



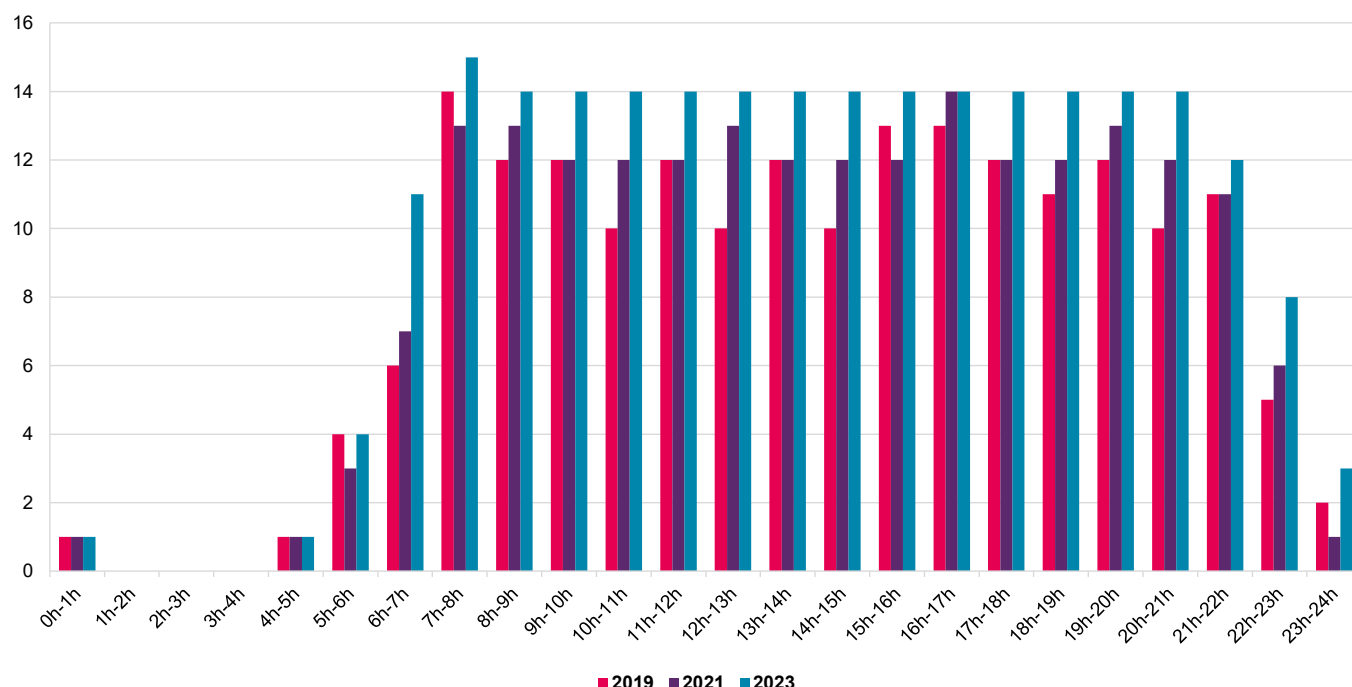
PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

**ANNEXE MONITORING
JUN 2024 – ERRATUM**



Cet erratum concerne le chapitre relatif
à la mobilité ferroviaire – partie Offre.

Offre de trains par jour dans la liaison Guillemains / Carré / Saint-Lambert



Remarque : On constate une belle évolution du nombre de trains entre 2019 et 2021 qui se poursuit entre 2021 et 2023. Aucune tranche horaire ne perd de trains.

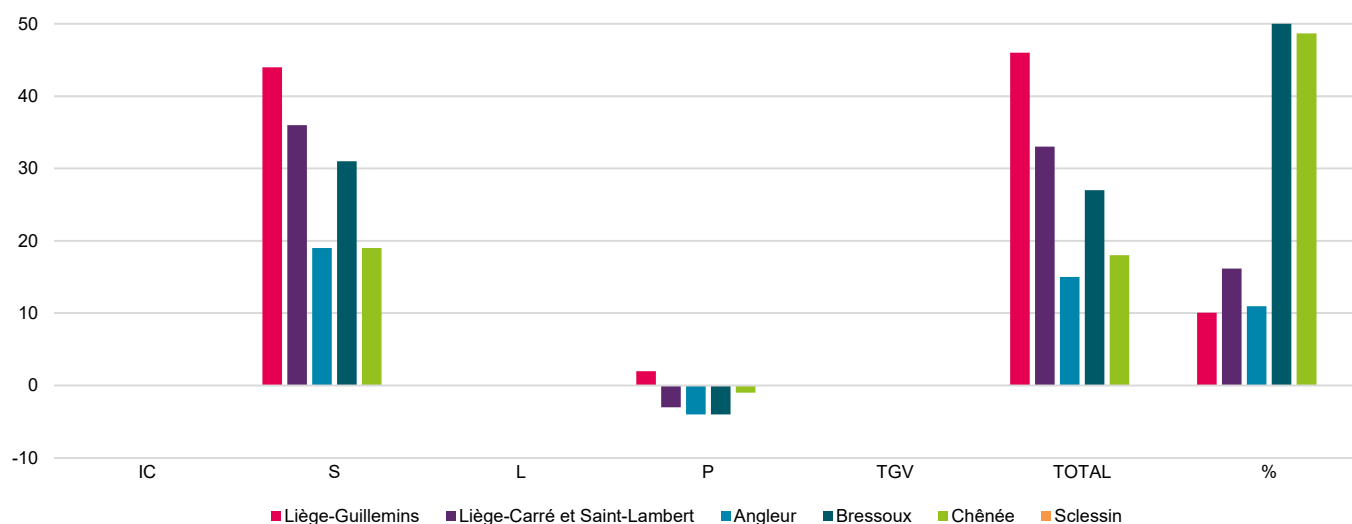
Source : interne Ville (sur base des horaires SNCB)

Offre de trains par jour à Bressoux



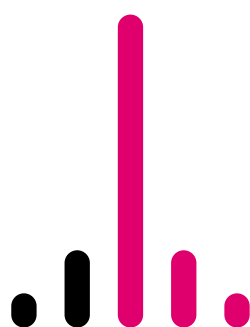
Remarque : On constate une stagnation pour quasiment toutes les tranches horaires et un transfert entre les 2 tranches de 17 et 19h entre 2019 et 2021. La situation de l'offre s'améliore très nettement en 2023. L'amplitude est augmentée. Cette situation est de bon augure étant donné la connexion de la gare de Bressoux avec le terminus du tram.

Évolution du nombre de trains par jour par type et par gare entre les horaires de 2021 et 2023



Remarque : On constate une très nette évolution du nombre de trains S dans toutes les gares et points d'arrêt à l'exception de Sclessin. Cette évolution est en particulier marquée pour les 3 «Liège» (Guillemins, Carré et Palais) ainsi que pour Bressoux. Sclessin ne connaît aucune évolution de son offre. Les trains IC, L et TGV ne voient aucune modification par rapport à 2021.

Source : interne Ville (sur base des horaires SNCB)



Liège

Une ville, un esprit.

