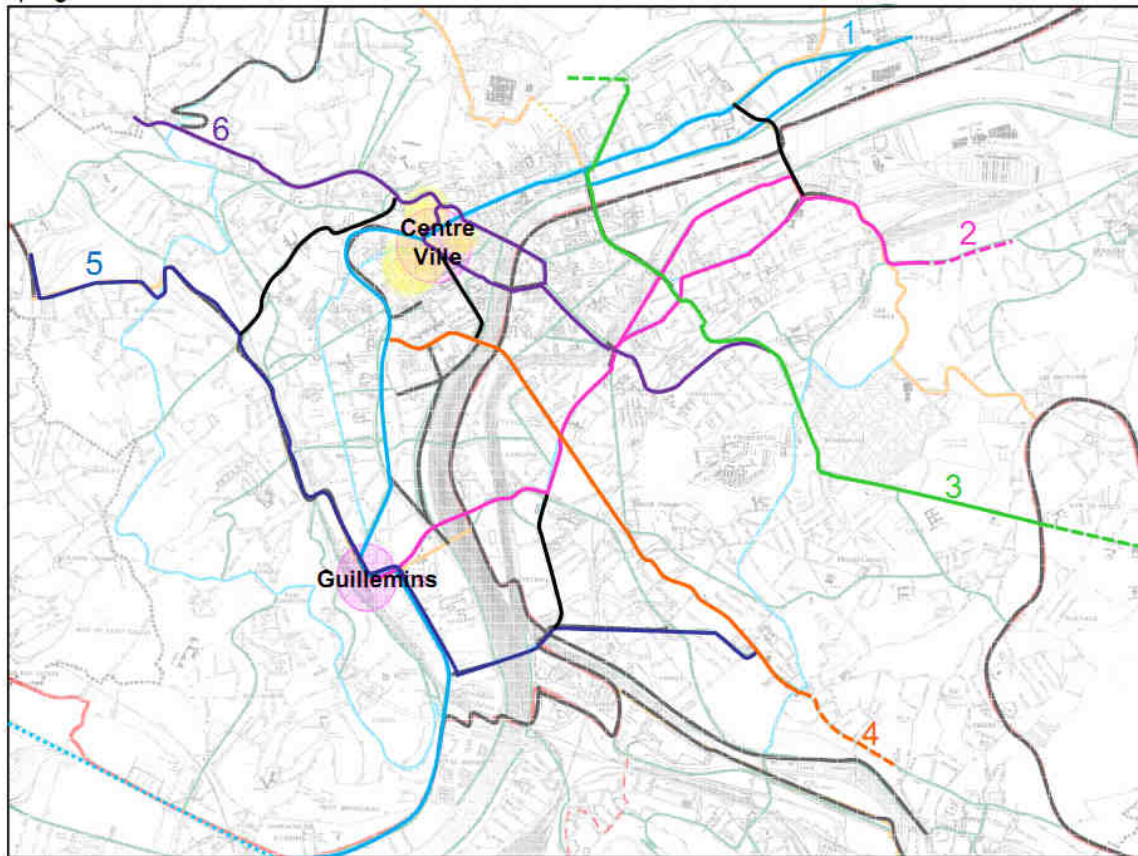
3.1.2) Le PCIC à l'échelle du centre ville



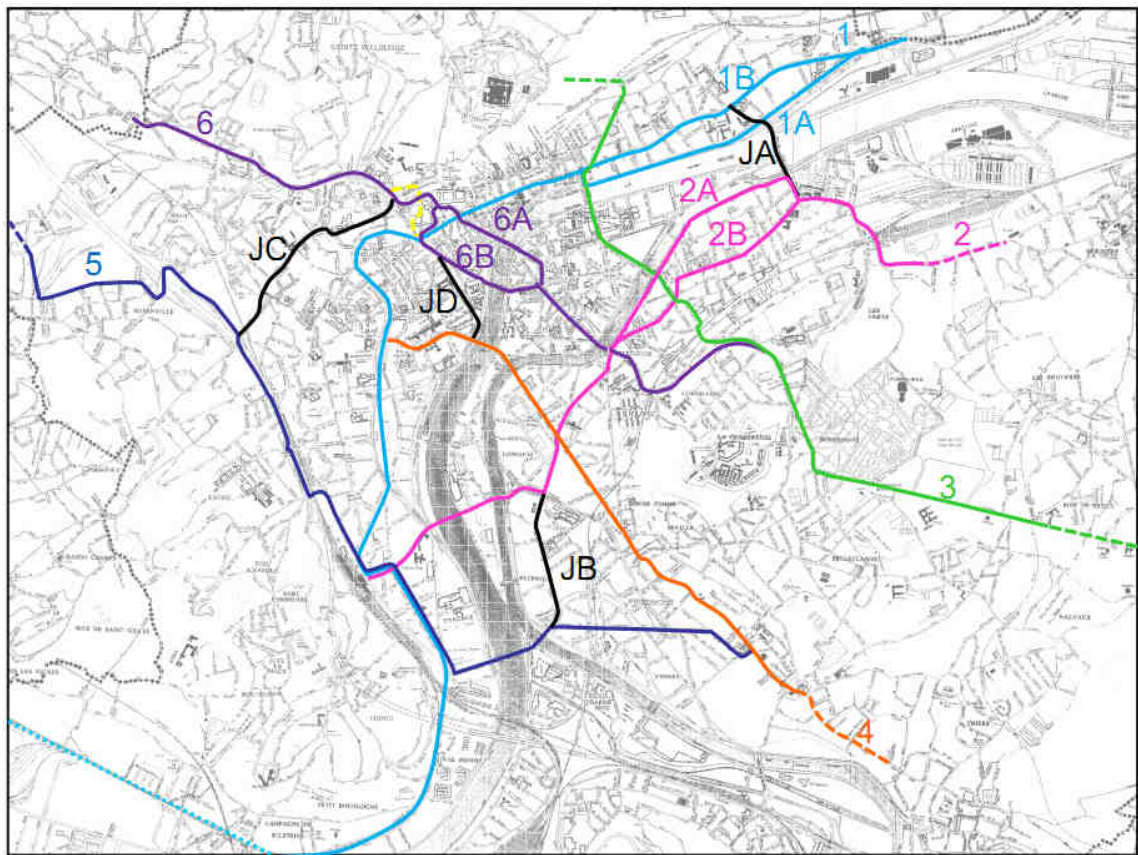
3.1.3) Les aménagements cyclables réalisés ou programmés.



3.1.4) Le réseau structurant articulé autour des 2 pôles

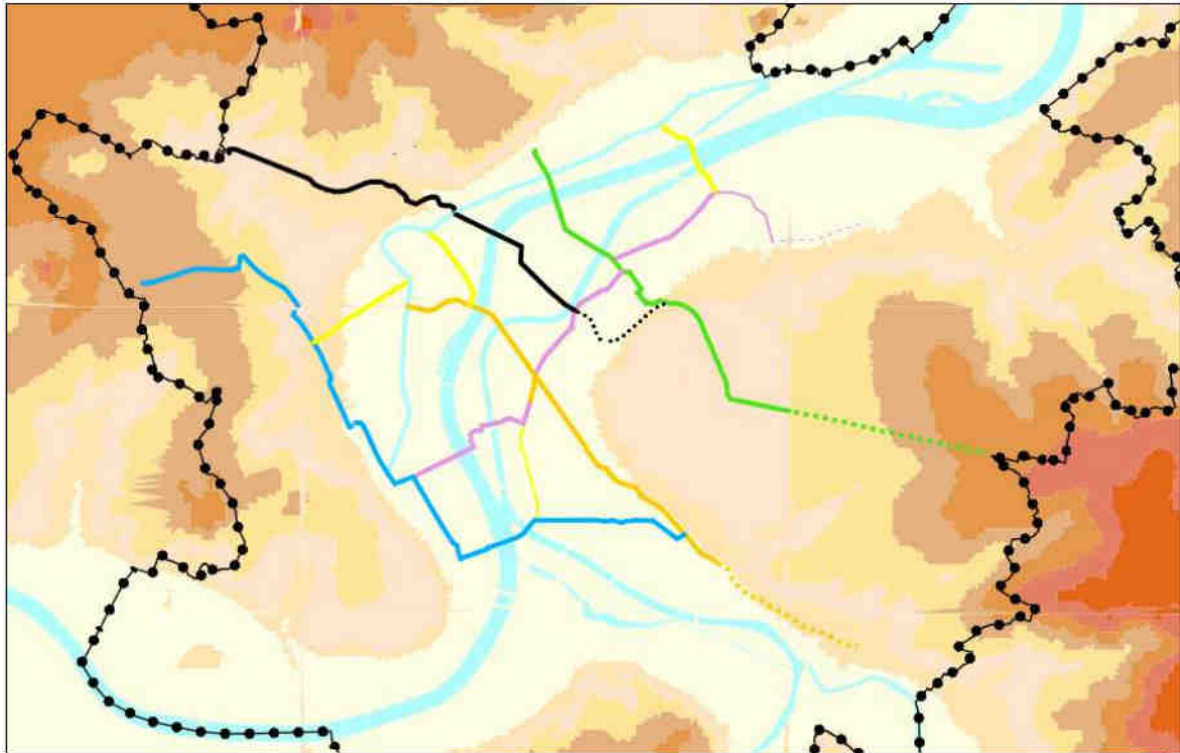


3.1.5) Structure finale : 6 itinéraires et 4 jonctions



Le réseau au vu des éléments suivants

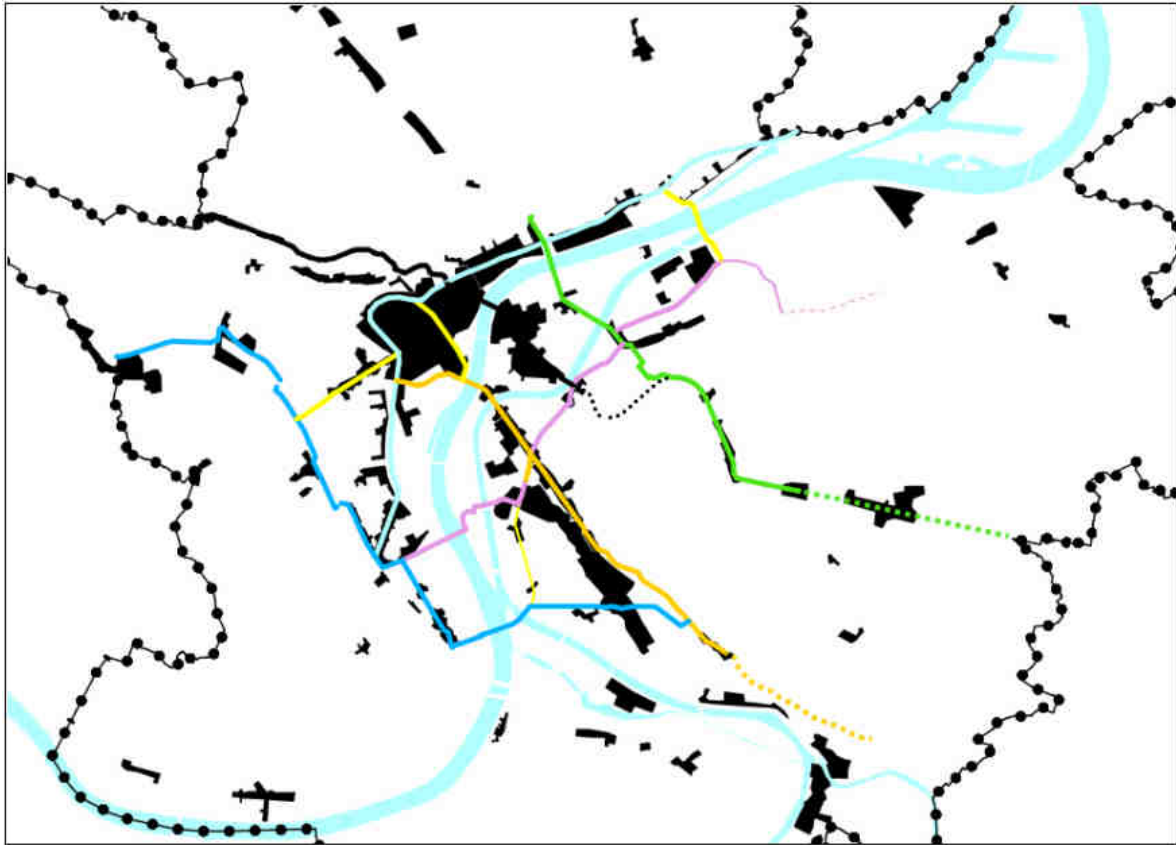
- 1) Intégration du relief :
- Itinéraire 1 et 2 en vallée
 - Itinéraire 5, 6 et 4 partiel en flan de colline
 - Itinéraire 3, 6, 4, 2 et 5 traversant



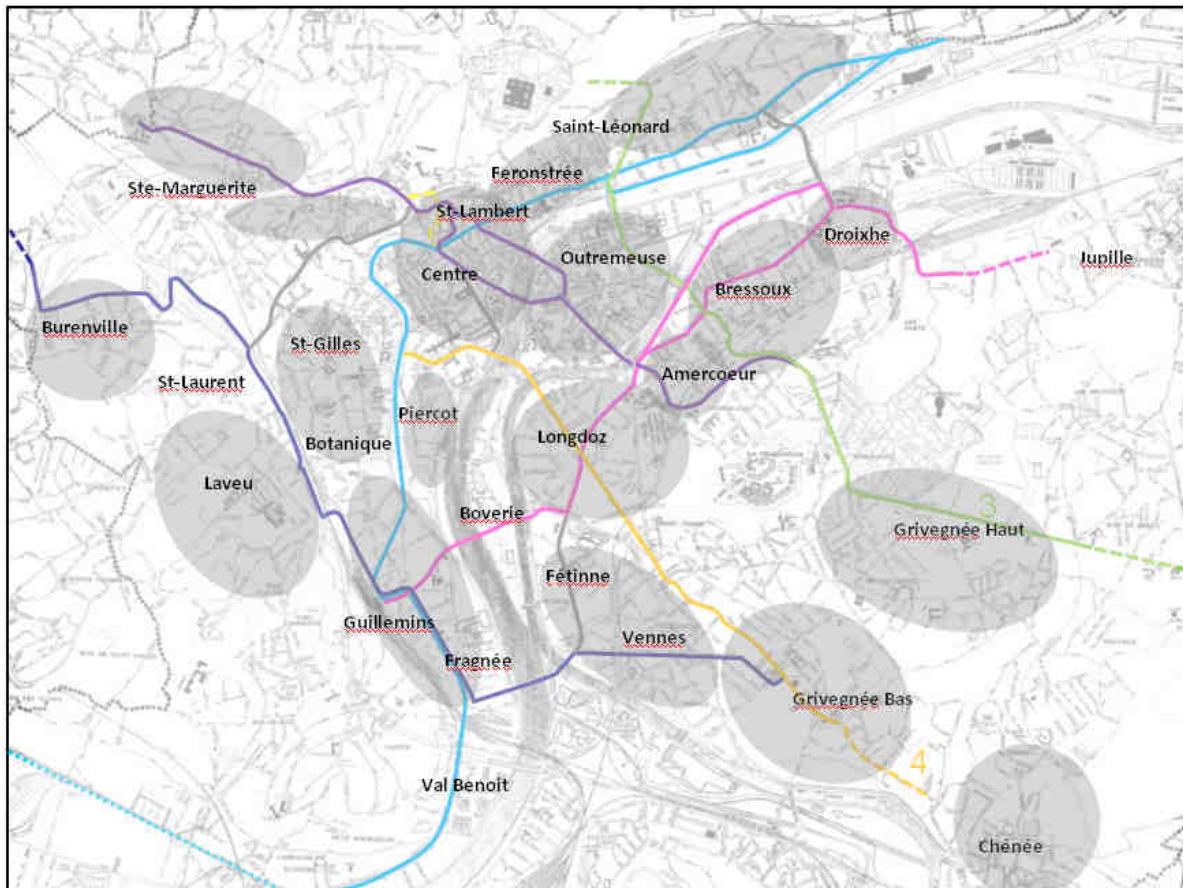
2) La densité d'urbanisation



3) La desserte des pôles commerciaux



4) La desserte des quartiers



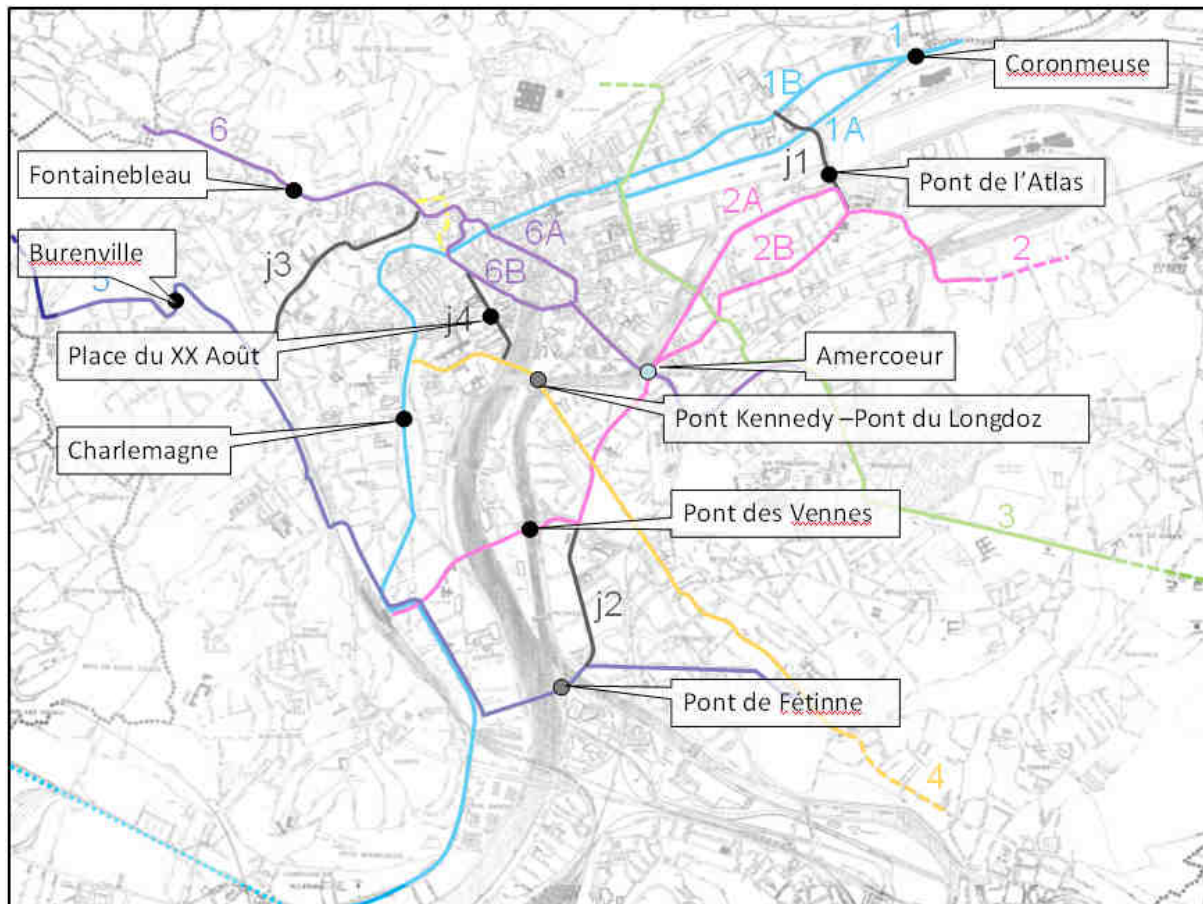
Les itinéraires vont soit longer ou traverser les quartiers. Sur deux itinéraires, ils se dédoublent en proposant les deux alternatives.

Au cœur des quartiers, dans un tissu urbain plus dense, les aménagements seront plutôt de type mixte avec une sécurisation liée à la réduction des vitesses et du trafic (quartier apaisé). Ils assureront une desserte fine.

Sur les axes principaux et interquartiers plus larges, les aménagements seront de type séparé, avec moins de connexion mais en site propre.

Le dédoublement de l'itinéraire 1 et 2 offre deux tracés complémentaires. En fonction de l'expérience du cycliste et de son trajet (à destination du quartier ou en transit), il choisira l'un ou l'autre.

5) Les 'points noirs' concernés sur ces itinéraires



Le réseau structurant touche directement 10 points noirs sur les 15 recensés par la Ville et les associations cyclistes.

Le réseau structurant doit offrir un degré de sécurisation élevé, permettant au cycliste tant néophyte qu'aguerri de se déplacer de façon sûre, rapide et confortable.

En terme d'aménagement sur le réseau structurant, une première option abordée avec le groupe de travail portait sur la définition d'un standard de qualité à appliquer à tous les itinéraires. Exemple : un site réservé pour les cyclistes de minimum 1,50 m, soit marqué, soit séparé.

Si cette option pouvait sembler très volontariste à priori, elle s'est révélée inadéquate et non souhaitable au vu du tissu urbain liégeois. En effet, une telle approche limite la présence des itinéraires là où l'espace est large et ne permet pas un passage au cœur des quartiers. Ainsi par exemple sur l'itinéraire 4, le groupe de travail a identifié le passage de l'itinéraire via la rue Belvaux et Vinâve plutôt que sur le boulevard de Douai. Par ailleurs la piste cyclable n'offre pas une réponse appropriée à tous les types de situations.

Cependant deux principes guident les aménagements :

- Si la vitesse autorisée est égale ou supérieure à 50 km/h, un espace propre sera réservé au cycliste soit via une piste cyclable marquée, soit via une piste cyclable séparée ;
- Si la vitesse autorisée est égale à 30 km/h, la mixité sera d'application avec un marquage suggéré sur le réseau structurant. Outre la réduction de la vitesse, des mesures de circulation peuvent également être appliquées afin de limiter le volume de circulation.

Ainsi il en est ressorti qu'au sein d'un même itinéraire, différents types d'aménagements peuvent se succéder à condition que la visibilité et la continuité de l'itinéraire soit garantie, en soignant les transitions aux carrefours et en uniformisant chaque type d'aménagement.

Ces mesures seront détaillées dans la présentation des itinéraires.

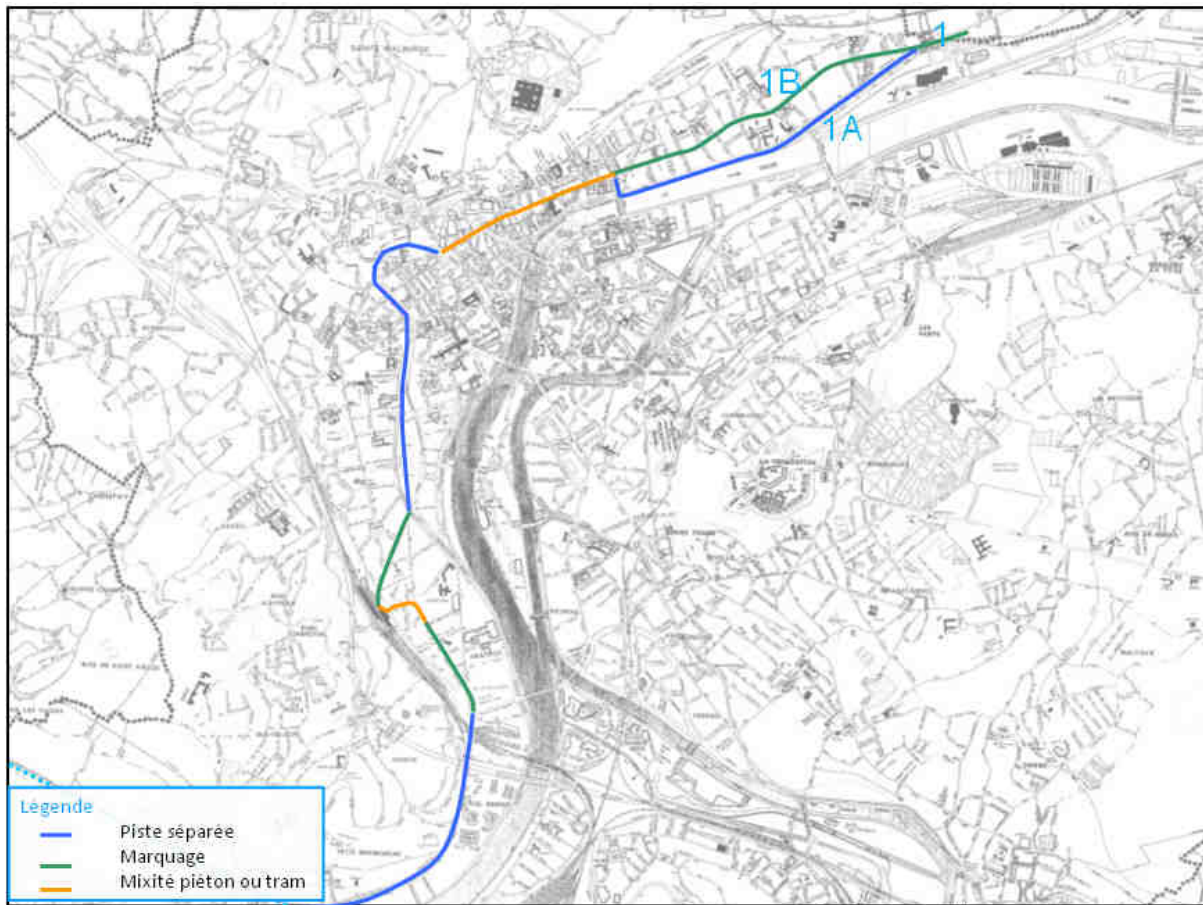
La mise en zone 30 de quartiers est, plus qu'une mesure cyclable, une mesure globale au profit des différents usagers et des habitants. La mesure cyclable est dans ce cas un levier pour améliorer la qualité de vie en ville, au-delà des avantages positifs du vélo pour la collectivité.

Le développement de trois quartiers 'apaisés' dans le cadre de cette candidature répond à cet objectif : par la mise en zone 30, la création de portes d'entrées dans les quartiers ou la mise en place de mesures de circulation, l'automobiliste est invité à adapter sa vitesse et son comportement à la fonction de séjour, résidentiel, d'espace public, de rencontre de la rue et non plus uniquement à la fonction de circulation de la route.

Le réseau cyclable emprunte autant des voiries régionales que communales. C'est la cohérence générale du déplacement qui est prise en compte et non le gestionnaire de voirie. Cependant, au vu de la priorité des investissements issu de Wallonie Cyclable sur le réseau communal, le SPW et la SRWT sont également sollicités pour participer à la cyclabilité du réseau régional.

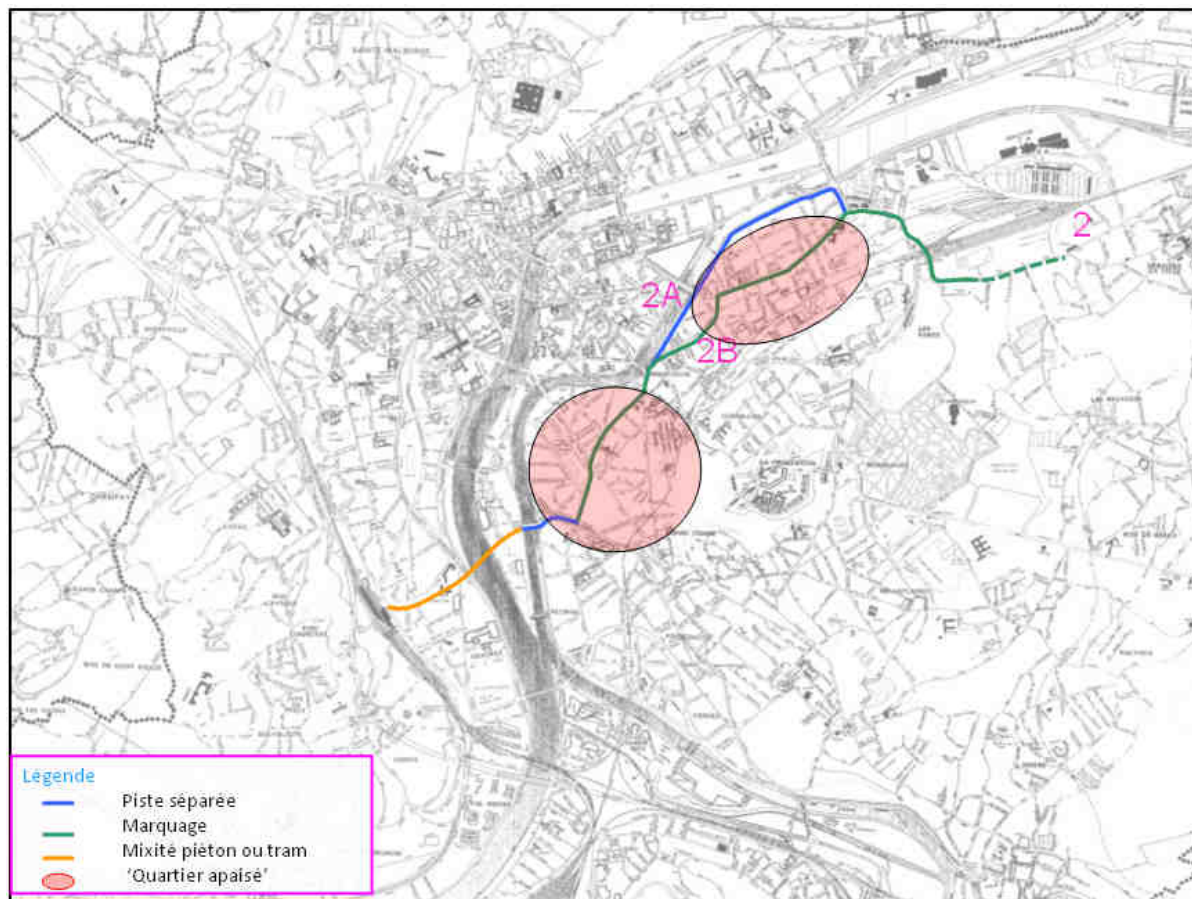
3.2 Analyse des itinéraires et des aménagements prévus

Itinéraire 1 : Guillemins – Centre-Ville. Longueur : 6 km.



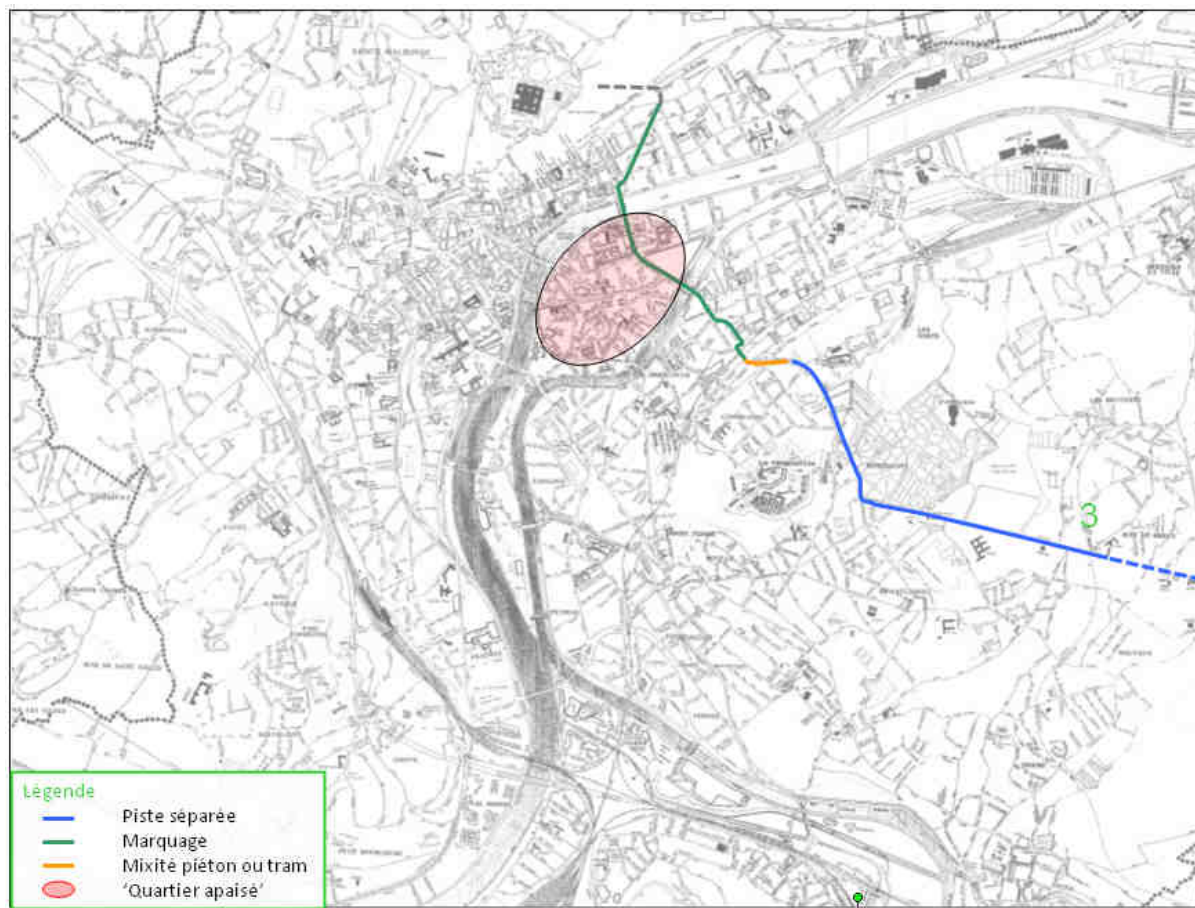
- Itinéraire situé en rive gauche, en vallée ;
- Axe Sclessin – Guillemins – Centre-ville – Saint-Léonard – Herstal ;
- Connexion forte Guillemins – Centre ville. L’axe Avroy – Sauvenière offrira un espace séparé et central, plat, visible et direct ;
- Horizon tram 2017. L’itinéraire suit sur sa majeure partie le tracé du tram et montre l’importance de l’intégration du vélo dans le dossier du tram. Aucune intervention directe via Wallonie Cyclable n’est prévue ;
- Une première intervention aura lieu au printemps 2012, elle intégrera une piste cyclable sur le boulevard de la Sauvenière, côté gauche.
- Déclinaison 1A – 1B, en fonction de la destination. La branche 1A comprendra un site séparé parallèle au tram alors que la 1B qui traverse le quartier Saint-Léonard comprendra un itinéraire suggéré avec de mesures de circulation et de réduction de vitesse lié au tram ;
- Connexion avec les itinéraires 2, 3, 4, 5 et 6.

Itinéraire 2 : rive gauche – rive droite. Longueur : 5km.



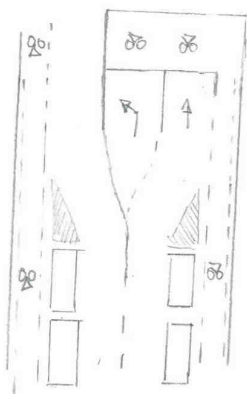
- Itinéraire en vallée qui connecte rive gauche et rive droite, et notamment le quartier des Guillemins avec la rive droite ;
- Itinéraire sur l'axe de développement urbain Guillemins – Boverie – Médiacité/Longdoz comprenant la création d'une esplanade, d'un nouveau boulevard urbain, d'une passerelle cyclo-piétonne ainsi que du nouveau CIAC (Centre International d'Art et de la Culture issu de la rénovation du Mamac existant), via un financement européen Feder ;
- Itinéraire qui se prolonge vers les quartiers Bressoux – Droixhe et à plus long terme vers Jupille ;
- Point noir : franchissement du Pont des Venues (SPW) ;
- Déclinaison 1 A – 1 B, en fonction de la destination. L'itinéraire 2 A longe la Dérivation en site propre depuis le carrefour Amercoeur jusqu'au pont Atlas alors que le 2B passe au travers du quartier via un itinéraire suggéré. Dans cet optique, le quartier Bressoux est appelé à devenir un quartier apaisé : il sera mis en zone 30 et des effets de portes seront créés en concertation avec les habitants et les acteurs du quartier ;
- Le quartier du Longdoz est aussi appelé à se transformer en quartier apaisé. Le tronçon de l'itinéraire 2 sera marqué en suggéré. Les options proposées par le groupe de travail relatives à ce quartier sont détaillées dans la fiche relative à l'itinéraire 4 ;
- Connexion avec les itinéraires 1, 3, 4, 5 et 6.

Itinéraire 3 : Itinéraire traversant, de Robermont à Saint-Léonard. Longueur : 5km.

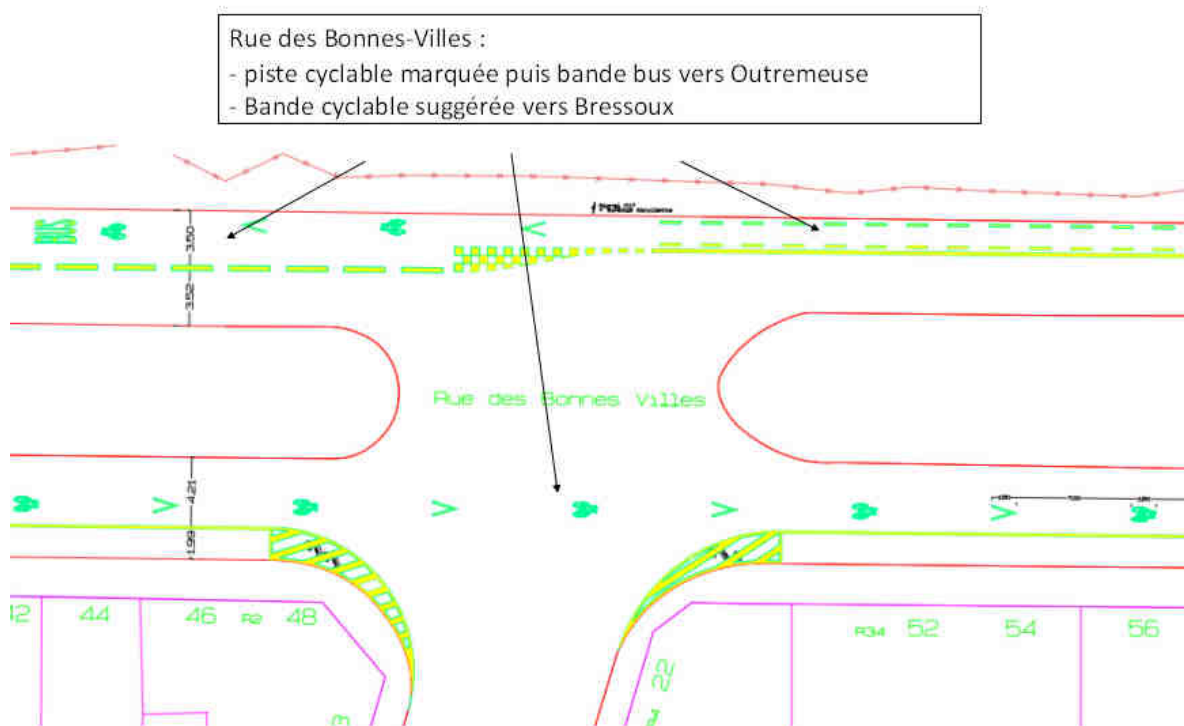
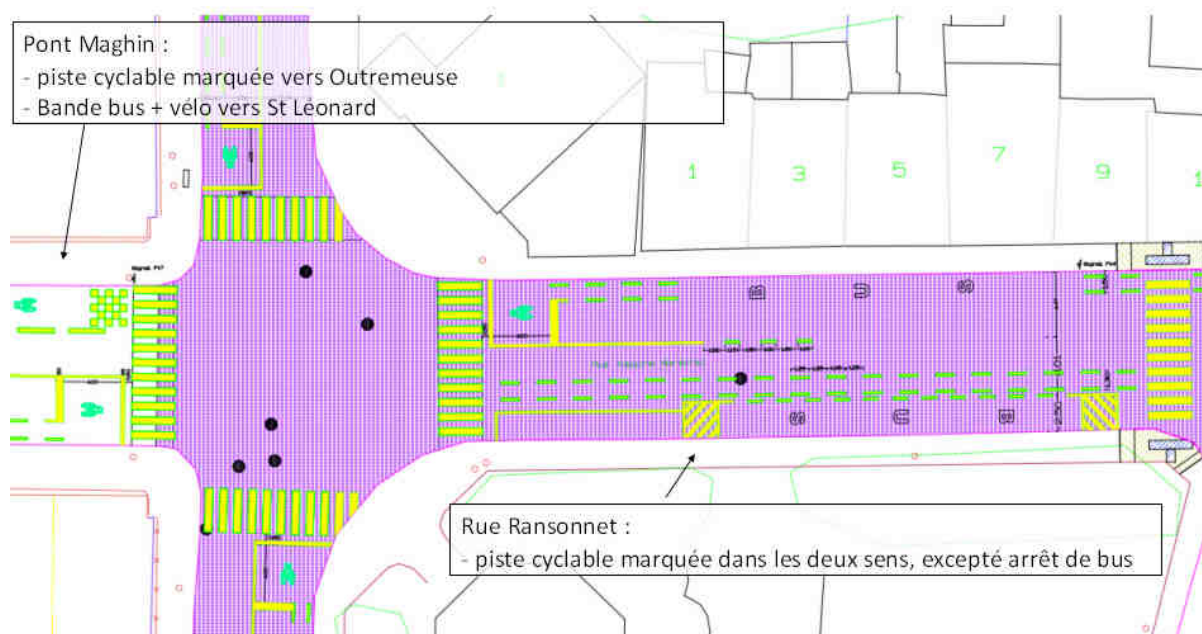


- Itinéraire traversant rive gauche – rive droite.
- Axe Fléron (N3 SPW) – Grivegnée haut – Robermont – Bressoux – Outremeuse – Saint-Léonard - ...Citadelle.
- L'aménagement sur la rue de Herve est du ressort du SPW. Une proposition avancée avec le groupe de travail est la création d'une piste cyclable située entre le trottoir et le stationnement, au lieu de la bande centrale continue de tourne-à-gauche. A l'approche des carrefours, le tourne-à-gauche serait maintenu et le stationnement supprimé. La piste cyclable séparée deviendrait marquée avec un sas vélo.