WWW.LIEGE.BE

communication@liege.be • www.facebook.com/liegeville



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Annexe - MONITORING juin 2024



INDEX

La mobilité piétonne

Passage et fréquentation	4
Connexions entre les rives des cours d'eau	8
Niveau de satisfaction	8
Infrastructures et aménagements piétons	9
Services aux piétons	10

La mobilité cyclable

Passage et fréquentation	12
Accidentologie et sécurité	17
Niveau de satisfaction	18
Infrastructures et aménagements cyclables	19
Stationnement	20
Services aux cyclistes	26

La mobilité en bus

Fréquentation	32
Performance	34
Véhicules	34

La mobilité ferroviaire

Fréquentation	36
Offre	38
Qualité	42

Les nouvelles formes de mobilité

Passage et fréquentation	44
Stationnement	48

L'intermodalité

Offre	50
-------	----

Gestion de la demande

Habitudes de déplacements	54
Sensibilisation à la mobilité	55
Opendata	56

Les véhicules privés motorisés

Passage et fréquentation	58
Congestion	62
Profil et structure du trafic	66
Accidentologie	69
Véhicules	71
Véhicules Ville de Liège	73
Infrastructures et aménagements	74
Transit poids lourds	76
Environnement	76

Le stationnement

Offre	80
Rotation	82
Services	84
Autopartage	85

La logistique urbaine

Véhicules et services	90
-----------------------	----

LA MOBILITÉ PIÉTONNE

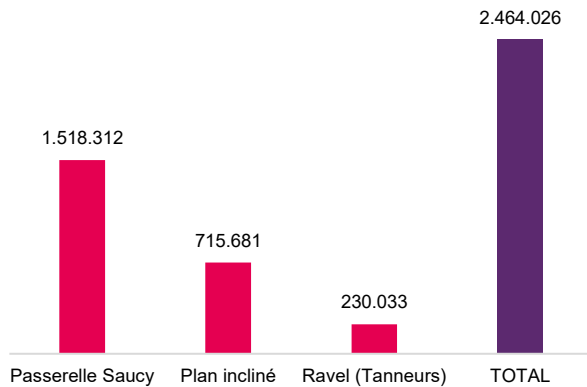


LA MOBILITÉ PIÉTONNE



Passage et fréquentation

Nombre de piétons
(janvier à décembre 2023 inclus)



Les comptages sont effectués en continu (jour et nuit) au moyen de dispositifs de comptage utilisant la technologie des images caméras. La passerelle Saucy totalise le plus de passages et montre son rôle conséquent de liaison entre la rive gauche et Outremeuse. Le site de la rue du Plan incliné est second avec un nombre élevé de piétons comptabilisés sur le trajet de la gare des Guillemins. Le 3ème dispositif est installé sur le RAVeL sous le pont des Arches et totalise moins de passages (ce qui s'explique essentiellement par le fait que de nombreux piétons remontent les rampes du pont pour bifurquer vers la rue Léopold ou s'enfoncer dans Outremeuse).

Source : interne Ville

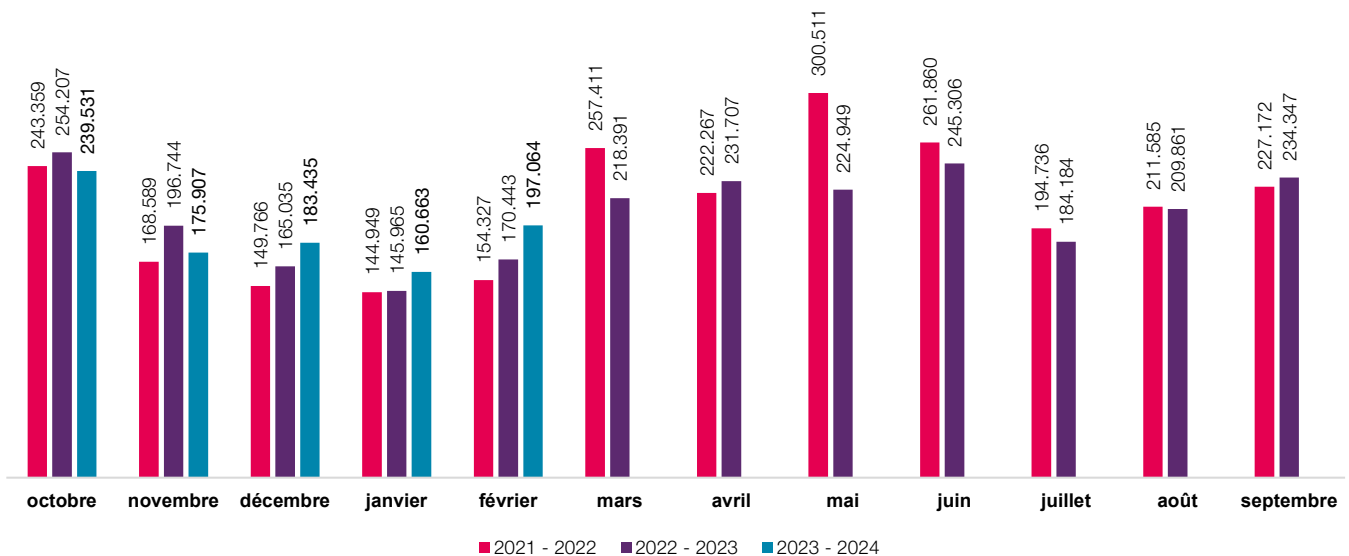
4200

piétons/jour



En moyenne, 4200
piétons par jour
empruntent la passerelle
Saucy. Ils sont 8500 à
emprunter la rue Saint-
Paul dans le piétonnier.

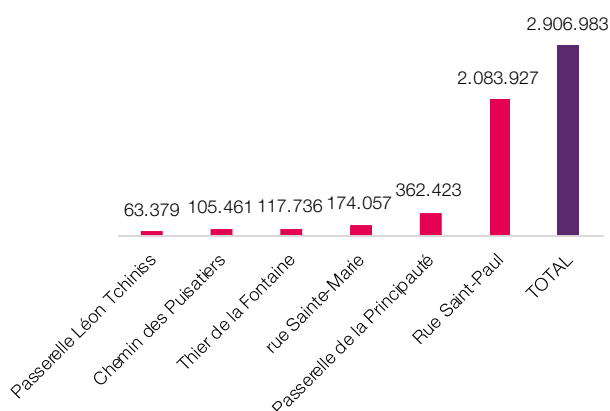
Évolution du nombre de piétons (3 sites confondus)



Les mois correspondant à la fin de l'automne et à l'hiver sont caractérisés par une nette diminution du nombre de piétons comptabilisés (la tendance est la même pour les 3 sites pris individuellement). Au contraire, les mois de printemps sont caractérisés par une pratique plus intensive de la marche. La baisse constatée pendant les mois de juillet (en particulier) et d'août s'explique plus que probablement par les vacances scolaires et professionnelles.

Source : dispositifs de comptage interne Ville

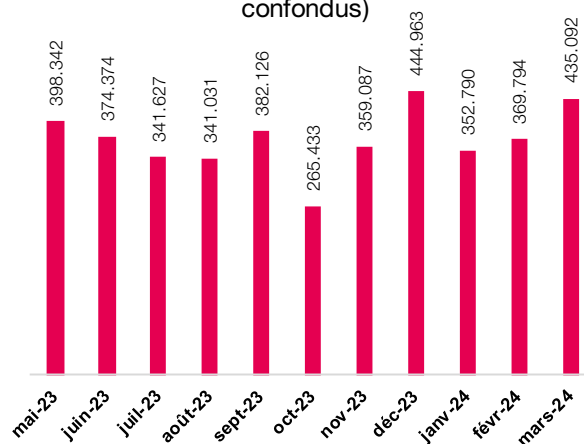
Nombre de piétons
(mai à décembre 2023 inclus)



Les comptages sont effectués en continu (jour et nuit) au moyen de dispositifs de comptage utilisant la technologie InfraRouge. Parmi les sites équipés, la rue Saint-Paul se démarque très nettement et affirme son importance comme axe piéton intégré au piétonnier de la Ville. La passerelle de la Principauté joue parfaitement son rôle de connexion entre 2 quartiers séparés par la coupure urbaine que représentent les voies de chemin de fer et la N3. La 3ème place de la rue Sainte-Marie (parc Lejeune) s'explique en raison des nombreux élèves du complexe scolaire Sainte-Véronique.