Schéma explicatif :

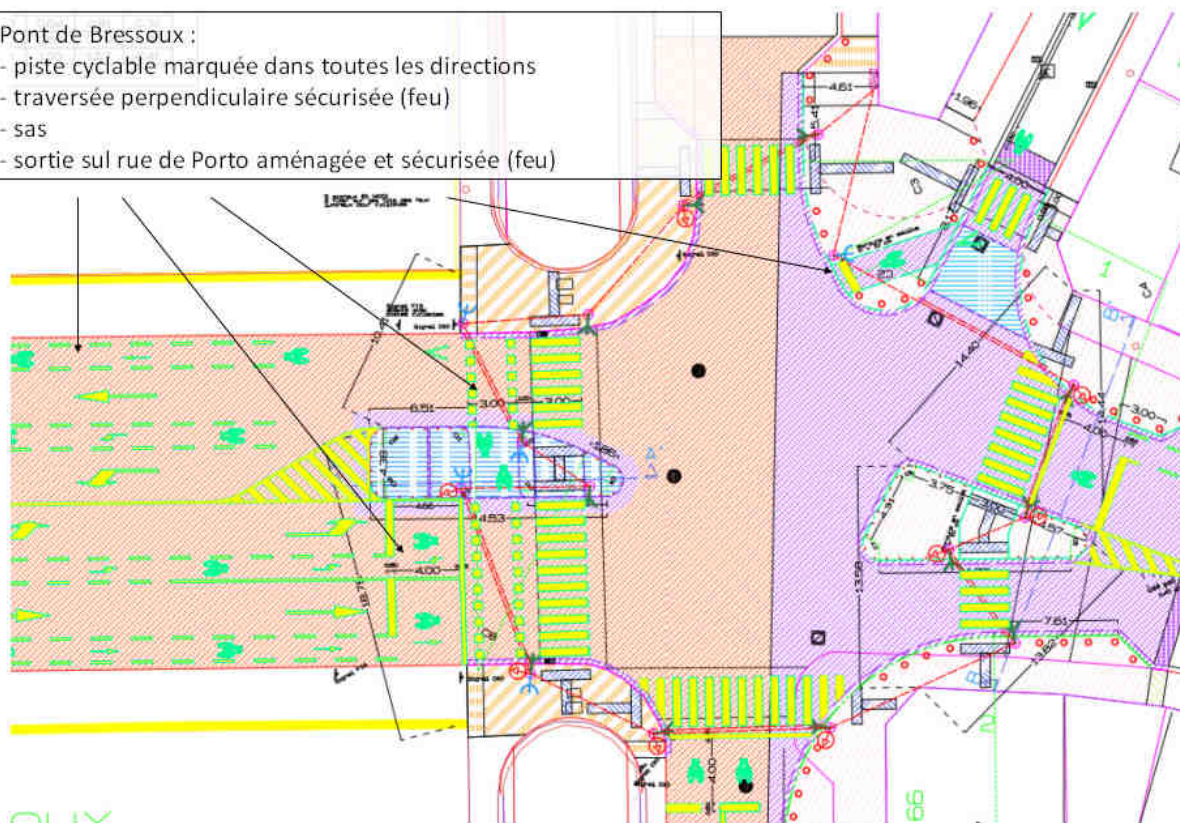


- Thier du Bouhay : aménagement d'une zone de rencontre avec revêtement cyclable adapté
- Quartier apaisé Bressoux
- Axe Pont Maghin-Pont de Bressoux : aménagement cyclable réalisé avec le financement de la présélection :



Pont de Bressoux :

- piste cyclable marquée dans toutes les directions
- traversée perpendiculaire sécurisée (feu)
- sas
- sortie sul rue de Porto aménagée et sécurisée (feu)



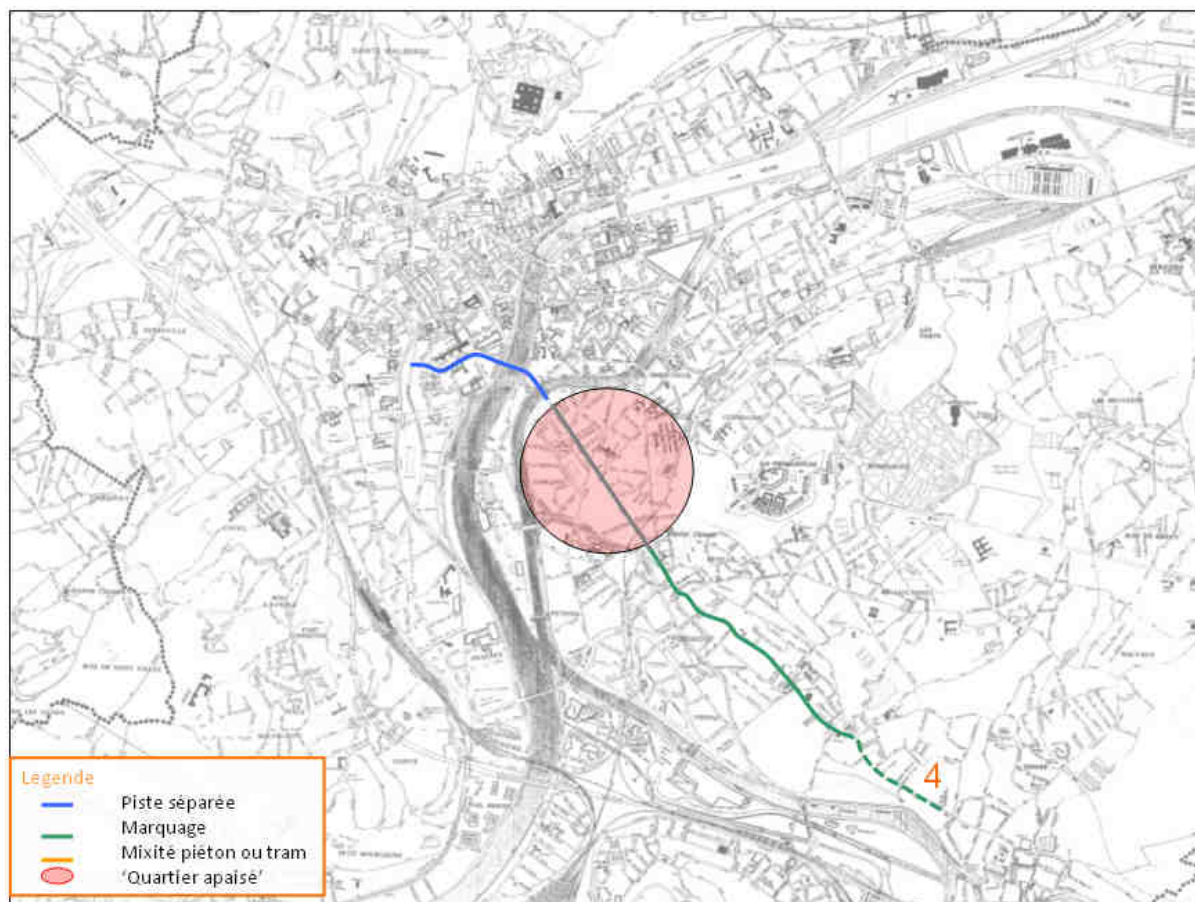
- L'itinéraire se prolonge sur la rue Maghin vers le pôle culturel et de mairie de quartier de la place Vivegnis
- A long terme, le franchissement des coteaux jusqu'à la Citadelle via un moyen mécanique permettrait de connecter le haut et le bas de la ville. Les habitants des quartiers Citadelle, Sainte-Walburge et Rocourt pourraient utiliser le vélo comme mode de déplacement quotidien vers le centre ville vu le problème de la forte déclivité au retour résolu.

Illustration : le funiculaire de Spa



- Connexion avec les itinéraires 1, 2 et 6.

Itinéraire 4 : Itinéraire traversant rive gauche –rive droite, en flan de colline reliant Chênée au centre ville via le quartier du Longdoz. Longueur : 3,5 km.

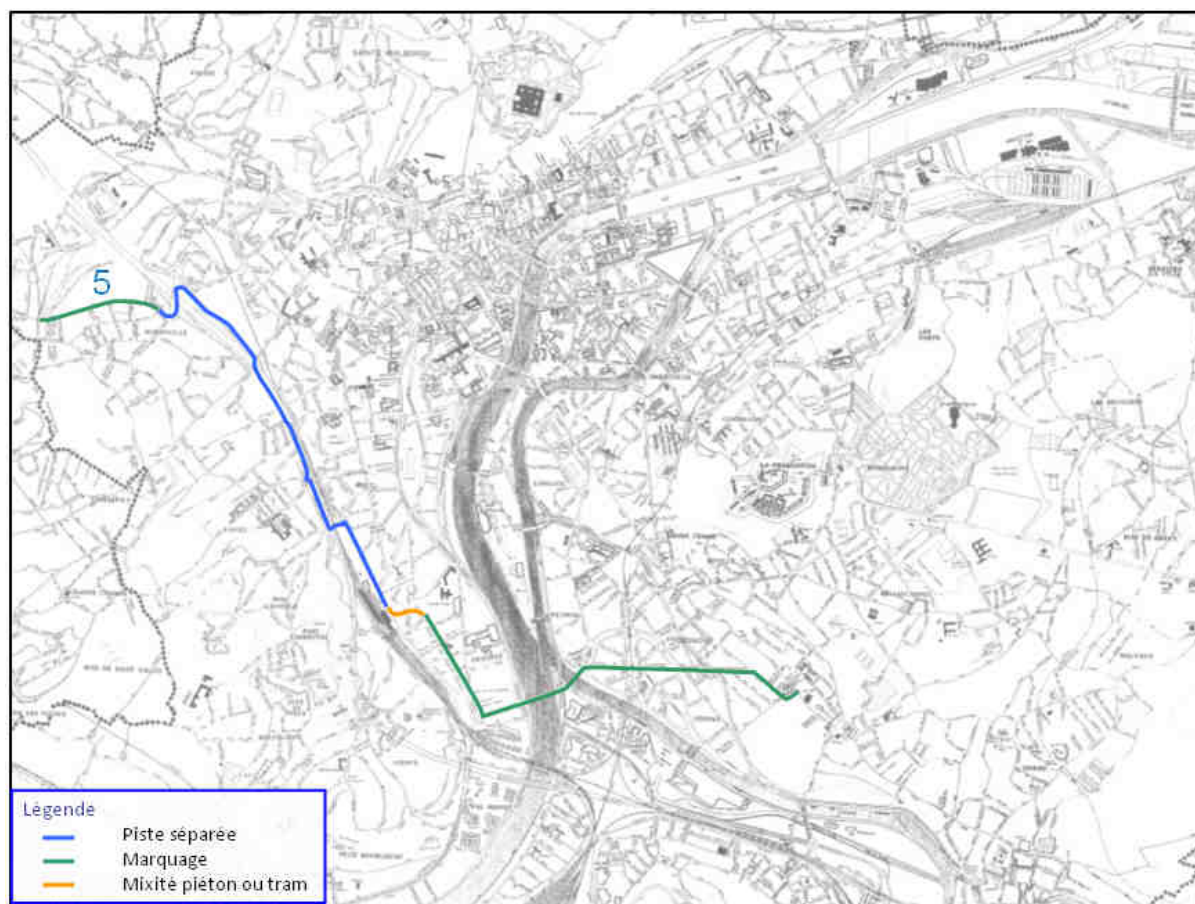


- Itinéraire en vallée et à flan de colline qui connecte les quartiers Chênée – Grivegnée bas – Longdoz et centre.
- Cet itinéraire emprunte les rues Haute-Wez, Belvaux, Vinâve, rue Large. Ces rues n’offrent pas la possibilité de créer un site propre pour les cyclistes mais elles ont été choisies, plutôt que les boulevards de Froidmont, du Douai et le quai des Ardennes, au vu de la meilleure desserte des quartiers qu’elles offrent.
- Au niveau du quartier Longdoz, le point crucial de l’itinéraire est la rue Gretry. En heure de pointe, elle est un point noir pour la circulation des bus. Les cyclistes eux se retrouvent englués dans la circulation. Rendre cet axe cyclable nécessite une requalification qui doit profiter à tous les usagers ainsi qu’aux riverains et commerçants. Ainsi il a été décidé de travailler sur base d’un processus participatif avec le quartier, dans le cadre de la création d’un quartier apaisé.
- Cependant le groupe de travail a émis plusieurs pistes de solutions d’aménagements :
 - La création d’une piste cyclable séparée passant derrière les arrêts de bus. Cette piste nécessite la suppression du stationnement et risque de créer des conflits entre piétons et cyclistes aux arrêts de bus qui sont forts fréquentés
 - La suppression du trafic de transit (redirigé en amont vers les quais) en créant au niveau de la Place Brenu un espace réservé aux bus, piétons, cyclistes et camions de livraisons via un aménagement intégrant une écluse à bus. Ainsi, l’accessibilité et la desserte des riverains seraient assurées, le parking maintenu (rue

commerçante), le passage des bus fluidifié et les cyclistes s'intégreraient de façon mixte dans un trafic redevenu local. Cette proposition d'aménagement présente de nombreux avantages mais doit être affinée au niveau du report de trafic et faire l'objet d'un plan de mobilité général sur le quartier. La réflexion sur le quartier Gretry va de pair avec la réflexion globale de quartier apaisé.

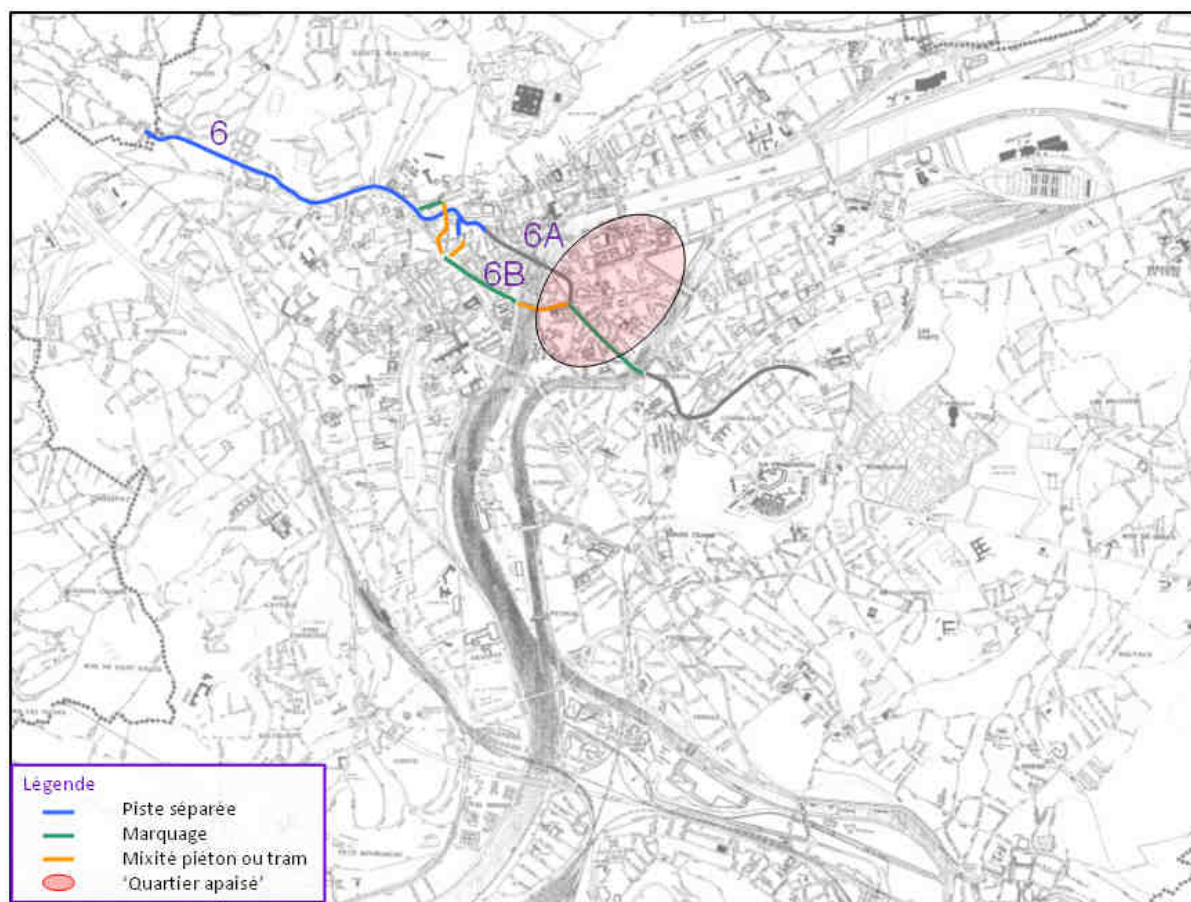
- L'itinéraire passe ensuite le Pont du Longdoz et le Pont Kennedy jusqu'au rond point Chiroux. Un réaménagement de cet axe est en cours d'étude et programmé au printemps 2012. Il intègre confortablement les vélos. Ainsi sur le Pont Kennedy, le projet prévoit la création d'un site réservé pour les cyclistes de 2 m séparé par un marquage de 50 cm.
- L'avenue Destenay connecte l'itinéraire au boulevard d'Avroy. Cette avenue assez large, gérée par le SPW, de type routier (avec berme centrale) est le chaînon manquant du tronçon central de cet itinéraire. C'est pourquoi un budget pour l'intégration cyclable est prévu dès la première année.
- L'itinéraire se connecte aux 1, 2 et 5

Itinéraire 5 : De Burenville aux Vennes via les Guillemins. A flan de colline puis traversant. Longueur : 6,5 km



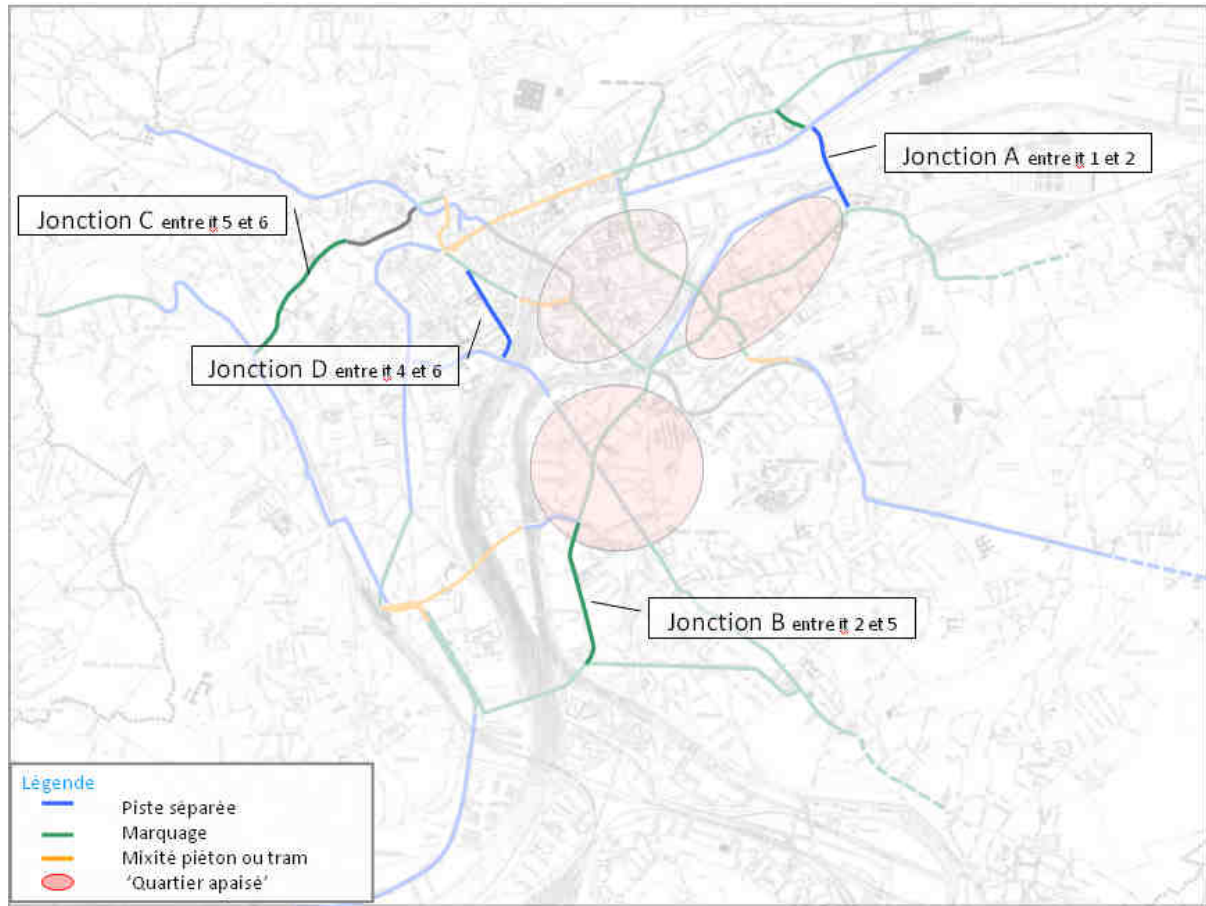
- Cet itinéraire est déjà partiellement existant mais un point noir majeur subsiste à hauteur des ronds-points Burenville. Un réaménagement global de ce carrefour est programmé par le SPW. Il intégrera les cyclistes. L'aménagement par la Ville de la rue Saint Laurent, comprenant une traversée cyclable sécurisée, est programmé au printemps 2012.
- L'itinéraire se prolonge au-delà des Guillemins vers le quartier des Vennes jusqu'à la connexion avec l'itinéraire 4.
- La traversée de l'axe Fragnée - Fétinne et les différentes connexions avec le Ravel constituent un autre point noir de cet itinéraire. Un réaménagement du Pont de Fétinne est programmé en 2012, en intégrant les cyclistes via deux D9 bi-directionnels. La bande bus du Pont de Fragnée sera également ouverte aux cyclistes. Cependant, c'est un réaménagement global qui serait nécessaire afin d'intégrer les cyclistes et permettre la continuité du Ravel 1 via le quai Gloesener. Un budget, complété par les apports des différents acteurs, est réservé la 4^{ème} année pour ce projet.
- La piste cyclable de l'avenue du Luxembourg sera refaite et élargie en 2012 dans le cadre des travaux lié au droit de tirage.
- La fin de l'itinéraire nécessite le passage par la place Ista (SPW), à adapter également pour les cyclistes.
- L'itinéraire se connecte aux 1, 2 et 4

Itinéraire 6 : De Sainte-Marguerite à Amercoeur via le centre. Itinéraire à flan de colline puis traversant. Longueur : 5 km.