Source : dispositifs de comptage interne Ville

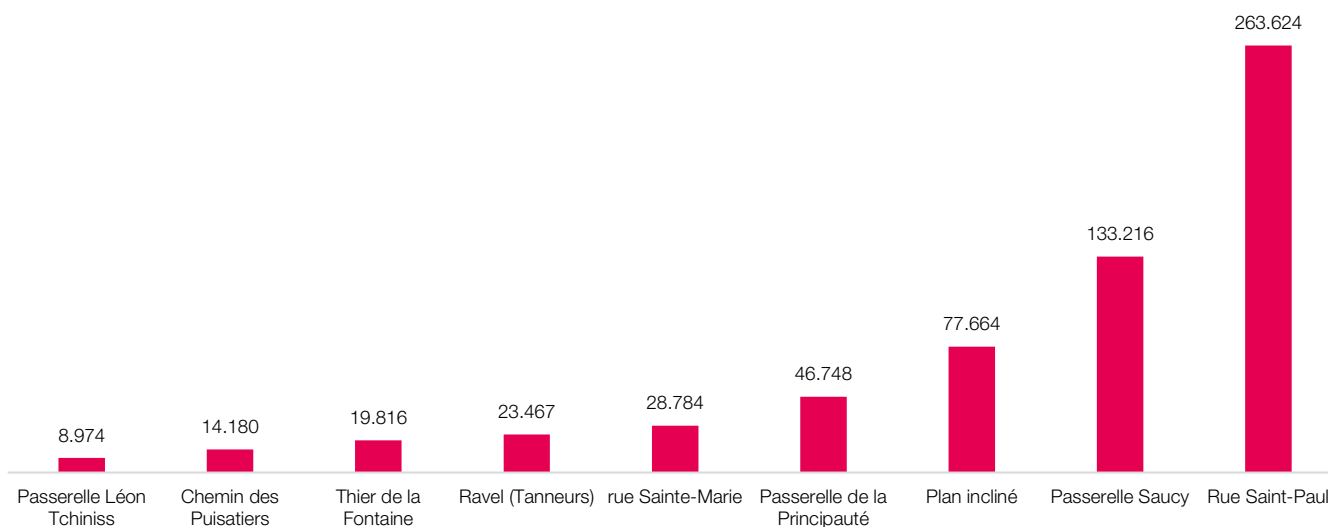
Évolution du nombre de piétons (7 sites confondus)



Les dispositifs ont été installés à la fin avril 2023. Les chiffres fournis ne totalisent donc pas encore une année complète. Le très bon mois de décembre s'explique par la très forte augmentation des chiffres dans la seule rue Saint-Paul (plus gros chiffres de l'année) qui sont dus au caractère de la rue très commerçante attirant de nombreux visiteurs pour les cadeaux de fin d'année et également par les visiteurs du Marché de Noël (la rue débouchant sur la place Cathédrale accueillant la patinoire de Noël). À noter que les chiffres de la passerelle de la Principauté sont en hausse aussi en décembre avec les mêmes explications (marché de Noël sur la place Saint-Lambert).

Source : dispositifs de comptage interne Ville

Comparaison du nombre de piétons sur les 10 sites monitorés - septembre 2023



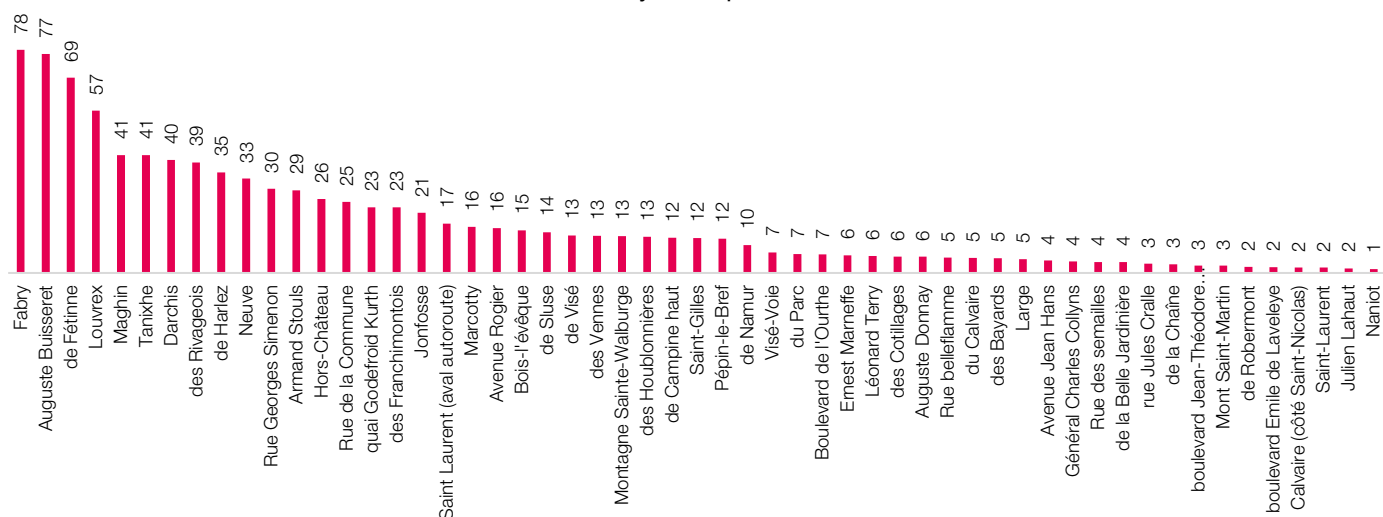
Les différents appareils n'ayant pas été mis en service en même temps, la seule comparaison actuelle possible concerne des mois spécifiques où tous les appareils étaient en fonctionnement. Le mois sélectionné est celui de la rentrée 2023. La seule rue du piétonnier monitorée arrive en tête du classement, ce qui est assez logique, suivie par la passerelle Saucy qui confirme son rôle important de connexion entre les rives. Le plan incliné (et donc la gare des Guillemains) complète le trio de tête ce qui est assez logique aussi puisqu'il s'agit d'un lieu fréquenté par les navetteurs et étudiants.

Source : interne Ville

LA MOBILITÉ PIÉTONNE



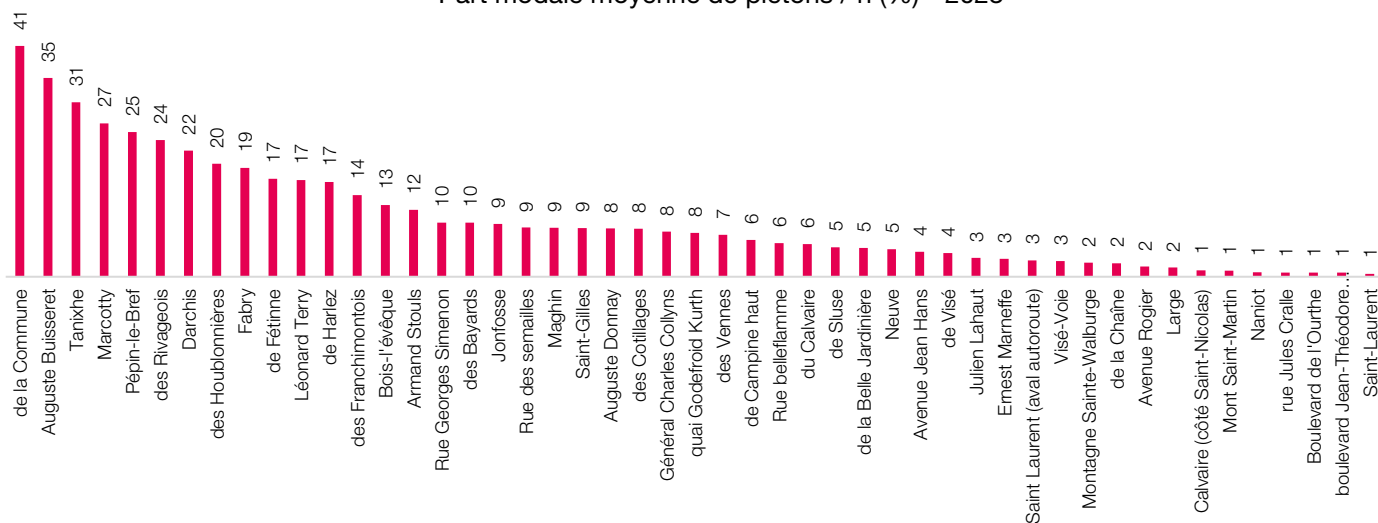
Nombre moyen de piétons / h - 2023



Les comptages sont effectués uniquement lorsque la luminosité naturelle extérieure est suffisante au moyen des dispositifs TELRAAM utilisant la technologie des images caméras. Dans la majeure partie des cas, l'appareil n'est pas capable de distinguer le passage de piétons sur le trottoir de l'habitation dans laquelle il est installé. Dans ces cas, le nombre de piétons est multiplié par 2. Les chiffres dépendent fortement de la configuration de la rue (présence d'écoles, de commerces, site touristique). À noter que TELRAAM présente quelques faiblesses qui obligent à retirer certains mois complets de données pour un même site (heures de comptage anormalement basses ou chiffres incohérents et à écarter). La moyenne fournie est donc calculée sur un nombre de mois qui est différent (et sur des mois différents) d'un site à l'autre. Il faut donc interpréter ces données en en tenant compte.

Source : TELRAAM

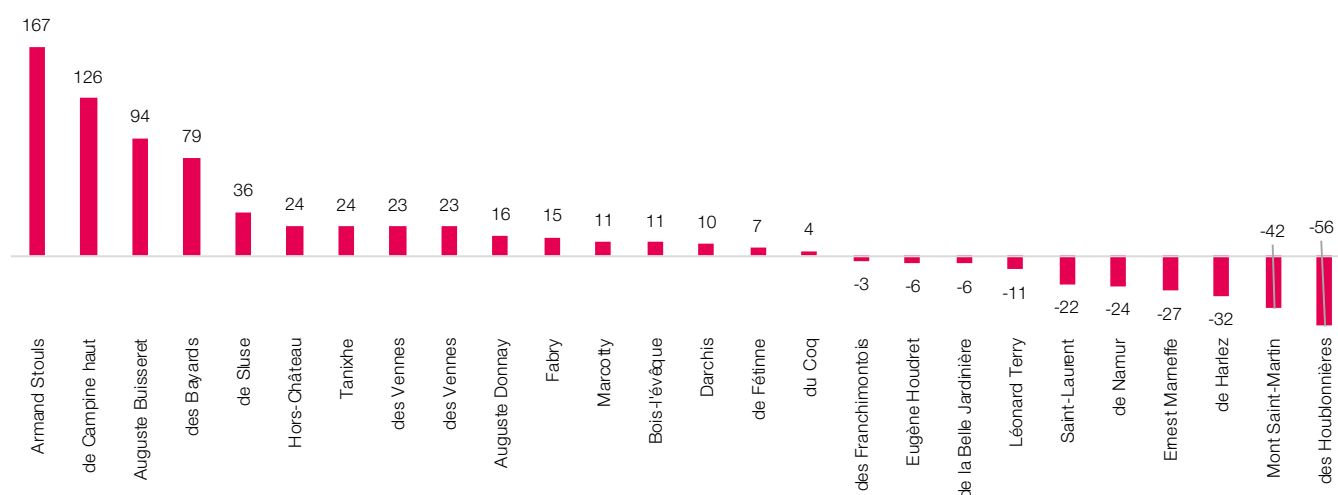
Part modale moyenne de piétons / h (%) - 2023



Le «classement» des rues n'est évidemment pas le même que pour le nombre de piétons. En plus des caractéristiques de la rue en termes de services, la part modale tient compte de tous les autres flux de circulation. Certaines rues ne se retrouvent plus dans le tableau par rapport au tableau du nombre de piétons (comme la rue Louvrex par exemple ou le boulevard de Laveleye). Cela s'explique par différentes raisons : la caméra TELRAAM ne distingue pas le passage de tous les autres modes (1 seule des 2 voies de circulation par exemple) ou la configuration de la rue n'est pas représentative d'un ou de plusieurs modes (le trottoir comptabilisé est un RAVeL par exemple).

Source : TELRAAM

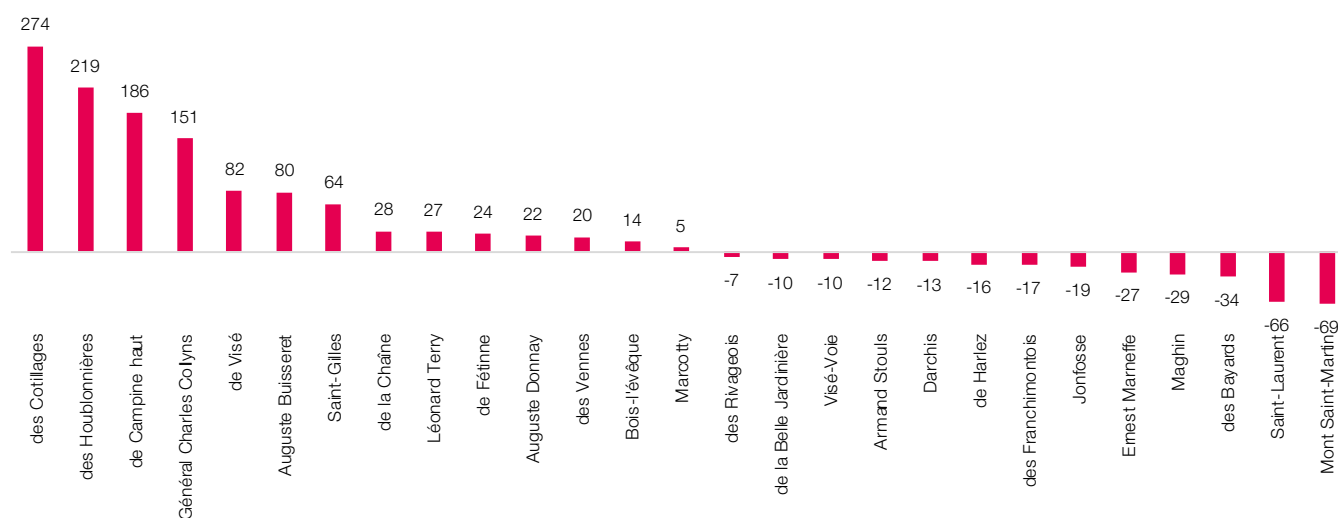
Évolution de la part modale moyenne de piétons / h entre 2021 et 2022 (%)



Les sites affichés sont ceux pour lesquels les données fiables restent stables d'une année à l'autre (par exemple, le TELRAAM de la rue Bois-l'évêque a fourni chaque année depuis 2021, 12 mois de données cohérentes et continues). Sur base de la trentaine de sites repris, on constate une tendance à l'augmentation de la part modale dans une majeure partie des rues monitorées. À noter toutefois que les chiffres peuvent être influencés très fortement par des événements très ponctuels comme des travaux sur un trottoir par exemple (avec déviation des piétons sur le trottoir d'en face, la plupart du temps, non vu par la caméra).

Source : TELRAAM

Évolution de la part modale moyenne de piétons / h entre 2022 et 2023 (%)



Les sites affichés sont ceux pour lesquels les données fiables restent stables d'une année à l'autre (par exemple, le TELRAAM de la rue Bois-l'évêque a fourni chaque année depuis 2021, 12 mois de données cohérentes et continues). Sur base de la trentaine de sites repris, une très légère tendance à l'augmentation de la part modale est observable mais sans évidence manifeste.