- Cet itinéraire crée une connexion cyclable entre le quartier Sainte-Marguerite haut et le centre ville. Aujourd'hui cette connexion est très difficile, voire impossible.
- Une requalification de la rue de Hesbaye est proposée au profit de tous les usagers en créant notamment une piste cyclable séparée bi-directionnelle et en réduisant la largeur du sens unique à une voie de circulation.
- Ensuite dans un premier temps, l'itinéraire emprunte la rue Fond Saint-Servais, la passerelle Palais et l'îlot Saint-Michel pour rejoindre l'Opéra et se prolonger sur l'axe Régence - Passerelle.
- A l'horizon 2017, l'itinéraire emprunte la Place Saint-Lambert, rendant le dénivelé moins contraignant que via l'îlot Saint-Michel et permettant un passage tant sur la rue Léopold que sur la rue Joffre. Le type d'aménagement rue Léopold n'est pas encore défini à ce stade.
- En Outremeuse, l'itinéraire passe par la rue Puits-en-Sock qui sera mise en SUL. Le quartier Outremeuse est également un quartier à mettre en zone 30.
- L'itinéraire se prolonge via la route de Robermont (SPW) pour rejoindre l'itinéraire 3 vers Fléron.
- L'itinéraire se connecte aux 1 et 2.

Jonction A-B-C-D : 4 jonctions qui renforcent les connexions entre les itinéraires.



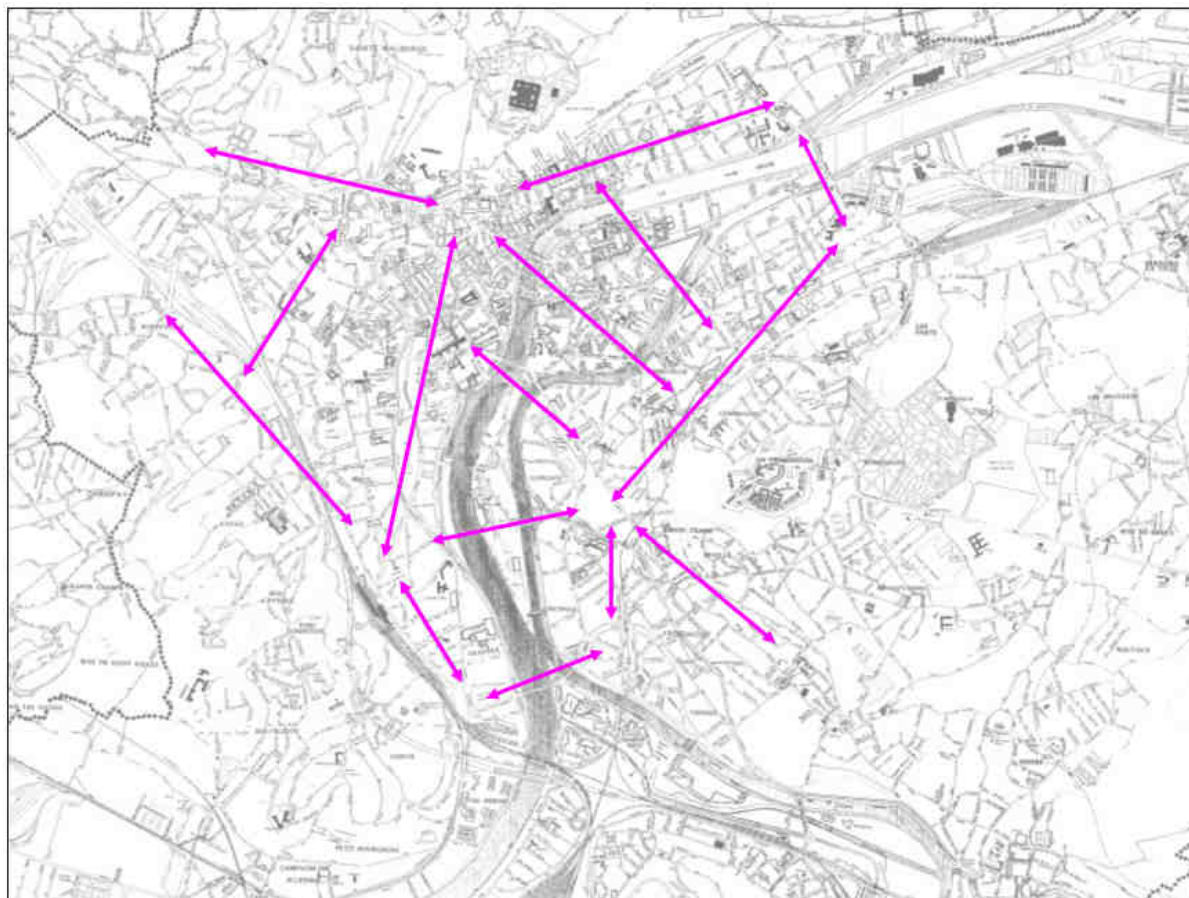
- Jonction A : Pont de l'Atlas et rue du Commandant Marchand. Horizon tram 2017
- Jonction B : Rue de Fétille : sécurisation du sul existant
- Jonction C : Mont Saint-Martin et rue Saint Laurent. Cette jonction présente un important trafic et plusieurs difficultés pour le transport public. Le groupe de travail liste différentes options de la plus légère à la plus forte :
 - Marquage d'une bande cyclable suggérée ;
 - Circulation locale via un passage réservé au bus, piétons et cyclistes au niveau du haut du Mont Saint Martin.
 - Mont Saint Martin mis en SU (sens autorisé du Cadran vers Saint-Laurent) avec un contre sens bus + vélo. Piste cyclable marquée dans la montée rue Saint-Laurent et descente en bande cyclable suggérée (puisque trafic local).

Ces propositions doivent faire l'objet d'une étude détaillée et d'une concertation avec le quartier

- Jonction D : Rue de l'Université et Place du XX Août. Lié au réaménagement de la place du XX Août, avec un accès au Pont Kennedy via la rampe d'accès.

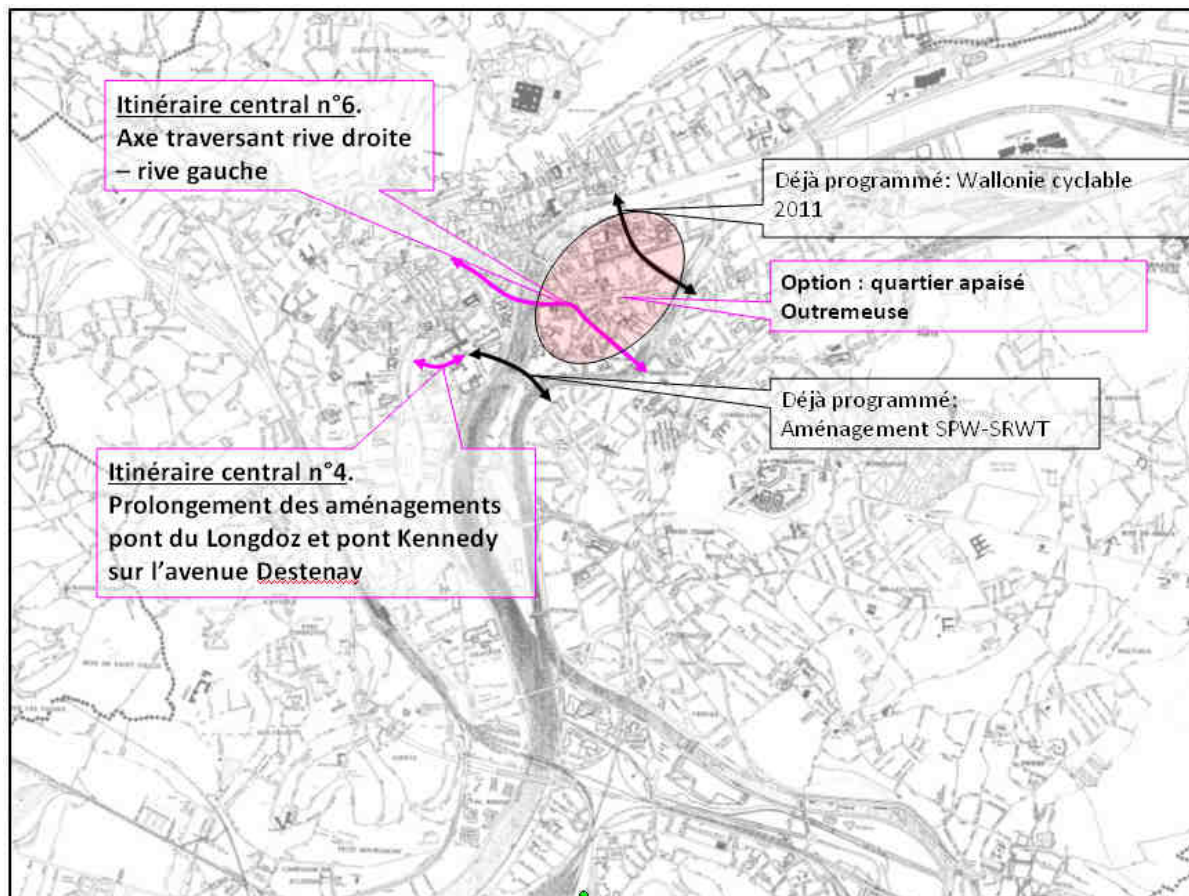
3.3 Programmation des itinéraires

De façon synthétique, les axes à programmer peuvent se résumer de la façon suivante :



Le maillage à mettre en place débute par les tronçons centraux les plus pertinents à partir desquels le maillage va se construire petit à petit mais également par des tronçons réalisables rapidement et de façon visible. Il n'est pas nécessaire de travailler sur l'entièreté d'un itinéraire.

Programmation des aménagements 1^{ère} année, soit engagement 2012, réalisation 2013.



Les aménagements de la première année compléteront trois tronçons centraux en vallée qui connecte la rive gauche et la rive droite, à partir desquels le maillage se construit.

Tronçon 1, itinéraire 3: Pont Maghin – Pont de Bressoux : réalisation dans le cadre de la présélection : printemps 2012

Tronçon 2, itinéraire 6B :

Axe Opéra – Passerelle : mise en SUL de la rue de la Régence + adaptation des feux + SAS. Création d’une nouvelle phase de feux pour les piétons et les cyclistes afin de passer de la passerelle à la rue de la Régence.

Axe Bvd Saucy- Amercoeur : mise en SUL de la rue Puits-en-Sock, création de sas vélo et mise en zone 30

Tronçon 3, itinéraire 4 : Avenue Destenay : création d’une piste cyclable qui complète l’axe cyclable Pont du Longdoz - Pont Kennedy

Budget Travaux : 1 050 000 €

- Itinéraire 6: Opéra-Passerelle = 400 000 €
 - Etude de feu: 50 000 €
 - Adaptation des feux: 4 x 80 000 = 320 000 €
 - Marquage et autres = 30 000 €
- Itinéraire 4: Bvd Destenay (SPW) = 400 000 €
- Itinéraire 3: Pt-Maghin – Pt Bressoux: feu SPW 250 000 €
- + Option 'Quartier apaisé' Outremeuse = **300 000 €**

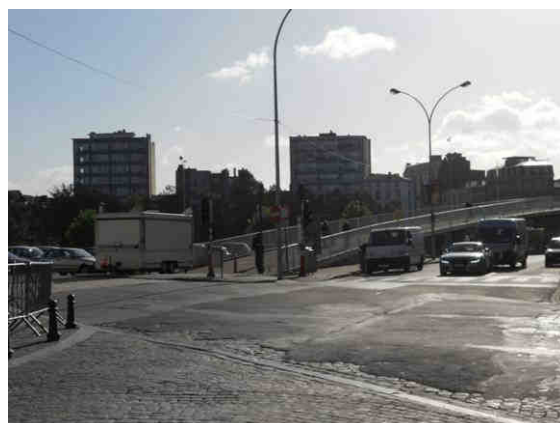
N.B : les options définissent des aménagements à réaliser pour compléter le plan cyclable en cas de budget supplémentaire. Ces options, soit compensent en partie des travaux régionaux pris en charge par le budget Wallonie Cyclable alors que situé sur les voiries régionales (exemple pour l'année 1 avec le boulevard Destenay, avec en option un aménagement Ville), soit concernent directement des travaux situés sur des voiries régionales mais nécessaire à l'établissement du plan cyclable (exemple : le pont des Vennes,...).

Illustration :

Travaux itinéraire 6 :



Nouvelle passerelle gare Palais



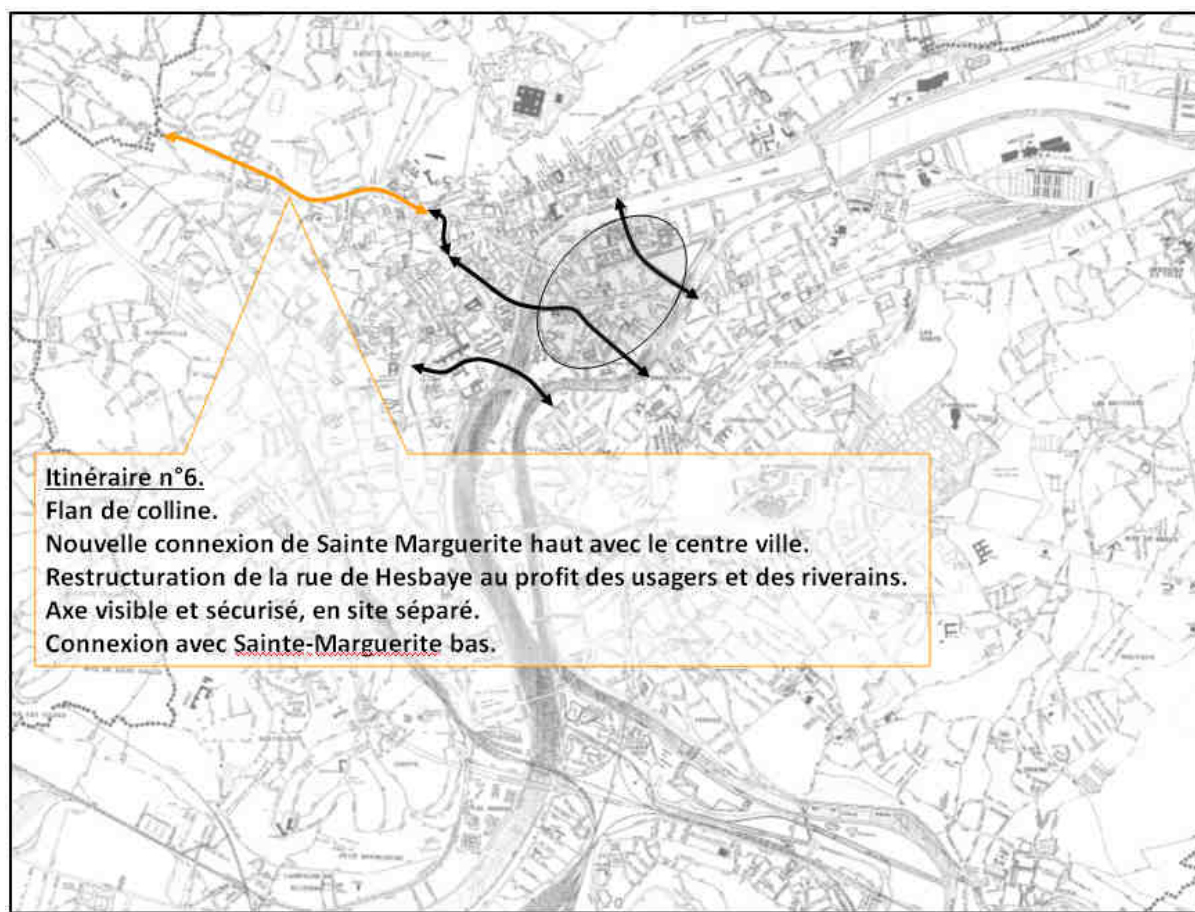
Passerelle Régence



Avenue Destenay



Rue Puits-en-Sock



L'aménagement de la deuxième année crée une nouvelle connexion entre le quartier Saint-Marguerite haut (et Ans) et le centre ville.

Cet aménagement sur l'itinéraire 6 en rive gauche permet une restructuration de la rue de Hesbaye via un aménagement visible au profit des usagers et de la qualité de vie de la rue. Il se raccorde à l'aménagement fait l'année précédente

La rue de Hesbaye, actuellement en sens unique à deux voies de circulation, sera rétrécie à une voie de circulation avec la création d'une piste cyclable séparée bidirectionnelle. Cet aménagement ne contraint pas la circulation des bus qui y ont un feu prioritaire en début de rue.

L'itinéraire emprunte ensuite le mur de soutènement de la rue Louis Faigneux puis continue en site séparé bidirectionnel jusqu'au Cadran avec une traversée sécurisée au niveau du carrefour Hocheporte et rue de Campine.

L'aménagement prévoit également une connexion avec la rue Sainte-Marguerite bas au niveau du terre plein central de Fontainebleau. Un supplément du SPW permettrait d'améliorer cette jonction.

Budget Travaux:

880 000 €

- Itinéraire 6: rue de Hesbaye = 370 000 €
- Itinéraire 6 : Fontainebleau – Hocheporte – Cadran = 410 000 €
- Point noir Fontainebleau : intervention minimale pour assurer la connexion avec Ste Marguerite bas = 100 000 €
- + Option SPW: amélioration point noir Fontainebleau

50 000 €

Illustration :



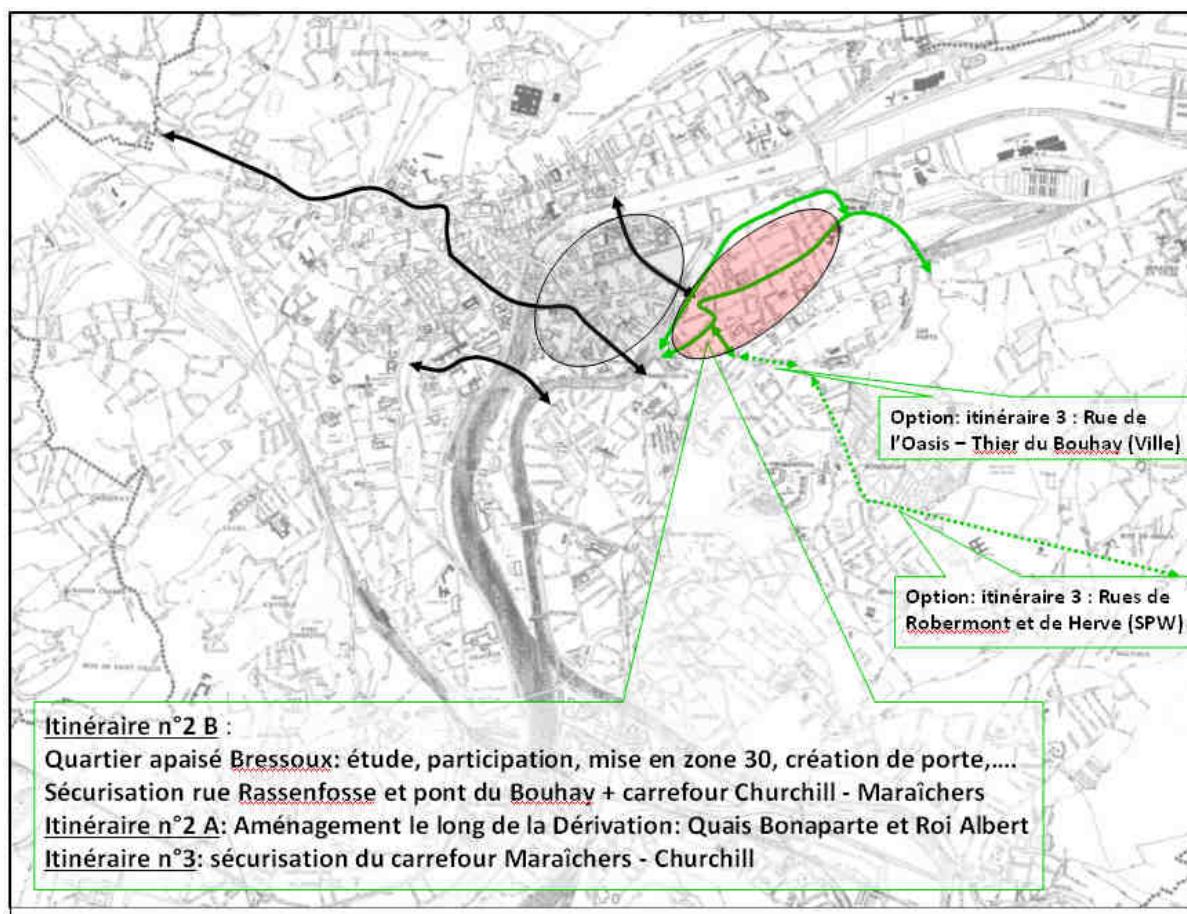
Rue de Hesbaye



Rue de Hesbaye



Chemin au dessus du mur de soutènement
de la rue Frankignoul



En troisième année, l'aménagement porte sur l'itinéraire 2 au niveau du quartier de Bressoux. L'itinéraire 2B passe au travers du quartier tandis que l'itinéraire 2A va le longer en bord de Dérivation.

Au sein du quartier, l'objectif est de pacifier les rues afin d'en faire un quartier 'apaisé'. Avec les acteurs du quartier, le quartier sera mis en zone 30 avec la création de porte d'entrée. La rue Sous-l'Eau par exemple bénéficie déjà d'un type d'aménagement apaisé. L'itinéraire cyclable en tant que tel sera indiqué par un marquage suggéré.