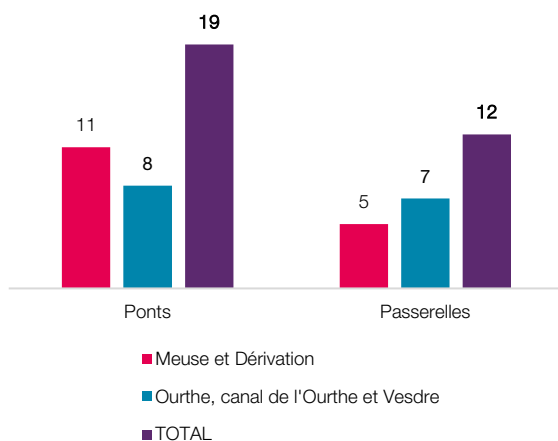
Source : TELRAAM

LA MOBILITÉ PIÉTONNE



Connexions entre les rives des cours d'eau

Nombre de connexions sur les cours d'eau liégeois



En 2023, une nouvelle passerelle - des Reflets sur la darse de Coronmeuse - est venue gonfler le parc d'infrastructures liégeoises. Avec un total de 19 ponts et 12 passerelles sur l'ensemble des cours d'eau de Liège, les piétons disposent d'une offre importante de connexions réparties sur toute la longueur des cours d'eau. À noter qu'aux 12 passerelles s'ajoutent 5 autres passerelles qui franchissent des infrastructures routières ou ferroviaires (passerelle Tchinniss, de la Principauté ...).

Source : interne Ville

Distance moyenne entre ouvrages de franchissement sur cours d'eau (m)

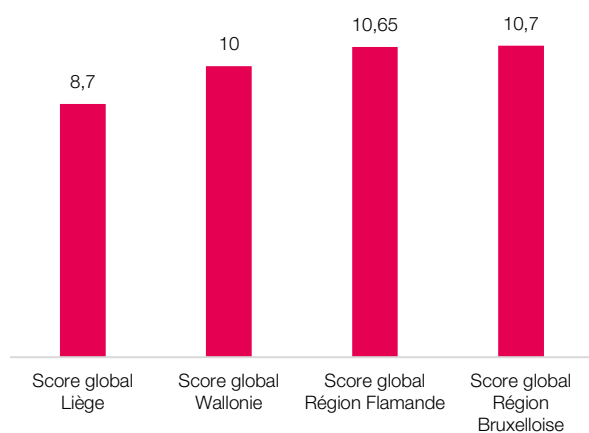


Une distance moyenne de 596m entre ouvrages de franchissement des cours d'eau correspond approximativement à une marche d'une quinzaine de minutes pour les piétons. Les valeurs sont sensiblement identiques sur chaque cours d'eau. Seule la Vesdre est légèrement moins équipée et, à l'inverse, la darse de Coronmeuse mieux équipée. La distance moyenne est passée de 635m en 2022 à 596m en 2023 grâce à l'ajout de la passerelle des Reflets.

Source : interne Ville

Niveau de satisfaction

Baromètre Piétons - 2023



Le baromètre Piétons a été réalisé pour la 1ère fois à l'initiative de l'asbl «Tous à pied» durant l'année 2023. Le contexte du chantier du tram a plus que probablement joué sur les résultats pour la Ville de Liège. Par ailleurs, les résultats généraux dans les 3 régions sont relativement faibles. La comparaison est fournie à titre indicatif car la moyenne sur la Région tient compte d'une forte diversité de communes avec des caractéristiques propres et des taux de réponse différents. La cote est un score sur 20.

Source : asbl Tous à Pied

8,7/20



En 2023, les piétons n'ont pas attribué une bonne note à Liège

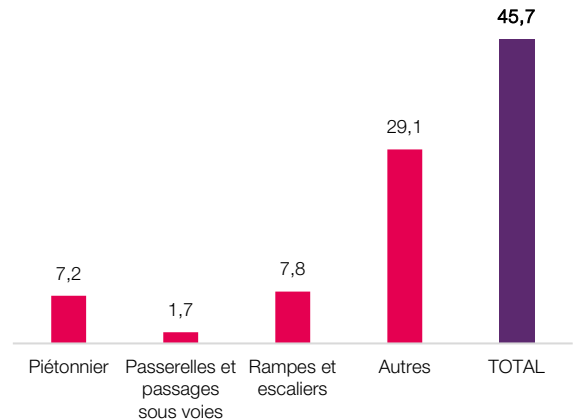
Infrastructures et aménagements piétons

45,7 km



Plus de 45 km de cheminements dédiés aux piétons dont plus de 7 km de piétonnier traditionnel

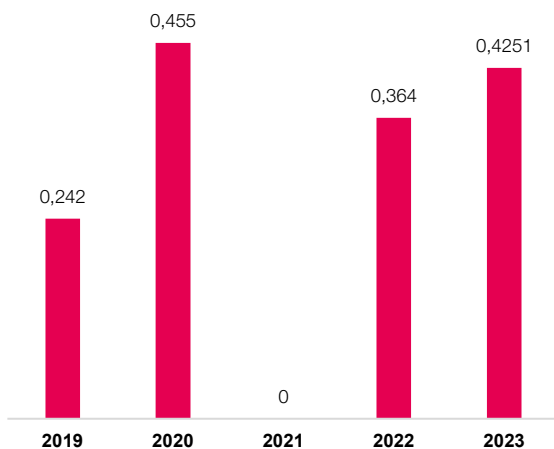
Longueur cumulée du réseau piétonnier 2023 (km)



Le kilométrage renseigné pour la catégorie « Autres » est fourni à titre purement indicatif. Il correspond uniquement aux ruelles étroites, chemins, raccourcis, sentiers. Il n'est pas exhaustif. Le kilométrage renseigné pour la catégorie « Rampes et escaliers » est également fourni à titre indicatif dans la mesure où la notion de longueur cumulée pour les escaliers n'est pas tout à fait adaptée.

Source : interne Ville

Ajout au réseau piétonnier (km)



Les ajouts conséquents de l'année 2020 sont liés aux mesures décidées pendant la pandémie COVID et pérennisées ensuite. Les ajouts de 2022 sont liés à la piétonnisation du quartier de Bavière. Quant à ceux de 2023, ils sont générés par la mise en piétonnier de la rue Matrognard dans le centre-ville, d'aménagements supplémentaires aux alentours de Bavière et à la passerelle des Reflets et ses rampes sur la darse de Coronmeuse. À noter que de nombreux ajouts apparaîtront en 2024 avec les aménagements liés au tram.

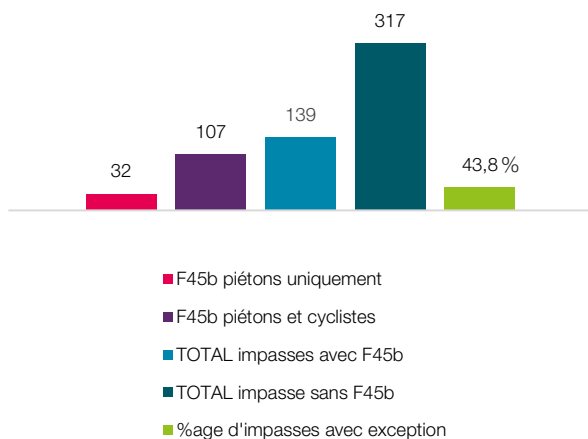
Source : interne Ville

+ 1,5 km en 5 ans



En 5 ans, mise en place de plus d'1,5km d'aménagements spécifiquement dédiés aux cheminement des piétons dont 4 nouvelles passerelles (2 à Chênée, 1 à Saint-Léonard et 1 à Coronmeuse)

Impasses avec panneaux F45b - 2023

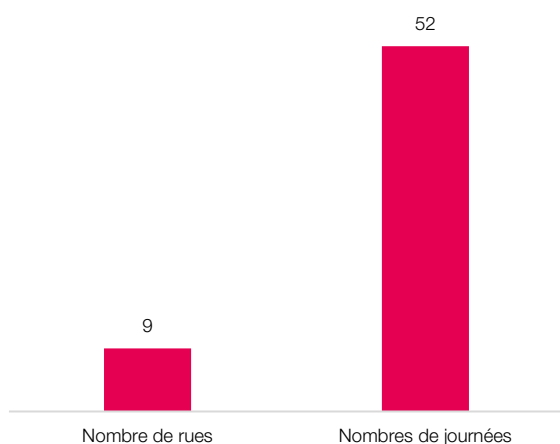


Les panneaux de signalisation F45b sont des signaux d'indication de voie sans issue excepté pour les piétons et cyclistes. Le pourcentage de réalisation est lié au nombre total de voies sans issue accessibles aux piétons et cyclistes répertoriées sur le territoire de la Ville. Il ne faut toutefois pas comprendre que l'objectif est d'atteindre les 100% car certaines impasses sont de réels culs de sac sans aucune possibilité de passage même pour des piétons ou des cyclistes.

Source : interne Ville

Services aux piétons

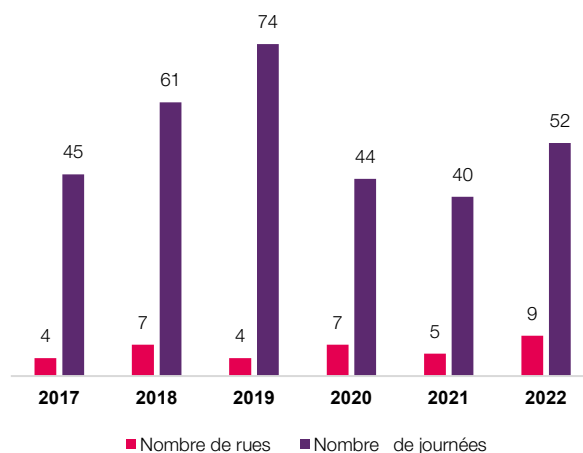
Rue aux enfants - 2022



Le concept de rues aux enfants consiste en une réappropriation d'une petite part de l'espace public dans un quartier pour favoriser l'occupation de celui-ci au travers de jeux d'enfants. Durant une période déterminée lors des congés d'été ou de printemps, la rue est partiellement fermée à la circulation et instaurée en « zone de jeu » sauf pour le stationnement des riverains ou les déplacements à 5km/h

Source : interne Ville

Évolution des rues aux enfants



Source : interne Ville

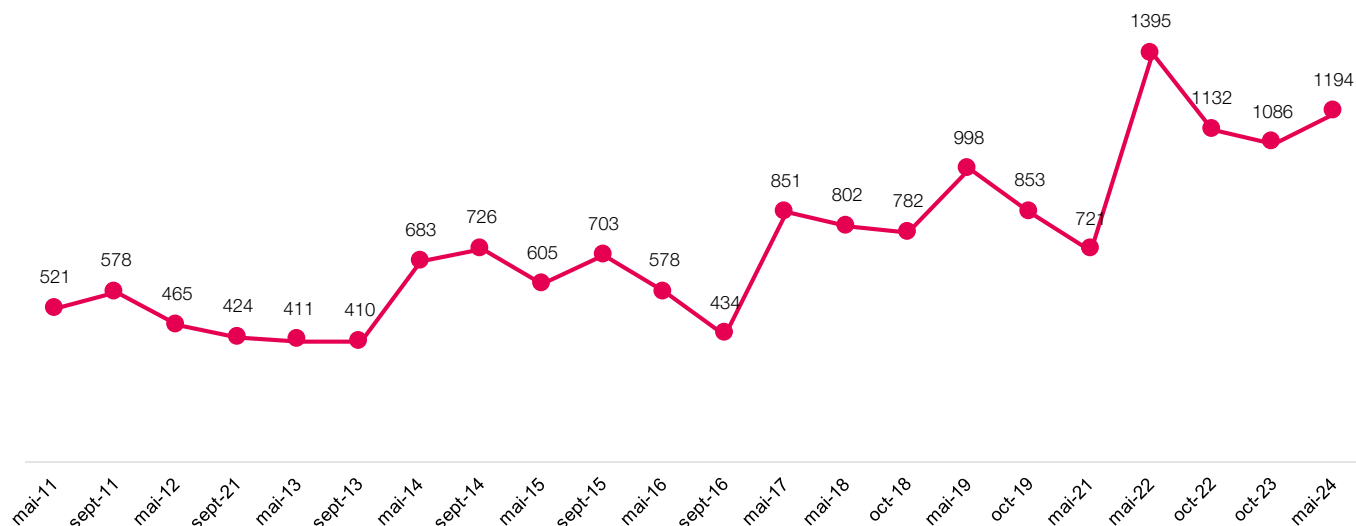
LA MOBILITÉ CYCLABLE





Passage et fréquentation

Total du nombre de cyclistes en 18 sites de comptage / h



Le comptage est effectué entre 7h et 9h du matin en 18 endroits stratégiques de type carrefours ou places, aussi bien au centre-ville qu'en périphérie. La courbe montre une nette tendance à l'augmentation entre 2014 et mai 2022 à l'exception des «années COVID» (2020 pour laquelle aucun comptage n'a été effectué et 2021). Depuis mai 2022, la tendance est à la baisse tout en restant supérieure à 2019, dernière année de référence. Cela concorde avec les résultats des bornes de comptage avec écran d'affichage qui marquent également une tendance à la baisse en 2023. À noter que pour 2023, un des 18 lieux de comptage n'a pas pu être monitoré. Son influence a toutefois toujours été minime dans les résultats mais il est probable qu'en comptabilisant ce site, les chiffres d'octobre 2023 soient finalement stables par rapport à octobre 2022. Les comptages de mai 2023 n'ont pas pu être réalisés. En 2024, les chiffres repartent à la hausse.

Source : interne Ville

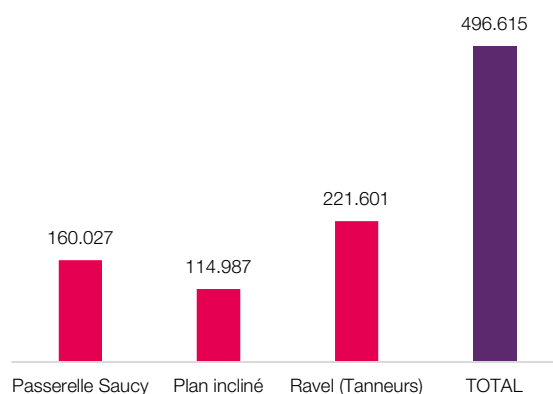
1000

cyclistes/h



Depuis 2022, plus de
1000 cyclistes sont
comptabilisés par heure
de pointe du matin
pour chaque campagne
de mesure

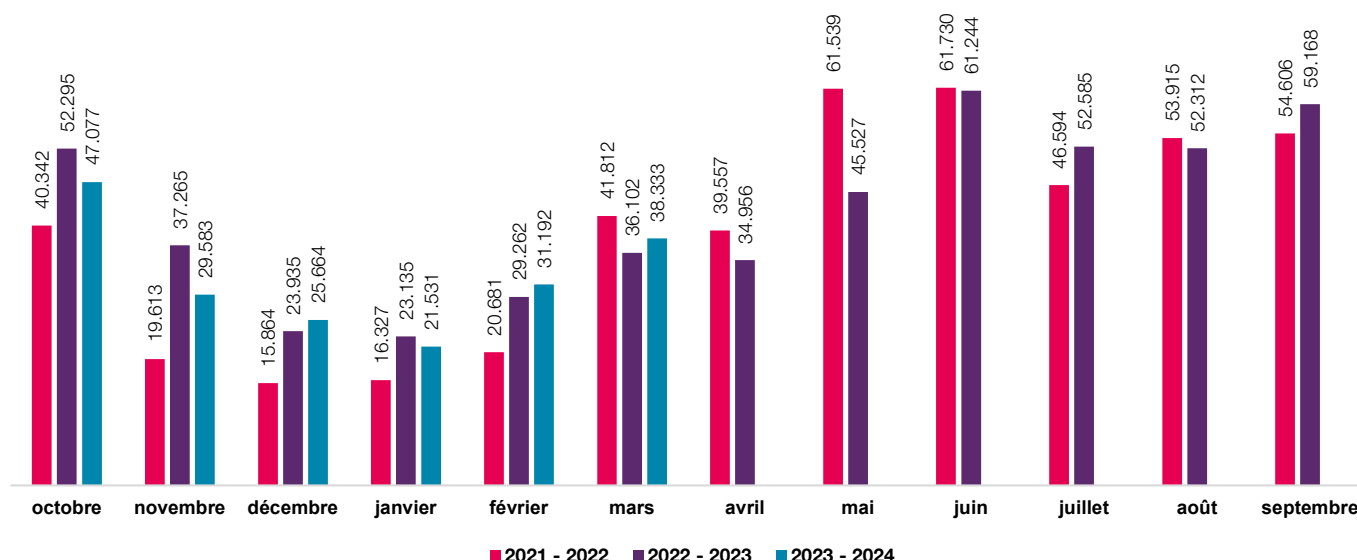
Nombre de vélos
(janvier à décembre 2023 inclus)