Le carrefour entre les rues Churchill et Maraîchers sera traité plus spécifiquement avec la sécurisation de la traversée cyclable de l'itinéraire 3 vers le thier du Bouhay et Fléron.

En bord de quartier, l'itinéraire 2A suit la rive droite de la Dérivation depuis le Pont d'Amerscoeur jusqu'au Pont Atlas avec une remontée possible avant le Pont Bias vers l'avenue de Lille. Au niveau du Pont de Bressoux, l'itinéraire 2A :

- remonte vers le pont et assure les connexions avec la rue du Marché ou des Bonnes Villes
- passe sous le pont de Bressoux avec un aménagement surélevé qui minimise le dénivelé. La voie de circulation actuellement neutralisée sous le pont permet de bénéficier de l'espace suffisant pour cet aménagement, sous réserve de l'accord du SPW.

La suite de l'itinéraire 2 vers Jupille est également sécurisée via de petits aménagements rue Rassenfosse et Pont du Bouhay.

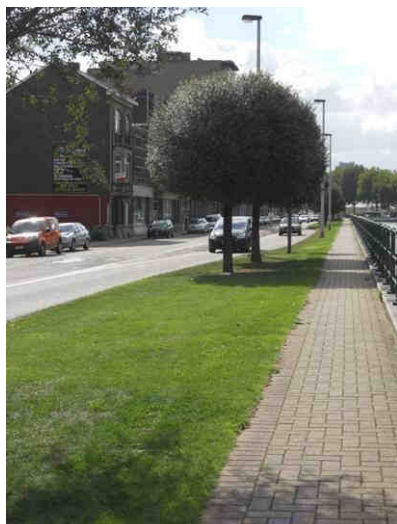
En option, la continuité de l'itinéraire 3 vers Fléron avec d'une part l'aménagement cyclable du Thier du Bouhay et de la rue de l'Oasis (revêtement), ainsi que le réaménagement par le SPW de la rue de Robermont et de Herve.

Budget Travaux:

1 010 000 €

- Itinéraire 2B et 3: 'quartier apaisé' Bressoux = 420 000 €
- Itinéraire 2: Rue Rassenfosse et Pont du Bouhay = 20 000 €
- Itinéraire 2A: Aménagement Quais Bonaparte et Roi Albert + connexion avec la rue de Lille = 400 000 €
- Aménagement carrefour Churchill-Maraîchers= 170 000 €
- + *Option itinéraire 3 (Ville) : aménagement de la rue de l'Oasis et du Thier du Bouhay*= **400 000 €**
- + *Option itinéraire 3 (SPW): aménagement N3 d'Amercoeur à Beyne* = **1 200 000 €**

Illustration :



Quai Roi Albert



Quai Roi Albert, passage sous le pont biais



Rue Tanixhe

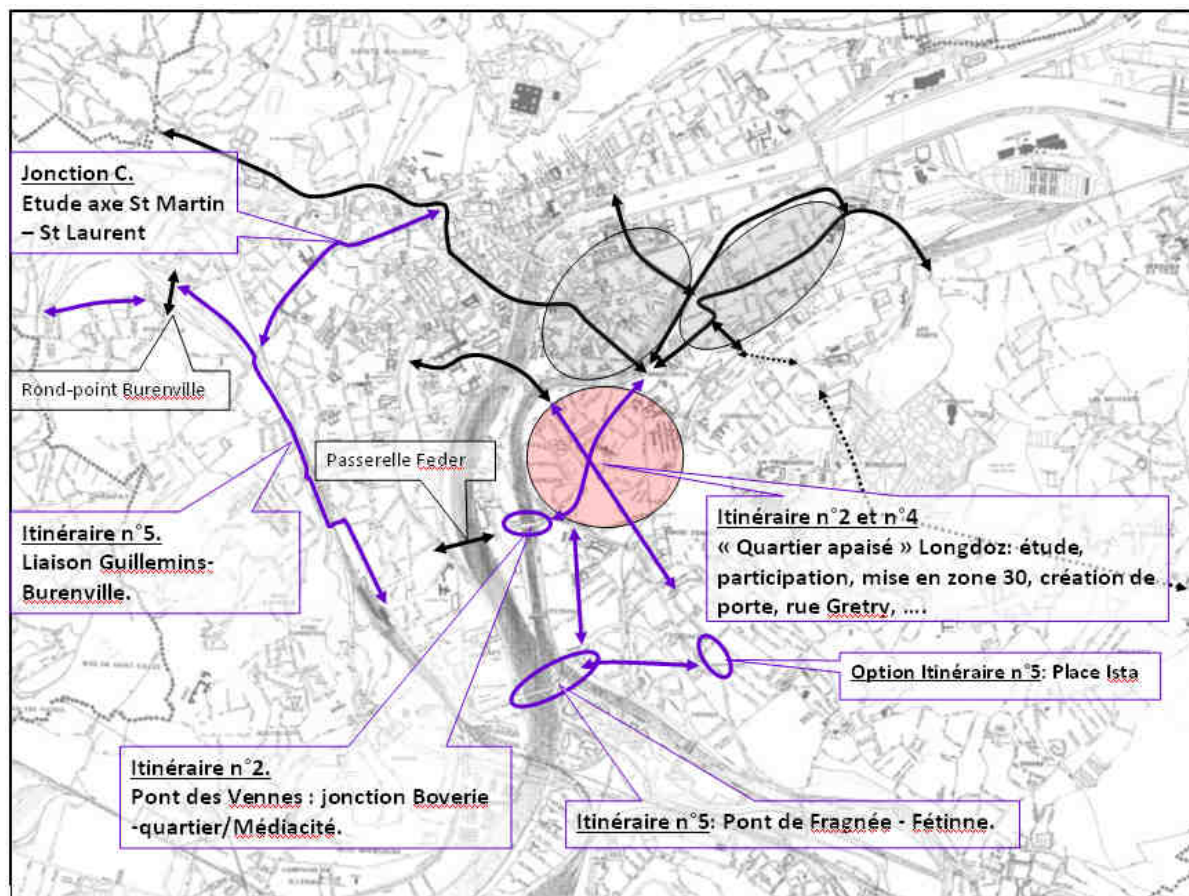


Rue Général de Gaulle



Rue Général de Gaulle

Programmation des aménagements 4^{ème} année, soit engagement 2015, réalisation 2016



La quatrième année se concentre sur le quartier Longdoz ainsi que sur le quartier Fétinne.

Le quartier Longdoz, situé au croisement des itinéraires 2 et 4, est aménagé en quartier apaisé, avec les acteurs du quartier. Des mesures de circulation sont également à prévoir outre la mise en zone 30 et la création d'effet de porte. Ces mesures ne sont pas encore arrêtées à l'heure actuelle et devront faire l'objet d'une étude de mobilité sur le quartier. Le groupe de travail a émis plusieurs propositions notamment pour la rue Gretry.

Le travail sur le quartier lors de la 4^{ème} année se justifie également par l'existence, à cette échéance, de la passerelle vers les Guillemins qui renforcera la nécessité de connexions des modes doux.

Le point noir restant sur cet itinéraire 2 est le Pont des Vennes (SPW).

L'autre volet important pour cette 4^{ème} année concerne les ponts de Fragnée et Fétinne. Ce point noir majeur nécessite un réaménagement global qui intègre les cyclistes de façon confortable, notamment pour permettre un lien direct au niveau du Ravel 1 mais également assurer les connexions dans toutes les directions. La résolution de ce point noir appelle la contribution des différents acteurs concernés (SPW routes, voies Hydrauliques, SRWT, Ville,...) et nécessite une étude globale de circulation. Par exemple, l'autorisation depuis le pont de Fétinne du tourne-à-gauche vers le quai Mativa supprimerait une bonne part du transit dans la rue de Fétinne (Jonction B) et dans le quartier Longdoz.

Des aménagements plus mineurs sont également programmés pour la finalisation de la jonction Guillemins-Burenville, à une échéance où la sécurisation de la traversée des ronds-points de Burenville sera garantie. En effet, le SPW prévoit le réaménagement des ronds-points en intégrant de façon sécurisée la traversée cyclable.

La place Ista est également programmée en option par le SPW pour assurer la continuité de l'itinéraire 5 et sa connexion avec le 4.

La jonction C sera également étudiée, en collaboration avec le quartier. Le groupe de travail a émis différentes propositions d'aménagements mais une étude plus globale de mobilité devra être menée, en collaboration avec le quartier.

Budget Travaux:

1 100 000 €

- Itinéraire 2 et 4: 'quartier apaisé' Longdoz = 500 000 €
 - Rue Lairesse et Basse-Wez + quartiers = 130 000 €
 - Rue Gretry = 370 000 €
- Jonction C: Saint-Laurent – Saint-Martin= 100 000 €
- Itinéraire 5 + Jonction B: part Ville dans le réaménagement global du Pont de Fragnée et Fétingne (estimé à 2 500 000 €) = 500 000 €
- + option: Pont des Venues (SPW): aménagement cyclable min = **400 000 €**
- + option : Place Ista (SPW)= **260 000 €**

Illustration



Pont de Fragnée



Avenue du Luxembourg

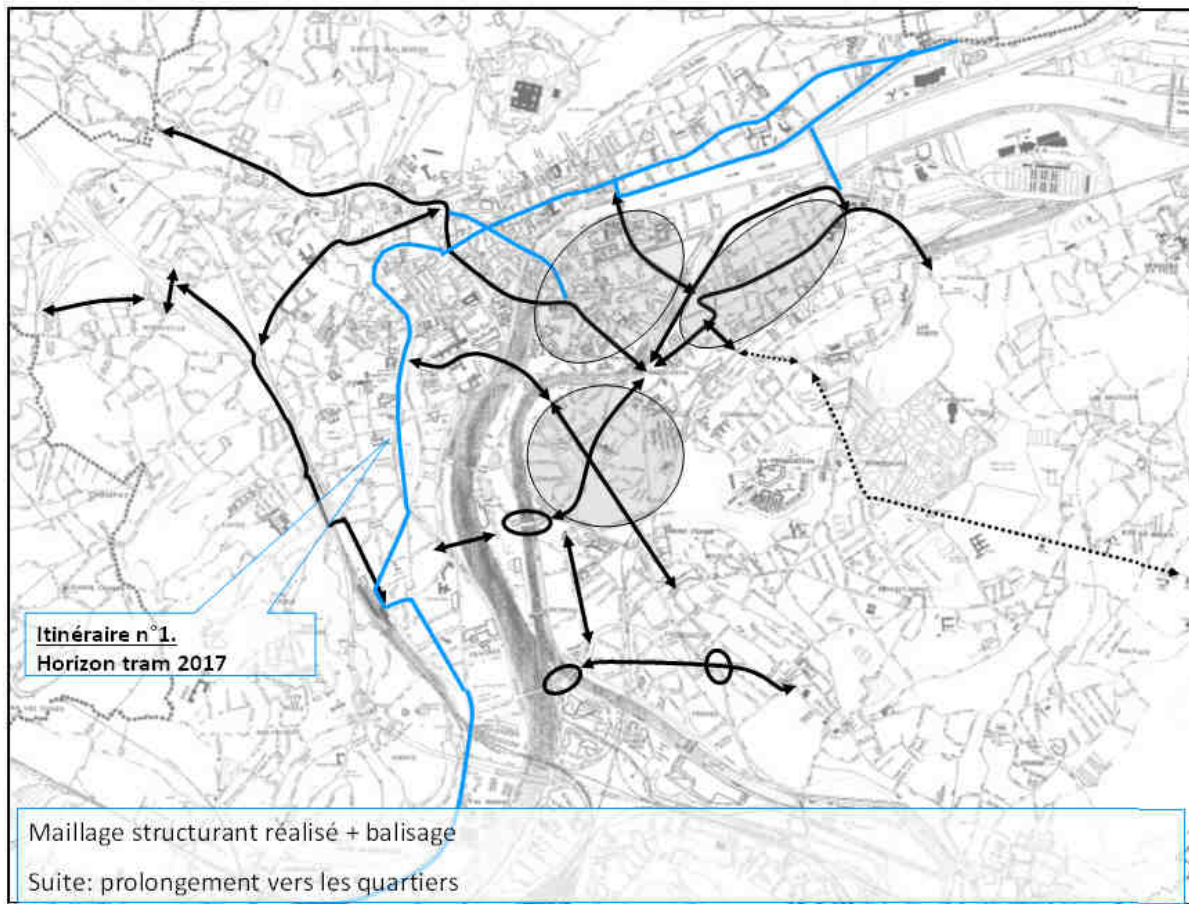


Rue Gretry



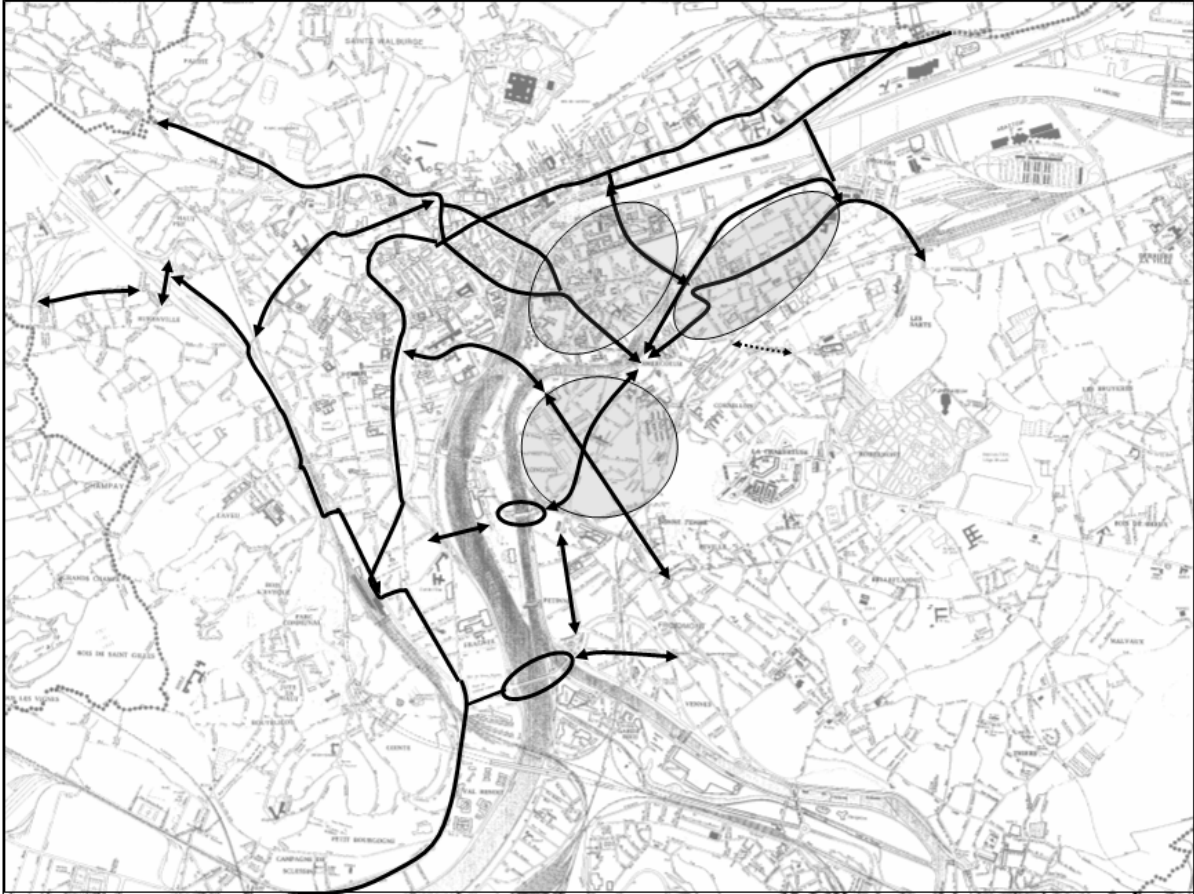
Mont Saint Martin

Programmation des aménagements 5^{ème} année, soit engagement 2016, réalisation 2017



Cet aménagement sort de la programmation Wallonie Cyclable. Il concerne l'itinéraire 1 lié aux travaux du tram qu'il longe partiellement. Il est inscrit dans le plan comme un itinéraire important qui connecte le centre ville au pôle Guillemins. Il finalise le réseau structurant en vallée.

Structure finale du réseau structurant au terme des 5 années



3.4 Fiches d'action

Les fiches actions sont intégrées en annexe, page 93 .

Trois fiches action détaillées dans le volet ancrage concerne également les aménagements cyclables puisqu'il s'agit de l'inscription au budget ordinaire pour les 4 années :

- d'un montant de 60 000 € pour l'engagement d'un ouvrier ETP réparti sur deux personnes pour l'entretien des aménagements cyclables ainsi que des marquages ;
- d'un montant de 25 000 € pour du matériel de marquage et signalisation ;
- d'un montant de 15 000 € pour du matériel de réalisation de petits entretien.

4. ACTIONS : LE VÉLO À L'ARRÊT

Champ d'action : stationnement vélo

Repères pour le stationnement vélo

Le stationnement vélo est un enjeu capital dans la politique cyclable, pour deux raisons:

- **Prévention du vol** : le cycliste doit pouvoir garer son vélo à destination et le ranger la nuit en toute sécurité et de manière confortable.
- **Éviter l'encombrement** : près de grands pôles d'attraction et au centre-ville, il faut pouvoir accueillir un nombre plus important de vélos de façon pratique et bien ordonnée, pour attirer les cyclistes et ne pas gêner les autres utilisateurs des espaces publics.

Les éléments à prendre en compte sont:

- prévoir une offre proportionnelle à la **demande** réelle, générée pas les destinations
- répondre aux besoins différents du stationnement de **courte durée** (par ex. course rapide) et de **longue durée** (par ex. à la gare) en termes de distance par rapport à la destination, de rapidité, du degré de surveillance et de confort
- prévoir des solutions de rangement du vélo **à domicile**, surtout en milieu urbain
- choisir des solutions techniques **efficaces** (solide, facile, permettant de fixer un cadenas, sans abimer le vélo) et appropriées (le simple 'U' renversé, le casier vélo, le stationnement surveillé)

Leviers prioritaires

La politique de stationnement se décline en trois volets :

- le stationnement courte durée
- le stationnement moyenne durée
- le stationnement longue durée.

4.1 Stationnement courte durée

Ce type de stationnement vise la course minute, ou d'une heure ou deux, en journée. Il peut être de type non couvert mais permettant un accrochage sécurisé du cadre du vélo à un support fixe. Il doit être situé à proximité immédiate de la destination.

La Ville de Liège dispose actuellement d'arceaux de stationnement circulaire. Ces arceaux esthétiques sont connus des Liégeois et identifiés comme tel. Ils sont répartis à différents endroits de la Ville mais de façon insuffisante. On en recense +/- 300.

La politique définie en matière de stationnement courte durée est donc de renforcer le nombre d'arceaux de ce type et de les disséminer dans les quartiers et les pôles attracteurs.

Une vingtaine d'endroits où renforcer leur présence est déjà identifiées. Citons par exemple : la place Saint-Lambert, Place du Marché, Place de l'Yser, Place Neujean, Place Saint-Etienne, Place Vieille Montagne, Place Général Leman, Parc de la Boverie,

Par ailleurs, lors de réaménagement de voirie, des arceaux sont systématiquement prévus dans les projets.

Un budget de 50 000 € est inscrit la 1^{ère} et la 2^{ème} année, ce qui permet l'achat et la pose de 160 arceaux par an.

Un budget de 30 000 € est inscrit la 3^{ème} et la 4^{ème} année, ce qui permet l'achat et la pose de 100 arceaux par an.

Au total, ce sont donc 500 arceaux supplémentaires qui seront implantés dans la ville afin de renforcer l'offre de stationnement courte durée.

Illustration :



4.2 Stationnement moyenne durée

Le type d'infrastructures envisagé pour le stationnement moyenne durée est au minimum un stationnement couvert permettant un accrochage sécurisé mais pas spécialement fermé.

Ici aussi les ranges-vélos types pinces roues sont à proscrire

Ce stationnement concerne également les écoliers et les travailleurs. Un certain nombre d'écoles communales ont d'ailleurs été équipées de range-vélos. La sensibilisation des travailleurs doit également être effectuée.

Ainsi, la Ville de Liège via son Plan de Mobilité du Personnel Communal prévoit le renforcement de l'offre de stationnement vélo au sein de ses bâtiments communaux.

Ce type de stationnement est également à envisager en intermodalité avec le transport public.

Ainsi, deux types d'intermodalité sont analysés :

Vélo + train : le territoire de la Ville compte 3 gares et 4 points d'arrêts. Le contrat de gestion 2008-2012 de la scnb prévoit que toutes les gares et points d'arrêts doivent être équipés d'un râtelier vélo à chaque accès, dont minimum un couvert de 6 ou 12 emplacements.

- **Gare des Guillemins** : 200 emplacements couverts existent à côté du point Vélo. Une partie de ces emplacements va être sécurisés.

En fixant un minimum de 5 % de part modale vélo vers la gare de la part des navetteurs (cette part modale va jusqu'à 20 % pour certaines gares flamandes), un minimum de 800 emplacements devraient être disponibles dans les environs de la gare.

La liaison cyclable passant par la gare (côté colline) devrait être réalisée en 2012. Elle reliera la rue de Mandeville en passant par le niveau 1 de la gare, au carrefour Eburons-Joie.