Les comptages sont effectués en continu (jour et nuit) au moyen de dispositifs de comptage utilisant la technologie des images caméras. Le site du RAVeL (sous le pont des Arches) est le plus fréquenté avec presque autant de cyclistes que de piétons (cf même graphique pour les piétons). La passerelle Saucy arrive en seconde position et montre son rôle fort de connexion entre la rive gauche et Outremeuse. Le site de la rue du Plan Incliné sur le trajet de la gare des Guillemains totalise le moins de passages. À noter que les cyclistes plus aguerris n'empruntent pas forcément la piste cyclable mais directement la chaussée (non comptabilisée par le dispositif).

Source : dispositifs de comptage interne Ville

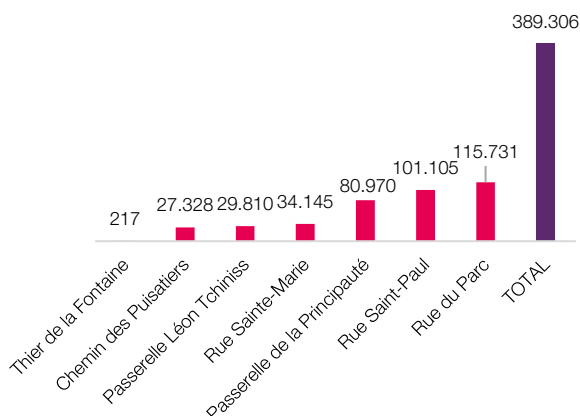
Évolution du nombre de vélos (3 sites confondus)



Les chiffres sont assez dépendants de la météo. Les mois correspondant à la fin de l'automne et à l'hiver sont caractérisés par une nette diminution du nombre de cyclistes comptabilisés (la tendance est la même pour les 3 sites pris individuellement). Au contraire, les mois de printemps sont caractérisés par une pratique plus intensive du vélo. La baisse constatée pendant les mois de juillet (en particulier) et d'août s'explique plus que probablement par les vacances scolaires et professionnelles.

Source : dispositifs de comptage interne Ville

Nombre de vélos (mai à décembre 2023 inclus)



Les comptages sont effectués en continu (jour et nuit) au moyen de dispositifs de comptage utilisant la technologie des boucles électromagnétiques insérées dans le sol. La rue du Parc se positionne en tête et marque tout l'intérêt pour cet axe agréable et parallèle au RAVeL. La rue Saint-Paul est un piétonnier ouvert aux cyclistes et arrive en seconde position.

Source : dispositifs de comptage interne Ville

470

cyclistes/jour

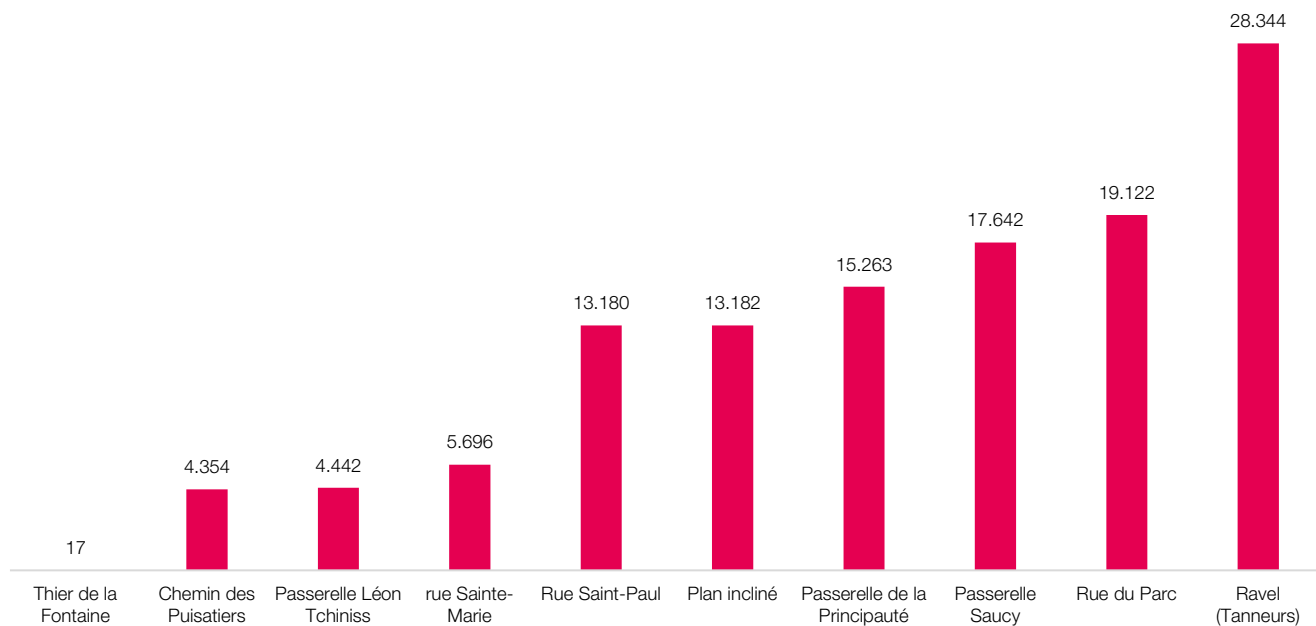


En 2023, en moyenne,
470 cyclistes par jour
circulent sur la piste de la
rue du Parc

LA MOBILITÉ CYCLABLE



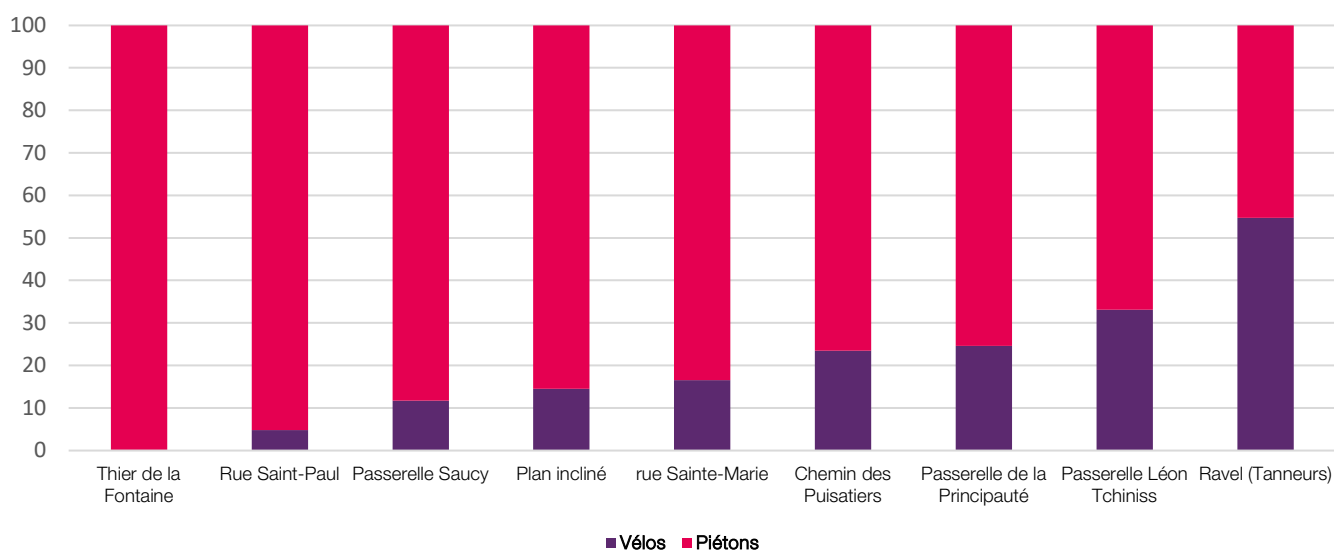
Nombre de vélos - Septembre 2023



Les différents appareils n'ayant pas été mis en service en même temps, la seule comparaison actuelle possible concerne des mois spécifiques où tous les appareils étaient en fonctionnement. Le mois sélectionné est celui de la rentrée 2023. Le RAVeL reste largement en tête. Vient ensuite un groupe assez homogène du centre-ville et de la gare des Guillemins et enfin un troisième groupe de rues et infrastructures légèrement plus excentrées et donc assez logiquement moins fréquentées.