Ce niveau 1, à l'issue de l'exposition ' SOS Panète', sera transformé en parking. La Sncb propose d'y créer du stationnement vélo. En effet, le stationnement voiture existe sur deux niveaux et est loin d'être saturé. 200 places de stationnement vélo pourraient y être créées, ce qui supprime seulement une trentaine d'emplacements parmi les 250 supplémentaires qui seront créés à cet étage

Les 400 places restantes seraient créées à l'avenir dans le périmètre de la gare.

- **Gare Palais** : 12 emplacements couverts seront implantés par la sncb sur le parking Cadran
- **Arrêt Jonfosse** : 6 emplacements couverts seront implantés par la sncb. Au niveau de la Ville, des espaces supplémentaires seront créés en récupérant deux espaces de stationnement pour y installer une dizaine d'emplacements vélos.
- **Arrêt Bressoux** : 6 emplacements seront implantés par la sncb. A l'horizon 2017, ce nombre devra être totalement revu.
- **Gare d'Angleur** : 12 emplacements seront implantés par la sncb côté parking. La Ville plantera un râtelier côté rue du Val Benoit sur un terrain Ville
- **Arrêt Chênée** : 6 emplacements seront implantés par la sncb
- **Arrêt Sclessin** : pas d'emplacement actuellement (espace d'accès à la gare depuis le trottoir très réduit).



Vélo + bus :

Pouvoir stationner son vélo en toute sécurité à un arrêt de bus et le récupérer en fin de journée, protégé des intempéries est un élément favorisant l'intermodalité.



Plus particulièrement à Liège, la priorité a été donnée à certains arrêts clés du réseau tec, permettant de concilier la déclivité du territoire en utilisant le vélo sur la partie plane et le bus pour le flanc de colline.

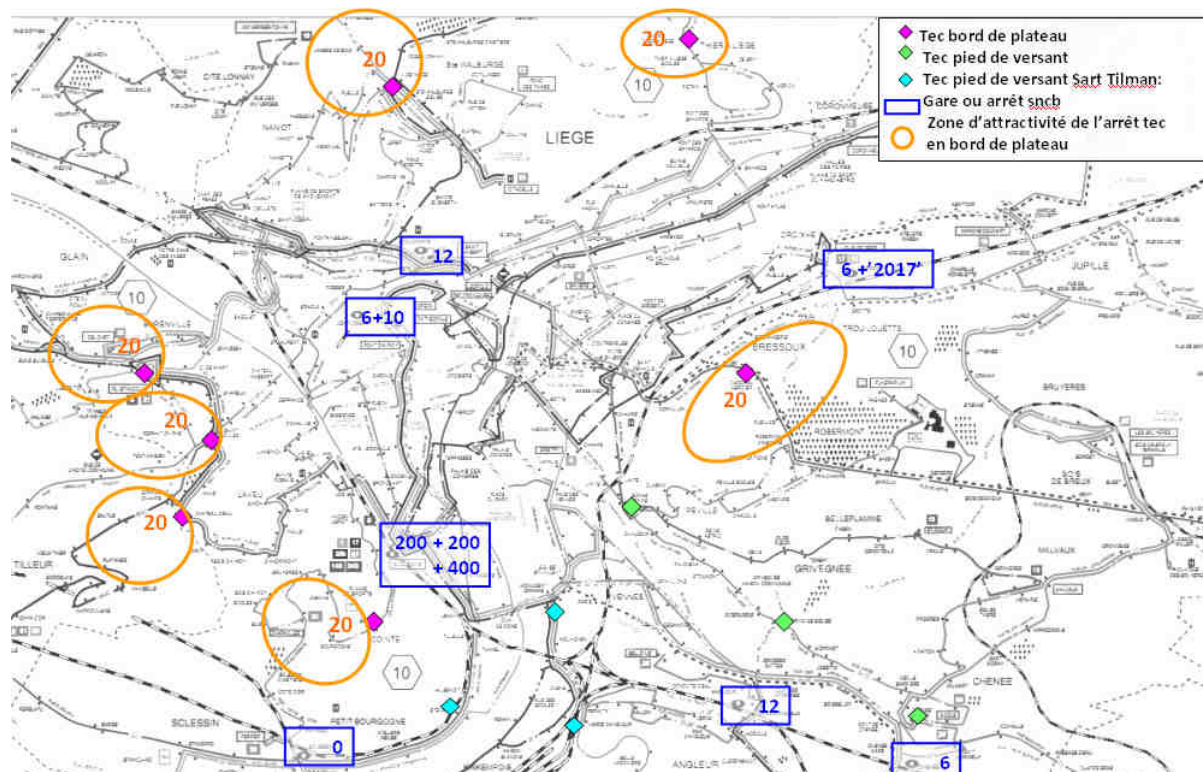
Ainsi sept arrêts tec en bord de plateau ont été identifiés. Ces arrêts sont desservis par plusieurs une ou plusieurs lignes fréquentes reliant directement le centre ville. Ainsi, la personne peut se rendre depuis son domicile sur le plateau jusqu'à cet arrêt puis avoir directement un bus qui la mène au centre ville. Ainsi au retour, elle ne doit pas remonter la colline à vélo, mais juste terminer son déplacement sur une partie plus plane. Ces arrêts seront équipés de 20 range vélos couverts avec un accrochage sécurisé. Cette mesure renforce l'attractivité de l'arrêt puisque son rayon d'attractivité est multiplié par 5. Cette mesure permet aux habitants des plateaux de bénéficier également du plan Wallonie Cyclable.

Le raisonnement inverse a également été appliqué concernant les arrêts au pied de la colline du Sart Tilman. Ainsi les étudiants kotant en vallée peuvent déposer leur vélo à certains arrêts, en bord de colline, desservis par les lignes 48 et 58 qui vont directement Sart Tilman. Cela permet également aux étudiants de koter dans d'autres quartiers que ceux directement desservis par ces lignes, et de se rendre à ces arrêts notamment grâce au réseau structurant. Dans un premier temps 20 emplacements couverts sont prévus à 3 arrêts mais à terme un parking vélo accueillant plus d'une centaine de places serait mis en place au niveau du square Gramme.

3 autres arrêts sont identifiés pour être munis de stationnements couverts.

La SRWT, en tant que gestionnaire de la mobilité, est invitée dans son arrêté de subvention à intervenir également en faveur des modes doux aux arrêts de bus. Un budget spécifique dans le cadre de Wallonie Cyclable n'est donc pas prévu pour l'équipement de ces arrêts puisqu'il sera pris en charge par la SRWT (au minimum à 80 %).

Carte des arrêts de transports publics à équiper de stationnement vélo



- Gare de Liège-Guillemins, Liège-Palais et Angleur
- Arrêt sncb de Chênée, Jonfosse, Bressoux et Sclessin
- ◆ Arrêt en bord de plateau : Batty, Château d'Eau, Saint-Gilles, Place Saint-Nicolas, J de Wilde, Mairie Thier à Liège, Cardinal Mercier
- ◆ Arrêt en pied de versant : Chênée Maison Communale, Grivegnée Eglise, Bonne-femme
- ◆ Arrêt en pied de versant pour la desserte du Sart Tilman : Stevart, Mairie d'Angleur, Monument Gramme

4.3 Stationnement longue durée

Le stationnement longue durée vise principalement le stationnement à domicile. Un levier important est l'intégration de normes de stationnement dans les règlements d'urbanisme (RCU), tant au niveau de la construction que de la rénovation de logements ou d'immeubles de bureaux.

La révision du RCU est prévue à moyen terme à Liège et devra intégrer des normes de stationnement (Exemple : le RCU d'Anvers prévoit minimum 1 emplacement par appartement et un supplémentaire par chambre supplémentaire). Indépendamment de la révision du RCU, des normes peuvent déjà être imposées via les charges d'urbanisme.

Le stationnement longue durée doit être de type couvert, permettant un accrochage sécurisé et avec un accès limité mais pas spécialement individualisé. Les quartiers denses en vallée constituent la zone prioritaire de développement.

Plusieurs actions sont possibles :

- en collaboration avec les comités de quartiers, recherche de locaux pouvant servir au stationnement des riverains : une prime pourrait être octroyée pour qui transforme un garage voiture en un local de stationnement vélo accessible à plusieurs riverains ;
- travail avec les parkings en ouvrage
- mise en place d'une expérience de box vélo.

Un budget de 20 000 € est prévu à la troisième année ainsi qu'à la quatrième année, pour la mise en place de box vélos.

Exemples de différentes implantations de box vélos ou locaux sécurisés au sein des quartiers



5. ACTIONS : ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO

Champ d'action information, sensibilisation, éducation

Repères pour la promotion de la pratique du vélo

Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo. La promotion du vélo comprend des actions d'information, de sensibilisation et d'éducation. Ceci doit comprendre aussi bien des actions grand public que des actions ciblées.

De manière générale, il faudra

- Récompenser les cyclistes actuels : valoriser et soutenir la pratique du vélo existante
- Encourager les cyclistes frileux : ceux qui pratiquent déjà le vélo récréatif ou de façon occasionnelle et qui pourraient franchir le pas vers une pratique quotidienne
- Convaincre les cyclistes potentiels : ceux qui ont envie mais qui hésitent (la demande latente) et ont besoin d'être rassurés, remis en selle, convaincus des bénéfices...

Leviers prioritaires

Ce volet regroupe trois types d'actions :

- la formation
- la sensibilisation/ l'information
- les incitants/ partenariats.

5.1 La formation

5.1.1 Pour le public scolaire

Liège a un volet éducation important à mettre en place. Peu d'écoles actuellement dispensent le brevet du cycliste. Cette action est inscrite dans le projet de Ville et reprise dans le Plan Vélo. Elle trouve ici sa concrétisation grâce au moyen octroyé.

Ainsi il est prévu d'organiser une journée de sensibilisation et d'initiation au brevet dans toutes les classes de 5^{ème} primaire à partir de janvier 2012. Pour cette année scolaire, cela représente 63 classes dans le réseau officiel et 51 dans le réseau libre soit un total de 114 classes. Un budget de 50 000 € est inscrit dans le projet Wallonie cyclable en 2012 pour ce faire.

Dans un deuxième temps, les écoles intéressées suite à cette première journée de formation pourront s'inscrire dans la démarche du brevet du cycliste. 50 000 € sont inscrits au budget de Wallonie Cyclable pour la deuxième année.



Des actions telles que le printemps de la mobilité seront également encouragées auprès des écoles. L'expérience du vélo bus qui a lieu une fois par semaine dans le quartier des Venues sera valorisée et développée dans d'autres quartiers.

5.1.2 Pour le public adulte

Le choix s'est porté sur la mise en place d'une formation spécifique à l'attention d'un public cible particulier. La formation 'A Vélo Mesdames', développée à Bruxelles, s'adresse à un public de femmes en situation précaire pour qui l'apprentissage du vélo est aussi un outil d'émancipation. Cette formation se fera en partenariat avec les relais et associations de quartiers en contact avec ce public. Les quartiers prioritaires sont Sainte-Marguerite, Saint Léonard, Bressoux, Longdoz et Venues. Un budget de 10 000 € est inscrit la troisième et la quatrième année du projet, une fois certains aménagements réalisés. La remise en selle sera liée aux nouvelles infrastructures. La commission communale consultative 'Femmes et Ville' sera également impliquée dans le projet.



Le personnel communal, dans le cadre du Plan de Mobilité du Personnel Communal et de la mise à disposition de 50 vélos de service, pourra aussi bénéficier d'une formation à la conduite à vélo.

Les formations classiques données par le Gracq seront également relayées par la Ville

En terme de sensibilisation, un welkom pack comprenant diverses informations dont une formation gratuite à la conduite à vélo sera remis aux nouveaux résidents liégeois. L'emménagement au sein d'une ville est une opportunité pour repenser ses modes de déplacements et tester de nouvelles façons de se déplacer. La mise en place du service de location de vélo 'Vélocité' offre la possibilité de tester le vélo en ville.

5.2 L'information / la sensibilisation

Communiquer, sensibiliser, informer sont également des aspects importants afin de faire connaître les actions mises en places et donner les bons outils aux cyclistes.

Ainsi, ce volet prévoit la création d'une carte cyclable, reprenant les itinéraires prioritaires, les suls, le stationnement, le point vélo, les ateliers vélos,... Cette carte cyclable doit pouvoir évoluer en fonction des réalisations. Le réseau ne doit pas nécessairement être finalisé avant de mettre cet outil à disposition à condition qu'il mentionne les itinéraires en projet de ceux existants.

La communication via le site internet de la Ville sera renforcée. Des actions de communications à l'égard de certains publics spécifiques seront mises en place. Exemple à l'égard des chauffeurs de bus ou des commerçants. Une campagne de sensibilisation au partage de l'espace public est également mentionnée.

Par ailleurs, une attention particulière doit être accordées aux technologies de l'information et de la communication afin que ces dernières soient intégrées dans les projets de développements cyclables.

Un budget de 10 000 € est inscrit à la troisième et la quatrième année pour ce volet



5.3 Les incitants et partenariats

Différentes actions dans ce domaine ont été mis en place récemment. Elles seront prolongées avec la candidature Wallonie Cyclable et de nouvelles seront développées.

Ainsi :

- partenariat avec le point vélo de la gare des Guillemins

Outre l'octroi de matériel d'équipement pour l'installation du point vélo, ce partenariat consiste actuellement en la mise à disposition d'un graveur vélo et en la gestion du service de location de vélo 'Vélocité'. Un subside de 22 000 € annuel est octroyé à ProVélo pour ce faire. Une série d'autres actions ont été listées avec le Point Vélo portant sur la communication, le soutien au service de la maison des cyclistes, les comptages vélo, la consultation, la formation,... Derniers exemples, la réalisation d'un flyer présentant d'un côté le service de location Vélocité et de l'autre les services proposés par la Maison des Cyclistes.



- partenariat avec l'université

Outre le pôle du Sart Tilman, l'université de Liège comprend de nombreuses implantations au centre ville. Une concertation avec la Mobility Manager de l'Ulg existe. Ainsi, le flyer 'Vélocité' a été inséré dans tous les welkom-pack à destination des étudiants. Plus particulièrement, les facultés d'architectures ont manifesté leur intérêt de partenariat en terme de politique cyclable. Celui-ci se traduit par la mise en place d'un atelier avec les étudiants portant sur des projets d'infrastructures de stationnement vélo. La politique cyclable de la Ville leur sera présentée afin d'inscrire leur travaux dans un contexte local réel. Le développement d'un atelier vélo est également programmé, il sera parrainé par l'atelier Saint-léonard, soutenu par la Ville (voir ci-dessous).



- service de location de vélo

Ce service de location moyenne - longue durée (de 1 mois à un an) offre la possibilité aux Liégeois de tester ou (re)découvrir le déplacement quotidien à vélo, pour un tarif très attractif (10 €/mois, 80 €/an). 250 vélos sont proposés à la location et le service rencontre un franc succès. Les utilisateurs souhaitent souvent prolonger leur première période de location, ce qui signifie qu'au-delà de l'aspect qualitatif du vélo, leur expérience de circulation à vélo se révèle positive. Ce système mis en place depuis début juin devra être évalué



- Plan de Mobilité du Personnel Communal (PMPC)

Une indemnité kilométrique vélo de 0,22 €/km est octroyée au personnel communal se déplaçant à vélo entre son domicile et son lieu de travail. Ainsi, un travailleur qui habite à 3 km de son lieu de travail gagne près de 300 €/an, ce qui lui permet d'amortir un équipement de qualité.



Cinquante vélos de service sont mis à disposition des départements pour les déplacements internes des agents. Un casque et une chasuble facultatifs accompagnent chaque vélo. Du stationnement vélo existe au sein de certains bâtiments communaux mais il doit être renforcé et sécurisé.

- **Réflexion sur le développement de Vélo en Libre Service (VLS) et de Vélo à Assistance Electrique (VAE)**

La mise à disposition de vélo en libre service a été étudiée il y a deux ans mais a été postposée au vu des coûts très importants que représentait la mise en place de ce type de service sans financement publicitaire (2500 €/vélo/an). Il a été jugé plus opportun de proposer d'autres alternatives à court terme mais le projet doit être réévalué, en tenant compte des évolutions technologiques existantes dans le domaine. Le développement d'une offre complémentaire de vélos électriques est également une option qui doit être évaluée au vu de la déclivité du territoire liégeois. 50 000 € sont prévus pour ce volet la deuxième année.

- **Développement des ateliers vélos**

Les ateliers vélos mettent à disposition des conseils et outils nécessaires pour réparer son vélo. Ces ateliers sont situés au cœur des quartiers, ils jouent également un rôle social important. Dans ce cadre, l'atelier vélo du quartier Saint-Léonard sera soutenu. Cet atelier, au vu de son expérience, conseillera le développement de l'atelier à la faculté d'architecture situé à proximité. La Maison de Jeunes de Glain comprendra également un atelier vélo. 10 000 € sont prévus la première année.

- **Actions au sein des quartiers dans le cadre du partenariat avec la Politique des Grandes Villes**

Le développement durable et la mobilité sont des thématiques développées au sein des quartiers prioritaires définis dans le cadre de la politique des Grandes Villes. Chaque année des projets concrets sont réalisés avec les habitants des quartiers. De nombreux projets portent sur la mobilité douce (voir document en annexe).

6. ACTIONS : ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE

Champ d'action organisation, moyens financiers et humains, suivi

Repères pour les aspects organisationnels

Afin de réussir la politique cyclable, il est indispensable qu'elle soit bien ancrée dans les esprits et les structures, de se donner les moyens financiers et humains nécessaires et d'assurer un suivi efficace. Il faut notamment:

- Intégrer la politique cyclable dans la politique de mobilité générale et dans la vision du développement communal
- Assurer le personnel et les moyens pour la coordination et le suivi de la mise en œuvre
- Mettre en place des outils et des procédures de consultation des usagers, de coordination transversale au sein de l'administration, de développement de partenariats.

Leviers prioritaires

Ce volet permet de garantir que le développement de la politique cyclable s'inscrit dans la structure communale avec des outils et des moyens propres indépendamment de l'intérêt d'une personne au sein d'un service.

Plusieurs actions existent dans ce sens et d'autres sont créées.

- **Poste de conseiller(e) en mobilité douce**

Cette action inscrite dans le projet de Ville 2007-2015 définit un poste spécifique, financé par la Ville, pour la coordination de la mise en place de la politique cyclable. Ce poste se situe au sein de la cellule stratégique au vu du caractère transversal de la thématique, de l'aspect coordination et intégration dans la politique globale de mobilité.

Ce poste a été ouvert en avril 2009.

- **Création de la commission communale consultative vélo (CCCV)**

Cette commission a été constituée en novembre 2010. Elle regroupe tous les acteurs politiques, administratifs et associatifs, locaux et régionaux, impliqués dans le développement de la politique cyclable. Elle comprend 25 membres.

Ses fonctions sont :

- Coordonner la conception et la mise en œuvre du plan communal cyclable ;
- Garantir la concertation avec l'autorité régionale ;
- Garantir la concertation avec le secteur associatif ;
- Garantir la concertation avec les différents services de la Ville impliqués ;
- Emettre un avis sur tous les projets de d'aménagement de l'espace public sur le territoire communal et sur tous les développements territoriaux importants ;
- Emettre des avis et suggestions d'actions.

La commission s'est réunie presque mensuellement dans le cadre de l'élaboration de la candidature. Son rythme de réunion deviendra trimestriel.

Exemple d'un groupe de travail lors de l'élaboration du Plan Communal d'Itinéraires Cyclables

Voir en annexe les comptes rendus des réunions de la CCCV dans le cadre de l'élaboration de la candidature.



- Organisation bisannuelle de comptages cyclistes

La Ville organise avec l'aide des stewards urbains, des comptages cyclistes en 18 points de comptages au centre ville et en périphérie. Pro Vélo collabore à ce comptage en comptabilisant les flux de cyclistes au parking vélo ainsi qu'en collaborant à la réflexion sur les fiches de comptages. La Ville s'inscrit, dans la mesure du possible, dans les dates fixées par l'observatoire du vélo et transmet les données à ProVélo. En terme de comptage, la Ville examinera la possibilité d'acheter un compteur automatique, tant comme outil récoltant des données mais aussi comme outil de communication ou de sensibilisation

Provenance	Outremerse (B)		
7 h - 8h			
8h - 9h			

La SRWT est un partenaire important pour le développement de la politique cyclable et ce à plusieurs niveaux :

- Ouverture des bandes bus aux cyclistes. Certaines nouvelles bandes bus sont ouvertes aux cyclistes. Dans les projets de réaménagement, cette dimension est systématiquement prise en compte. Pour les bandes bus existantes, la SRWT doit revoir sa signalisation verticale et intègre dans cette révision l'ouverture des bandes bus aux cyclistes (exemple Pont de Fragnée,..)
- En terme de stationnement aux arrêts de transport public
- En terme d'intégration du vélo dans le dossier du tram

- Restructuration des fiches de signalement sur internet

Une fiche de signalement des problèmes cyclables peut être complétée en ligne depuis le site internet de la Ville de Liège (<http://www.liege.be/mobilite/velo/fiche-d2019identification-damenagements-cyclables>). Cette fiche vise le signalement de petites interventions comme l'abaissement d'une bordure, la pose d'un arceau de stationnement, la réinstallation d'un panneau de signalisation manquant, ... Le suivi, la présentation et la structure de la fiche doivent être optimisées.

- Intégration des normes de stationnement dans le RCU

Un volet important en terme de pérennisation du stationnement est l'inscription de normes dans le Règlement Communal d'Urbanisme. Ces normes doivent concerner tant les nouvelles constructions que les rénovations et tant les immeubles de logements que de bureaux

- Convention avec ProVélo

La convention signée entre la Ville et ProVélo asbl est définie pour une durée de 4 ans. Suite à l'évaluation du service au terme de ces années, la convention pourra être modifiée et prolongée.

- Inscription de budget à l'exercice ordinaire en terme de

- Moyen humain pour l'entretien des aménagements cyclables ainsi que du marquage : un ouvrier Equivalent Temps Plein réparti sur deux personnes, soit un budget de 60 000 € par an pour les 4 années ;
- Moyen matériel pour l'achat de fournitures de marquage et de panneaux de signalisation. Les itinéraires structurants impliquent une augmentation du marquage cyclable en terme de visibilité et de sécurité. La fourniture de ce marquage doit être prévue afin de pouvoir entretenir régulièrement le marquage. Un budget de 25 000 € par an est inscrit pour les 4 années ;
- Moyen en termes de matériaux d'infrastructures pour la réalisation de petits aménagements cyclables. Un budget de 15 000 € par an est inscrit pour les 4 années.

- Le **projet européen BAPTS** auquel la Ville de Liège a participé, relatif à l'étude d'un axe structurant de transport public traversant, appelé la 'Transurbaine' pourrait se prolonger vers un projet mettant l'accent sur la connexion avec les modes doux. Dans ce cadre, la politique cyclable sera également renforcée.

7. BUDGET PREVISIONNEL RECAPITULATIF POUR LES 4 ANNEES

7.1 Budget année 1 (engagement 2012, réalisation 2013)

• Travaux:	1 050 000 €
– Itinéraire 6: Opéra-Passerelle =	400 000 €
• Etude de feu: 50 000 €	
• Adaptation des feux: 4 x 80 000 = 320 000 €	
• Marquage et autres = 30 000 €	
– Itinéraire 4: Bvd Destenay (SPW) =	400 000 €
– Itinéraire 3: Pt-Maghin – Pt Bressoux: feu SPW	250 000 €
– + Option 'Quartier apaisé' Outremeuse =	300 000 €
• Autres:	280 000 €
– Fin mise en place SUL =	50 000 €
– Stationnement arceaux (160)=	50 000 €
– Stationnement arrêt transport public (charge SRWT)=	0 €
– Ancrage budget ordinaire entretien-marquage-panneau =	100 000 €
– Formation écoles Pro vélo (journée + début brevet) =	50 000 €
– Ancrage Pro Vélo Convention Vélocité =	20 000 €
– Ancrage Développement Atelier Vélo =	10 000 €
TOTAL	1 330 000 €
	+ 300 000 €

7.2 Budget année 2 (engagement 2013, réalisation 2014)

• Travaux:	880 000 €
– Itinéraire 6: rue de Hesbaye =	370 000 €
– Itinéraire 6 : Fontainebleau – Hocheporte – Cadran =	410 000 €
– Point noir Fontainebleau : intervention minimale pour assurer la connexion avec Ste Marguerite bas =	100 000 €
– + <i>Option SPW: amélioration point noir Fontainebleau</i>	50 000 €
• Autres:	270 000 €
– Stationnement arceaux (160)=	50 000 €
– Stationnement arrêt transport public (charge SRWT)=	0 €
– Ancrage budget ordinaire entretien-marquage-panneau =	100 000 €
– Formation écoles Pro vélo (brevet) =	50 000 €
– Ancrage Pro Vélo Convention Vélocité =	20 000 €
– Etude Offre vélo (VAE-VLS-Vélocité) =	50 000 €
TOTAL	1 150 000 €
	+ 50 000 €

7.3 Budget année 3 (engagement 2014, réalisation 2015)

• Travaux:	1 010 000 €
- Itinéraire 2B et 3: 'quartier apaisé' Bressoux =	420 000 €
- Itinéraire 2: Rue Rassenfosse et Pont du Bouhay =	20 000 €
- Itinéraire 2A: Aménagement Quais Bonaparte et Roi Albert + connexion avec la rue de Lille =	400 000 €
- Aménagement carrefour Churchill-Maraîchers=	170 000 €
- + Option itinéraire 3 (Ville) : aménagement de la rue de l'Oasis et du Thier du Bouhay=	400 000 €
- + Option itinéraire 3 (SPW): aménagement N3 d'Amercoeur à Beyne =	1 200 000 €
• Autres:	220 000 €
- Stationnement arceaux (100)=	30 000 €
- Stationnement box=	20 000 €
- Stationnement arrêt transport public (charge SRWT)=	0 €
- Ancrage budget ordinaire entretien-marquage-panneau =	100 000 €
- Formation écoles Pro vélo (brevet) =	40 000 €
- Formation 'A Vélo Mesdames' =	10 000 €
- Ancrage Pro Vélo Convention Vélocité =	20 000 €
- Communication carte cyclable =	10 000 €
TOTAL	1 230 000 €
	+ 1 600 000 €

7.4 Budget année 4 (engagement 2015, réalisation 2016)

• Travaux:	1 100 000 €
- Itinéraire 2 et 4: 'quartier apaisé' Longdoz =	500 000 €
• Rue Lairesse et Basse-Wez + quartiers =	130 000 €
• Rue Gretry =	370 000 €
- Jonction C: Saint-Laurent – Saint-Martin=	100 000 €
- Itinéraire 5 + Jonction B: part Ville dans le réaménagement global du Pont de Fragnée et Fétinne (estimé à 2 500 000 €) =	500 000 €
- + option: Pont des Venues (SPW): aménagement cyclable min =	400 000 €
- + option : Place Ista (SPW)=	260 000 €
• Autres:	210 000 €
- Stationnement arceaux (100)=	30 000 €
- Stationnement box=	20 000 €
- Stationnement arrêt transport public (charge SRWT)=	0 €
- Ancrage budget ordinaire entretien-marquage-panneau =	100 000 €
- Formation écoles Pro vélo (brevet) =	20 000 €
- Formation 'A Vélo Mesdames'=	10 000 €
- Ancrage Pro Vélo Convention Vélocité =	20 000 €
- Communication =	10 000 €
TOTAL	1 310 000 €
	+ 1 600 000 €

8. CONCLUSION

Le diagnostic posé par le groupe de travail et la commission vélo avec le bureau d'études Timenco a mis en évidence une série d'éléments :

- Un potentiel très élevé existe à Liège
- Toute une gamme d'actions et de réalisations sont mises en place
- Une vision existe (Plan Vélo) et des moyens notamment avec la création du poste de conseillère en mobilité douce
- Cependant :
 - De grandes discontinuités persistent sur le réseau tant communal que régional. Il s'agit des points noirs qui ont été identifiés
 - Au vu de la configuration de la Ville et de son fleuve, les ponts sont des passages obligés pour tous les modes, où les cyclistes sont actuellement peu ou pas pris en considération ;
 - La Ville au vu de son tissu urbain, de son relief, de son réseau routier, ...a des défis particuliers à relever.

Les bases existent donc pour réaliser des progrès cyclables rapides et visibles grâce aux moyens financiers octroyés par le projet Liège Ville cyclable.

La vision, les moyens, les incitants, les partenariats,... existants doivent pouvoir donner rapidement, avec ce soutien régional, une visibilité forte sur le terrain, traduit de façon imagée par les deux illustrations suivantes :



9. ANNEXES

9.1 Résultats des comptages

La Ville de Liège effectue depuis plusieurs années des comptages cyclistes, en collaboration avec les stewards urbains. Les fiches de comptages ont été actualisées afin d'être les plus lisibles pour les compteurs. Pro Vélo asbl a été associé à l'actualisation des fiches et participe au comptage en comptabilisant le flux cycliste du parking vélo. Une rencontre a lieu avec les stewards afin de leur expliquer en quoi consiste le comptage. Ce moment est prévu avant chaque comptage car les stewards urbains ont souvent des contrats de courte durée. Lors de cette rencontre, chaque steward peut vérifier qu'il comprend la logique de la fiche comptage : positionnement, sens de circulation, identification du type de cycliste,...


Par ailleurs les dates de comptages correspondent dans la mesure des possibilités des stewards urbains aux dates définies par ProVélo dans le cadre de sa mission d'observatoire du vélo. Les données leur sont bien entendu communiquées.

Ainsi, en 2011 les comptages ont eu lieu les mardis 17 mai et 20 septembre. Les années précédentes, les comptages cyclistes étaient effectués sur une période d'une heure en semaine et le samedi. Ils sont maintenant concentrés en semaine sur une période de 2 heures, soit de 7h à 9h.

- Lieux de comptages

A1	Hypercentre Pl St-Lambert - Côté Léopold
A2	Hypercentre Pl Cathédrale
A3	Hypercentre Rue Saint-Gilles, carrefour Louvrex
A4	Féronstrée, Pl des Déportés
A5	Carrefour Rues Paradis, de Sclessin et de Serbie
A6	Outremeuse, pont St-Nicolas
A7	Outremeuse, Pl Delcour
A8	Outremeuse, Pont des Arches, Ravel et quai des Tanneurs
B1	Place Général Leman
B2	Pont de Fragnée, quai du Condroz
B3	Rue Grétry, carrefour avec la rue Natalis
B4	Pont d'Amercoeur, côté Amercoeur
B5	Pont de l'Atlas V, carrefour avec le quai Godefroid Kurth
B6	Carrefour Fontainebleau
B7	Chênée : Place Willem
B8	Grivegnée : Carrefour Beau Mur - Haute-Wez
B9	Angleur : Place Andréa Jadoulle
B10	Bressoux : Rue du Marché-rue du Moulin

- **Méthodologie**

L'observateur est représenté sur les fiches suivantes par un sigle : 

Tant que le nombre de cyclistes à observer n'est pas excessif, (moins de 240 cyclistes par heure), il est possible, en plus de compter les cyclistes passant dans le carrefour, de recueillir des informations complémentaires

- sur les flux des cyclistes : origines et sens du trafic cycliste ;
- sur la proportion d'hommes, de femmes, d'enfants ;
- accessoires tels que casques ou sièges enfants.

Il est plus facile de dénombrer les cyclistes à l'entrée du carrefour, où le cycliste est souvent obligé de ralentir voire de s'arrêter, qu'à la sortie du carrefour.

La majorité des cyclistes traverse un carrefour en ligne droite ; les cyclistes changeant de direction sont minoritaires. En utilisant des tableaux à 3 colonnes (gauche – tout droit – droite), on parvient à mesurer l'ensemble des flux de cyclistes sur un carrefour donné.

Tous les cyclistes entrant dans le carrefour sont pointés sur le tableau correspondant à leur provenance, dans la colonne correspondant à la direction qu'ils prennent.

Chaque compteur reçoit les fiches de comptages du carrefour qu'il traite.

Les observateurs compteront également le nombre de vélos stationnés à proximité immédiate du carrefour.

Parfois, certaines données complémentaires pourront être mesurées : nombre de cyclistes roulant sur les trottoirs, sur la bande de bus,... Ces données feront l'objet de tableaux supplémentaires.




Le détail est explicité sur les schémas de comptage ci-après




Exemple d'une fiche de comptage vierge :

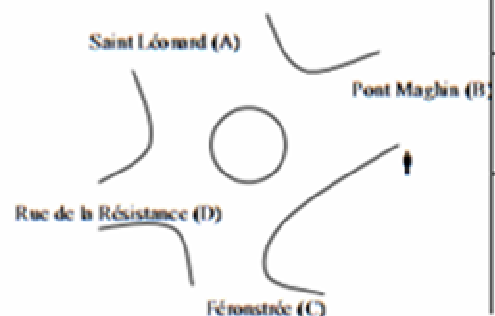
A4. Hypercentre : Féronstrée, Place des Déportés




Date : _____




Observateur : _____

Provenance	Rue Saint Léonard (A)		
			
7 h - 8h			
8h - 9h			

Provenance	Rue de la Résistance (D)		
			
7 h - 8h			
8h - 9h			






Provenance	Pont Maghin (B)		
			
7 h - 8h			
8h - 9h			







Provenance	Féronstrée (C)		
			
7 h - 8h			
8h - 9h			

Nombre de vélos stationnés sur le site :

Autres remarques :

Légende

 Homme
 Femme
 Enfant

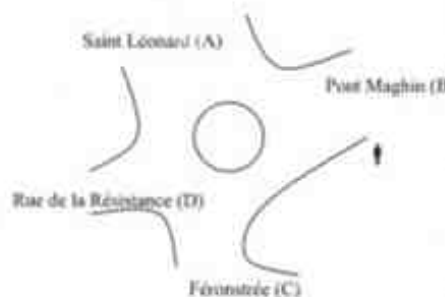
Exemple d'une fiche de comptage complétée :

A4. Hypercentre : Féronstrée, Place des Déportés

Date : 20 09 11
 Observateur : Kerim - Jérémy

Provenance	Rue Saint Léonard (A)		
7 h - 8h			1110
8h - 9h	1+0	0100 11	111100 111111+

Provenance	Rue de la Résistance (D)		
7 h - 8h			
8h - 9h	1	117	10



Provenance	Pont Maghin (B)		
7 h - 8h	17		17
8h - 9h	1011+1 10	1110 11+	1101 +0

Légende

Homme:

Femme:

Enfant:

Provenance	Féronstrée (C)		
7 h - 8h		180	011
8h - 9h		011110 01	001

Nombre de vélos stationnés sur le site :

Autres remarques :
 7h-8h : c'est très calme
 8h-9h : c'est très calme - plein

Les **résultats des comptages** pour les dernières années sont les suivants :

VILLE DE LIEGE - COMPTAGES VELOS																
Comptages vélos en semaine (8h à 9h)	2004	2005	2008	Conditions climatique s 2008	2009		Conditions climatique s 2008	2010		Conditions climatiques 2010	2011		Conditions climatique s 2011	2011		Condition s climatique
A Hypercentre PI St-Lambert - Côté Léopold	23	34	54	froid soleil	34	22-sept	Soleil	30	28-sept	froid, venteux, bruine	124	17/05/2011	Pluie légère	71	20/09/2011	Pluie légère
A Hypercentre PI Cathédrale	20	30	33	froid soleil	22	22-sept	Soleil	27	28-sept	froid, venteux, bruine	16	17/05/2011	Pluie légère	48	20/09/2011	Pluie légère
A Hypercentre Saint-Gilles - Louvrex	12	29	23	froid soleil	46	22-sept	Soleil	22	28-sept	froid, venteux, bruine	17	17/05/2011	Pluie légère	27	20/09/2011	Pluie légère
A Féronstrée, PI des Déportés	28	64	72	froid soleil	78	22-sept	Soleil	57	28-sept	froid, venteux, bruine	39	17/05/2011	Pluie légère	62	20/09/2011	Pluie légère
A Carrefour PI et rue des Guillemins, Paradis-Serbie en 2009	16	19	27	soleil	29	22-sept	Soleil	17	28-sept	froid, venteux, bruine	16	17/05/2011	Pluie légère	24	20/09/2011	Pluie légère
A Outremeuse, pont St-Nicolas	17	30	11	froid soleil	34	22-sept	Soleil	54	28-sept	froid, venteux, bruine	51	17/05/2011	Pluie légère	36	20/09/2011	Pluie légère
A Outremeuse, PI Delcour	12	13	18	froid soleil	18	22-sept	Soleil	50	28-sept	froid, venteux, bruine	34	17/05/2011	Pluie légère	18	20/09/2011	Pluie légère
A Outremeuse, Pont des Arches, Ravel et quai des Tanneurs	44	59	79	froid soleil	79	22-sept	Soleil	80	28-sept	froid, venteux, bruine	43	17/05/2011	Pluie légère	181	20/09/2011	Pluie légère
E Place Général Leman	22	29	26	froid soleil	35	24-sept	Bruine	22	30-sept	pluie	30	17/05/2011	Pluie légère	38	20/09/2011	Pluie légère
E Pont de Fraignée	24	37	35	soleil	26	24-sept	Bruine	32	30-sept	pluie	54	17/05/2011	Pluie légère	21	20/09/2011	Pluie légère
E Rue Grétry, carrefour avec la rue Libotte, Natalis en 2009	24	20	5	soleil	20	24-sept	Bruine	24	30-sept	pluie	20	17/05/2011	Pluie légère	34	20/09/2011	Pluie légère
E Pont d'Amercoeur, côté Amercoeur	24	31	43	soleil	53	24-sept	Bruine	14	30-sept	pluie	5	17/05/2011	Pluie légère	11	20/09/2011	Pluie légère
E Pont de l'Atlas V	9	5	15	soleil	26	24-sept	Bruine	14	30-sept	pluie	11	17/05/2011	Pluie légère	2	20/09/2011	Pluie légère
E Carrefour Fontainebleau	7	10	14	soleil	15	15-oct	froid soleil	6	30-sept	pluie	8	17/05/2011	Pluie légère	3	20/09/2011	Pluie légère
E Chênée : Place Willem	2	24	3	soleil	25	24-sept	Bruine	7	30-sept	pluie	39	17/05/2011	Pluie légère	76	20/09/2011	Pluie légère
E Grivegnée : Carrefour Beau Mur - Haute-Wèz	10	13	6	soleil	20	15-oct	froid soleil	33	30-sept	pluie	4	17/05/2011	Pluie légère	9	20/09/2011	Pluie légère
E Angleur : Place Andréa Jadoulle	8	5	4	soleil	22	24-sept	Bruine	14	30-sept	pluie	9	17/05/2011	Pluie légère	11	20/09/2011	Pluie légère
E Bressoux : Carrefour rue du Marché - rue du Moulin	n	20	19	soleil	2	24-sept	Bruine	40	30-sept	pluie	3	17/05/2011	Pluie légère	2	20/09/2011	Pluie légère
Total "centre-ville" (comptage A)	172	278	317		340			337			340			467		
Total "quartiers" (comptage B)	130	194	170		244			206			183			207		
TOTAL général	302	472	487		584			543			523			674		

Le tableau ci-dessous précise le **type de cycliste** pour le comptage du 17 mai 2011

	Lieux de comptages	Date	Conditions climatiques 2011	7h - 8h	8h - 9h	Total	Homme	Femme	Enfant	Casqué	Homme casqué	Femme casqué	Enfant casqué
A1	Hypercentre PI St-Lambert - Côté Léopold	17/05/2011	Pluie légère	31	71	102	84	12	6	19	19	0	0
A2	Hypercentre PI Cathédrale	17/05/2011	Pluie légère	11	48	59	29	28	2	6	2	2	2
A3	Hypercentre: Rue Saint Gilles, rue Louvrex	17/05/2011	Pluie légère	16	27	43	26	15	2	10	7	3	0
A4	Féronstrée, PI des Déportés	17/05/2011	Pluie légère	15	62	77	56	21	0	16	14	2	0
A5	Carrefour: Rue Paradis, rues de Serbie et Sclessin	17/05/2011	Pluie légère	17	24	41	29	12	0	12	9	3	0
A6	Outremeuse, pont Saint Nicolas	17/05/2011	Pluie légère	48	36	84	67	16	2	30	28	2	0
A7	Outremeuse: place Delcour	17/05/2011	Pluie légère	14	18	32	24	8	0	14	8	6	0
A8	Outremeuse, Pont des Arches, Ravel et Quai des Tanneurs	17/05/2011	Pluie légère	147	181	328	171	70	87	63	53	8	2
B1	Place Général Leman	17/05/2011	Pluie légère	44	38	82	66	16	0	35	27	8	0
B2	Pont de Fragnée	17/05/2011	Pluie légère	19	21	40	24	16	0	9	2	7	0
B3	Rue Grétry, carrefour avec les rues Natalis et Doufflet	17/05/2011	Pluie légère	29	34	63	51	12	0	10	9	1	0
B4	Pont d'Amercoeur, côté Amercoeur	17/05/2011	Pluie légère	19	11	30	23	7	0	12	9	3	0
B5	Pont de l'Atlas V	17/05/2011	Pluie légère	5	2	7	5	2	0	1	0	1	0
B6	Carrefour Fontainebleau	17/05/2011	Pluie légère	5	3	8	6	2	0	4	3	1	0
B7	Chênée : Place Willem	17/05/2011	Pluie légère	37	76	113	83	15	14	39	17	10	12
B8	Grivegnée: carrefour rue du Beau Mur - rue Haute-Méz	17/05/2011	Pluie légère	12	9	21	15	6	0	6	4	2	0
B9	Angleur : Place Andréa Jadouille	17/05/2011	Pluie légère	7	11	18	18	0	0	7	7	0	0
B10	Bressoux: carrefour rue du Marché - rue du Moulin - rue aux frênes - rue Boursier	17/05/2011	Pluie légère	5	2	7	7	0	0	7	7	0	0
	Total			481	674	1155	784	258	113	300	225	59	16
	Pourcentages répartitions horaires			42%	58%								
	Pourcentages répartitions genres						68%	22%	10%				
	Pourcentages répartitions casques ou non casqués									26%	19%	5%	1%
	Pourcentages genres casqués									29%	26%	14%	

9.2 Visites de terrain

La visite de terrain a eu lieu le 10 février 2011. La conseillère en mobilité douce et le responsable du bureau d'études des aménagements ont montrés à l'auditeur les différentes réalisations et enjeux cyclables liégeois.

Toute une gamme de réalisations...



Toute une gamme de réalisations...



Toute une gamme de réalisations...



Toute une gamme de réalisations...



Toute une gamme de réalisations...



Toute une gamme de réalisations...



Toute une gamme de réalisations...



Toute une gamme de réalisations...



Toute une gamme de réalisations...



Toute une gamme de réalisations...



... mais de grandes discontinuités



... mais de grandes discontinuités



... mais de grandes discontinuités



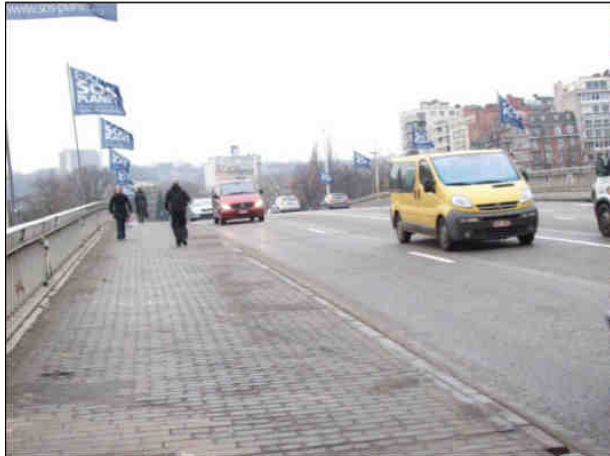
... mais de grandes discontinuités



... mais de grandes discontinuités



... et des passages obligés tous modes



... et des défis particuliers



9.3 Aperçu des actions

Tableau – Aperçu des actions

En terme de partenaires, la commission communale consultative vélo sera systématiquement associée à ces actions, y compris les associations cyclistes notamment en terme d'aménagement.

	Type d'action	Responsable	Partenaire(s)	Échéance	Coût
A1	Itinéraire 6 : Opéra – Passerelle - Etude de feu	Ville de Liège	SPW routes (feu passerelle) - SRWT	Budget 2012 Réalisation 2013	50 000 Euros
A2	Itinéraire 6 : Opéra – Passerelle - Adaptation des feux	Ville de Liège	SPW routes (feu passerelle) - SRWT	Budget 2012 Réalisation 2013	320 000 Euros
A3	Itinéraire 6 : Opéra – Passerelle - Marquage et autres	Ville de Liège	SPW routes - SRWT	Budget 2012 Réalisation 2013	30 000 Euros
A4	Itinéraire 4 : Bvd Destenay (SPW)	Ville de Liège	SPW routes - SRWT	Budget 2012 Réalisation 2013	400 000 Euros
A5	Itinéraire 3 : Pt-Maghin – Pt-Bressoux : Feu SPW	Ville de Liège	SPW direction électromécanique	Budget 2012 Réalisation 2013	250 000 Euros
A6 Option	« Quartier apaisé » Outremeuse	Ville de Liège	SPW routes – SRWT - Quartier	Budget 2012 Réalisation 2013	300 000 Euros
A7	Fin mise en place SUL	Ville de Liège	Police	Budget 2012	50 000 Euros
A8	Itinéraire 6 : rue de Hesbaye	Ville de Liège	SRWT - Commission de Rénovation Urbaine	Budget 2013 Réalisation 2014	370 000 Euros

A9	Itinéraire 6 : Fontainebleau – Hocheporte - Cadran	Ville de Liège	SRWT – SPW routes	Budget 2013 Réalisation 2014	410 000 Euros
A10	Point noir Fontainebleau : intervention minimale pour assurer la connexion avec Ste Marguerite Bas	Ville de Liège	SPW routes - SRWT	Budget 2013 Réalisation 2014	100 000 Euros
A11 Option	+ Option SPW : amélioration point noir Fontainebleau	SPW	Ville de Liège	Budget 2013 Réalisation 2014	50 000 Euros
A12	Itinéraire 2B et 3 : « quartier apaisé » Bressoux	Ville de Liège	SPW routes – SRWT - Quartier	Budget 2014 Réalisation 2015	420 000 Euros
A13	Itinéraire 2 : Rue Rassenfosse et Pont du Bouhay	Ville de Liège		Budget 2014 Réalisation 2015	20 000 Euros
A14	Itinéraire 2A : Aménagement Quai Bonaparte et Roi Albert + connexion avec la Rue de Lille	Ville de Liège	SPW routes - SPW voies hydrauliques	Budget 2014 Réalisation 2015	400 000 Euros
A15	Aménagement carrefour Churchill - Maraîchers	Ville de Liège	SPW routes - SRWT	Budget 2014 Réalisation 2015	170 000 Euros
A16 Option	+ Option itinéraire 3 (ville) : aménagement de la rue de l'Oasis et du Thier du Bouhay	Ville de Liège	Quartier	Budget 2014 Réalisation 2015	400 000 Euros
A17 Option	+Option itinéraire 3 (SPW) : aménagement N3 d'Amercoeur à Beyne	SPW routes	Ville de Liège - SRWT	Budget 2014 Réalisation 2015	1 200 000 Euros

A18	Itinéraire 2 et 4 : « quartier apaisé » Longdoz Rue Lairesse, Basse-wez et quartier	Ville de Liège	SPW routes - SPW voies hydrauliques - SRWT - Quartier	Budget 2015 Réalisation 2016	370 000 Euros
A19	Rue Gretry	Ville de Liège	SPW routes - SRWT - Quartier	Budget 2015 Réalisation 2016	130 000 Euros
A20	Jonction C : Saint-Laurent - Saint-Martin	Ville de Liège	SPW routes - SRWT - Quartier	Budget 2015 Réalisation 2016	100 000 Euros
A21	Itinéraire 5 + Jonction B : part de la ville dans le réaménagement global du Pont de Fragnée et Fétinne	SPW	Ville de Liège - SPW routes + voies hydrauliques - SRWT	Budget 2015 Réalisation 2016	500 000 Euros
A22 Option	+Option : Pont des Vennes (SPW) : aménagement cyclable min.	SPW	Ville de Liège	Budget 2015 Réalisation 2016	400 000 Euros
A23 Option	+Option : Place Ista (SPW)	SPW	Ville de Liège	Budget 2015 Réalisation 2016	260 000 Euros
S1	Stationnement arceaux (160)	Ville de Liège		Budget 2012	50 000 Euros
S2	Stationnement arrêt transport public	SRWT + SNCB	Ville de Liège	Budget 2012	0 Euros
S3	Stationnement arceaux (160)	Ville de Liège		Budget 2013	50 000 Euros
S4	Stationnement arrêt transport public (charges SRWT)	SRWT - SNCB	Ville de Liège	Budget 2013	0 Euros

S5	Stationnement arceaux (100)	Ville de Liège		Budget 2014	30 000 Euros
S6	Stationnement box	Ville de Liège	Quartier	Budget 2014	20 000 Euros
S7	Stationnement arrêt transport public (charge SRWT)	SRWT-SNCB	Ville de Liège	Budget 2014	0 Euros
S8	Stationnement arceaux (100)	Ville de Liège		Budget 2015	30 000 Euros
S9	Stationnement box	Ville de Liège	Quartier	Budget 2015	20 000 Euros
S10	Stationnement arrêt transport public (charge Srwt)	SRWT -SNCB	Ville de Liège	Budget 2015	0 Euros
P1	Formation écoles Pro vélo (journée + début brevet)	Ville de Liège	Pro Velo - Ecoles (réseau libre et officiel)	Budget 2012	50 000 Euros
P2	Formation écoles Pro vélo (brevet)	Ville de Liège	Pro Velo - Ecoles (réseau libre et officiel)	Budget 2013	50 000 Euros
P3	Etude Offre vélo (VAE - VLS - Vélocité)	Ville de Liège		Budget 2013	50 000 Euros
P4	Formation écoles Pro vélo (brevet)	Ville de Liège	Pro Velo - Ecoles (réseau libre et officiel)	Budget 2014	40 000 Euros
P5	Formation « A Vélo Mesdames »	Ville de Liège	Pro Velo – Quartier – commission femmes et villes – CRU – écoles alpha - ...	Budget 2014	10 000 Euros
P6	Communication carte cyclable	Ville de Liège		Budget 2014	10 000 Euros
P7	Formation école Pro vélo (brevet)	Ville de Liège	Pro Velo - Ecoles (réseau libre et officiel)	Budget 2015	20 000 Euros

P8	Formation « A Vélo Mesdames »	Ville de Liège	Pro Velo – Quartier – Commission femmes et villes – CRU – écoles alpha - ...	Budget 2015	10 000 Euros
P9	Communication	Ville de Liège		Budget 2015	10 000 Euros
O1 (+A)	Ancrage budget ordinaire entretien – marquage – panneau	Ville de Liège		Budget 2012	100 000 Euros
O2	Ancrage Pro Vélo Convention Vélocité	Ville de LIège	Pro Vélo	Budget 2012	20 000 Euros
O3	Ancrage développement Atelier Vélo	Ville de Liège	Atelier St-Léonard - Atelier Maison de jeunes de Glain - Atelier St- Luc	Budget 2012	10 000 Euros
O4 (+A)	Ancrage budget ordinaire entretien – marquage - panneau	Ville de Liège		Budget 2013	100 000 Euros
O5	Ancrage Pro vélo Convention Vélocité	Ville de Liège	Pro Velo	Budget 2013	20 000 Euros
O6 (+A)	Ancrage budget ordinaire entretien – marquage - panneau	Ville de Liège		Budget 2014	100 000 Euros
O7	Ancrage pro vélo Convention Vélocité	Ville de Liège	Pro Velo	Budget 2014	20 000 Euros
O8 (+A)	Ancrage budget ordinaire entretien – marquage - panneau	Ville de Liège		Budget 2015	100 000 Euros
O9	Ancrage Pro Vélo Convention Vélocité	Ville de Liège	Pro Velo	Budget 2015	20 000 Euros

9.4 Budget 2011-2014

Voir point 7 page 63

9.5 Tableau de bord

Valeur indicative

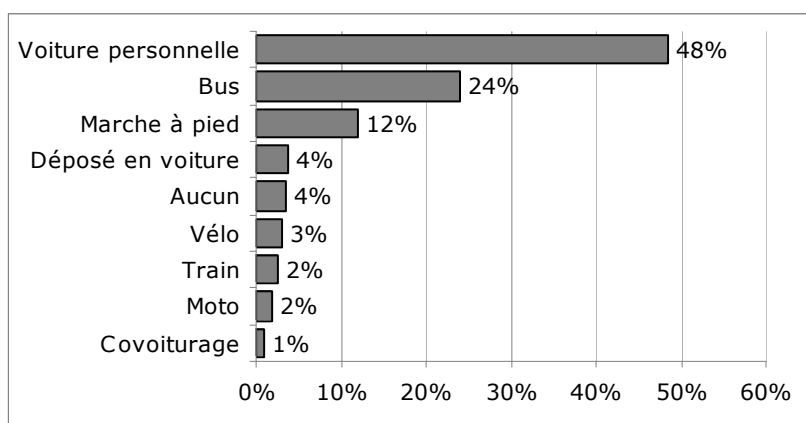
Indicateur	Valeur de référence 2010/2011	Objectif 2014	Valeur 2012	Valeur 2013	Valeur 2014
REALISATIONS					
Km de voiries en zone 30	Principalement en zone abords d'écoles	3 quartiers apaisés	Quartier Outre-meuse	Quartier Bressoux	Quartier Longdoz
Km de pistes cyclables (séparées)	48	65	54	60	65
Km de bandes cyclables (marquages)	7	25	12	15	25
Nombre d'emplacements vélo au centre-ville	AR300 RC200	AR 820 RC800	AR 620 RC500	AR 720 RC650	AR 820 RC800
Nombre de participants à une éducation vélo	100	2000	2200	1000	1500
IMPACT					
Nombre de cyclistes / h au lieu de comptage x	32				
Nombre de participants au ramassage scolaire à vélo	30 (1 exp quartier vennes)	500	60	200	500
Déplacements domicile-travail à vélo à l'administration communale (voir graphique ci-dessous et potentialités)	3% 110	6 % 220			
Nombre de vélos stationnés à la gare	200	800 (5% part modale)	200	400	800

Indicateur	Valeur de référence 2010/2011		Objectif 2015		Objectif 2020
Qualité intégrale BYPAD					

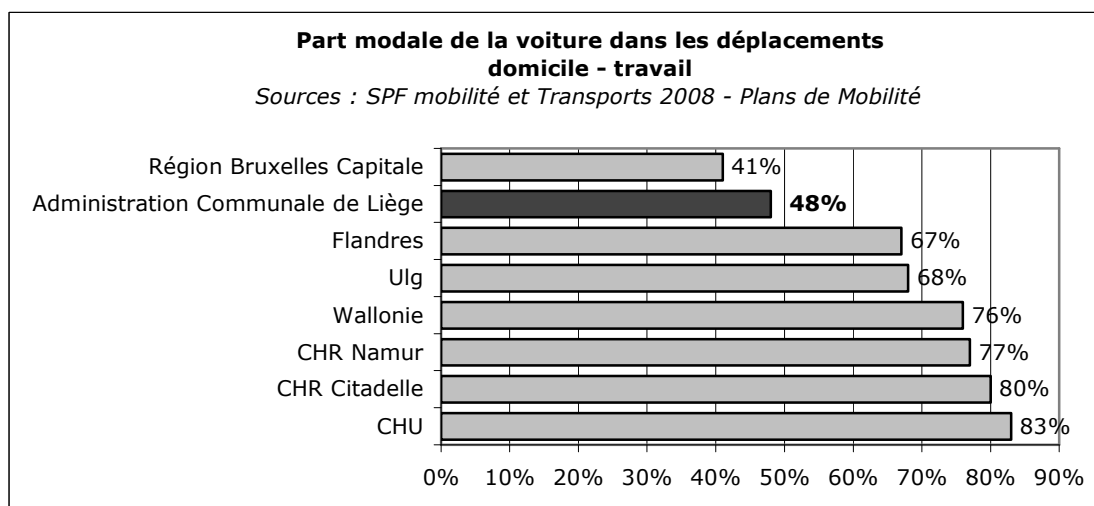
Module 1	2,3	-	3	-	3,5
Module 2	2	-	3	-	3
Module 3	2	-	3	-	3,5
Module 4	2	-	3	-	3,5
Module 5	0,9	-	2	-	2,5
Module 6	1,3	-	2	-	3
Module 7	1	-	2	-	2,5
Module 8	1	-	2	-	2,5
Module 9	1,3	-	2	-	2

Information relative au Plan de Mobilité du Personnel Communal

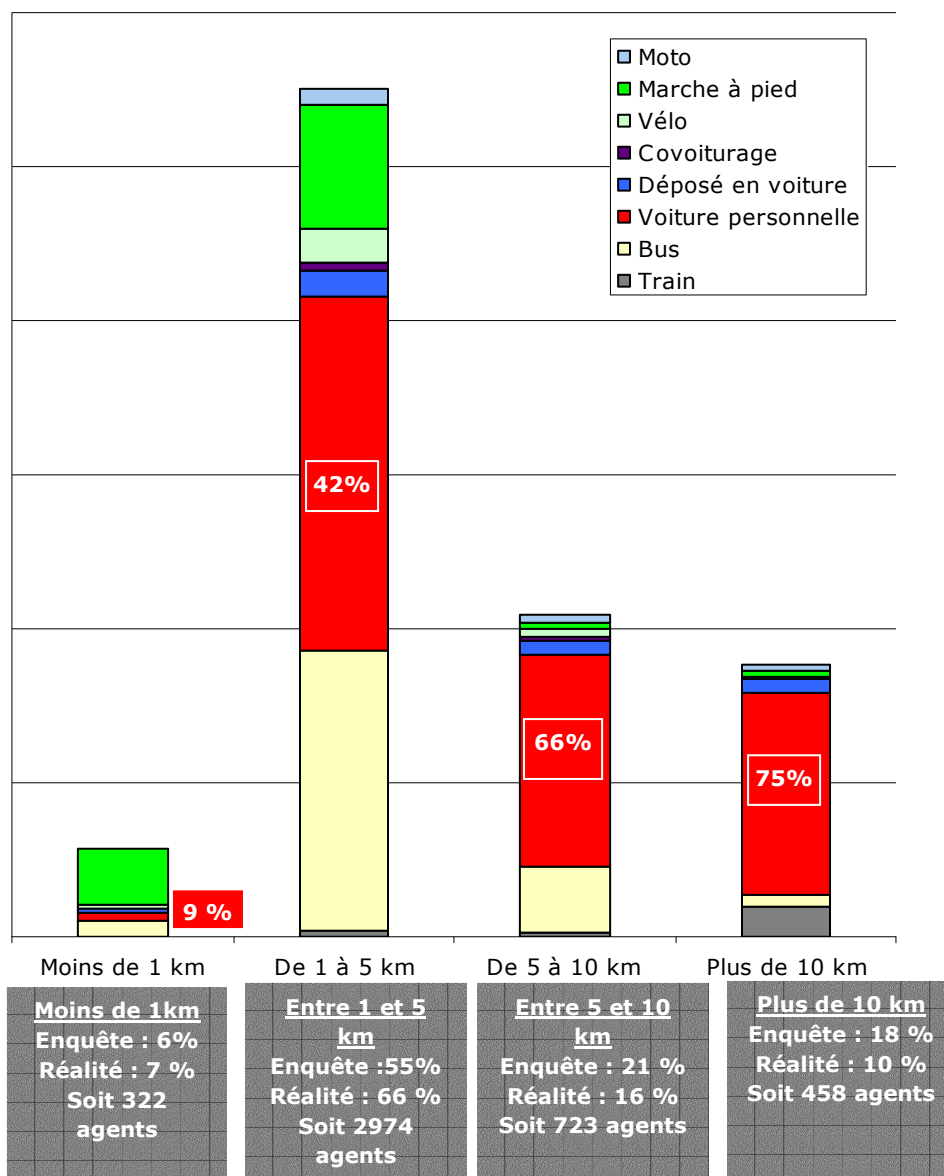
1. Les répartitions modales pour le personnel communal liégeois :



2. La part modale de la voiture comparée à d'autres institutions :



3. Les répartitions modales selon les distances à Liège



La majorité des répondants habite à une distance comprise entre 1 et 5km. L'usage de la voiture augmente logiquement avec l'éloignement du domicile. Près de 42% des agents qui habitent entre 1 et 5 km utilisent leur voiture. Il y a à ce niveau un potentiel de modes alternatifs à promouvoir.

9.6 Délibération du Conseil adoptant le PCC



VILLE DE LIEGE
ADMINISTRATION
GENERALE

SÉANCE PUBLIQUE

Extrait du registre aux délibérations du Conseil communal

CONSEIL DU 5 SEPTEMBRE 2011 N° 14

Le Conseil,

OBJET : Ville pilote Wallonie cyclable : adoption du Plan communal cyclable (PCC) constituant le dossier final de candidature.

Vu l'adoption par le Gouvernement wallon du projet « Wallonie cyclable » lors de sa réunion du 23 septembre 2010 à Liège ;

Vu l'appel à candidature envoyé au Collège communal le 24 septembre 2010 ;

Vu la décision du Collège communal du 24 septembre 2010 de marquer son intérêt au projet et de se porter ville candidate ;

Vu le dossier de pré-candidature validé par le Collège communal du 19 novembre 2010 ;

Vu la décision du Gouvernement wallon en sa séance du 16 décembre 2010 de présélectionner la Ville de Liège comme ville pilote « Wallonie cyclable » ;

Vu l'arrêté ministériel du 23 décembre 2010 octroyant une subvention de 312.540,00 € (trois cent douze mille euros) pour la réalisation d'aménagements cyclables sur l'axe pont Maghin – pont de Bressoux, dans le cadre de la présélection de la Ville ;

Considérant que le règlement de l'appel à projet aux communes stipule que le dossier final de candidature, appelé « Plan communal cyclable » doit être remis avant le 4 octobre 2011 et approuvé par le Conseil communal ;

Considérant que le PCC a été élaboré avec la participation :

- d'un groupe de travail constitué de trois représentants politiques, trois représentants de l'administration et trois représentants des cyclistes au quotidien, ainsi qu'un auditeur extérieur ;
- de la Commission communale consultative vélo ;

Considérant que ce Plan communal cyclable intègre les outils existants comme le Plan Vélo, le Plan communal d'itinéraires cyclables actualisé, le Plan communal de mobilité ainsi que le projet de développement du tram ;

Considérant que le Plan communal cyclable comprend 4 volets :

- un volet aménagement définissant un réseau structurant d'itinéraires prioritaires à mettre en place dans le cadre du projet « Wallonie Cyclable » ;
- un volet stationnement comprenant un plan de stationnement à courte, moyenne et longue durée ;
- un volet formation/sensibilisation/partenariat comprenant la formation au brevet du cycliste, une formation intitulée 'A Vélo Mesdames', le développement d'outils d'information, la mise en place de partenariat et d'incitants à l'usage du vélo ;
- un volet ancrage comprenant le travail de la Commission Vélo, la mise en place d'outils d'évaluation et de suivi.

Attendu que, si la Ville de Liège est sélectionnée, elle recevra pendant quatre ans un subside régional annuel estimé à 870.000,00 € (huit cent septante mille euros) ; le montant définitif dépendant des communes sélectionnées ;

Attendu que la Ville ajoutera chaque année à ce subside annuel une part communale de 30 %, soit 260.000,00 € (deux cent soixante mille euros).

Sur la proposition du Collège communal, (11.08.26 – I1), et après examen du dossier par la Commission des services du Bourgmestre,

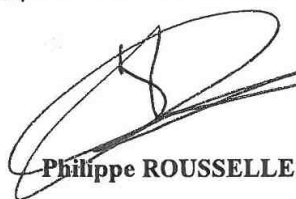
ADOPTE

le Plan communal cyclable qui sera mis en œuvre si la Ville de Liège est sélectionnée 'Ville pilote Wallonie Cyclable' et reçoit les subsides qui y sont liés.

~~La présente décision a recueilli voix pour, voix contre, abstentions.~~

La présente décision a recueilli l'unanimité des suffrages.

Le Secrétaire communal,


Philippe ROUSSELLE

PAR LE CONSEIL :



Le Bourgmestre,


Willy DEMEYER

9.7 Détail des fiches aménagements