Source : dispositifs de comptage interne Ville

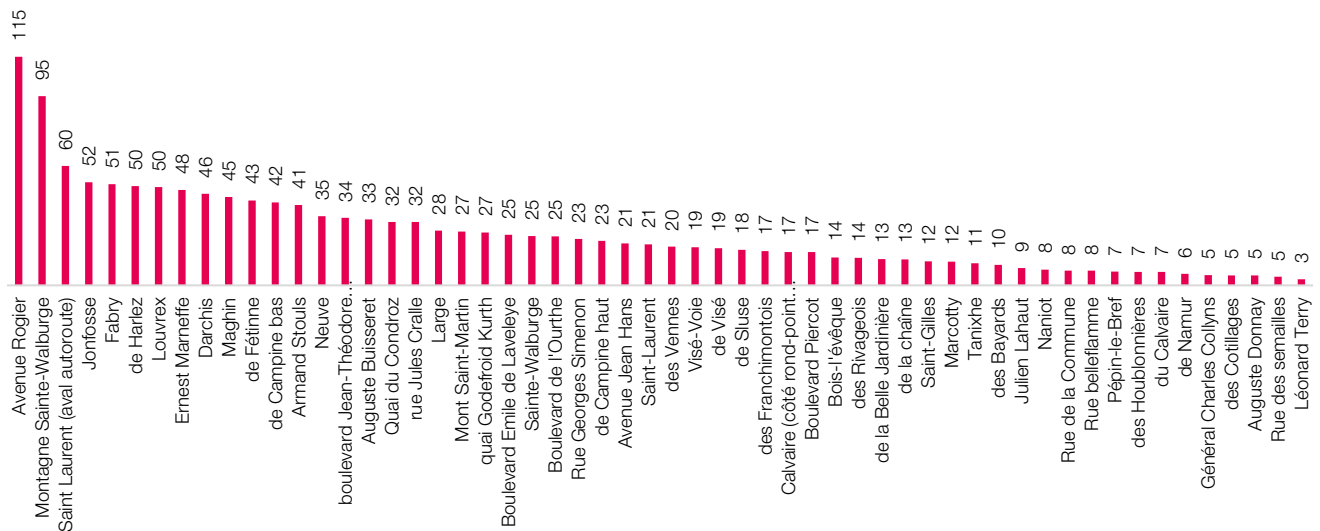
Répartition piétons - cyclistes % - Septembre 2023



Mis à part le RAVeL, on voit que tous les sites monitorés sont beaucoup plus fréquentés par des piétons que par des cyclistes ce qui cadre avec les parts modales à Liège. La passerelle Léon Tchinniss semble montrer son importance pour les itinéraires vélos puisqu'elle arrive en seconde position en termes de proportions piétons / cyclistes. Un autre chiffre intéressant à commenter est celui de la rue Saint-Paul. La rue accueille un nombre non négligeable de vélos à l'échelle des autres sites mais ce nombre reste faible par rapport à celui des piétons. Cela traduit bien le principe d'un piétonnier destiné en premier lieu aux piétons mais accueillant les cyclistes à l'allure du pas. Il faut d'ailleurs noter qu'il n'y a pas de remontées de plaintes concernant la cohabitation des modes à ce niveau. À noter que la rue du Parc n'est pas reprise dans les chiffres étant entendu qu'un problème technique est survenu dès l'installation au niveau des chiffres des piétons, problème qui n'a pu être résolu qu'à partir de février 2024.

Source : dispositifs de comptage interne Ville

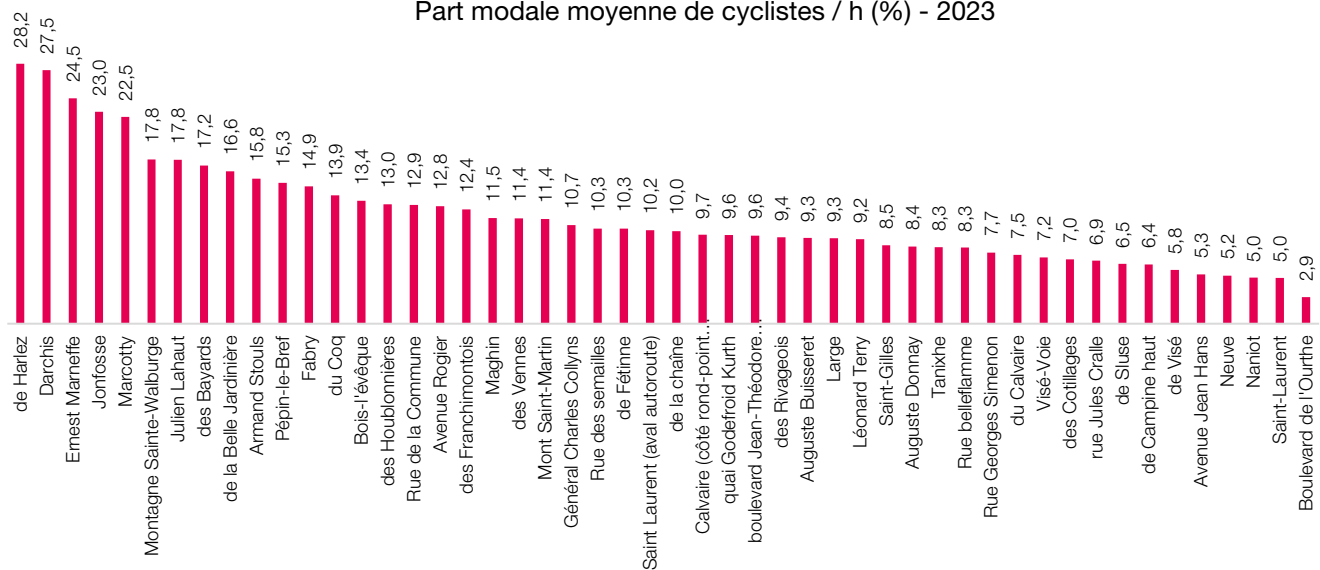
Nombre moyen de cyclistes / h - 2023



Les comptages sont effectués uniquement lorsque la luminosité naturelle extérieure est suffisante au moyen des dispositifs TELRAAM utilisant la technologie des images caméras. TELRAAM ne distingue pas les vélos des motos. Certaines rues équipées de TELRAAM et dans lesquelles on s'attend à un nombre de motos important ont donc été retirées du tableau. Les chiffres dépendent fortement de la configuration de la rue (présence d'écoles, de commerces, site touristique). À noter que TELRAAM présente quelques faiblesses qui obligent à retirer certains mois complets de données pour un même site (heures de comptage anormalement basses ou chiffres incohérents et à écarter). La moyenne fournie est donc calculée sur un nombre de mois qui est différent (et sur des mois différents) d'un site à l'autre. Il faut donc interpréter ces données en en tenant compte.

Source : TELRAAM

Part modale moyenne de cyclistes / h (%) - 2023



Le «classement» des rues n'est évidemment pas le même que pour le nombre de cyclistes. En plus des caractéristiques de la rue en termes de services, la part modale tient compte de tous les autres flux de circulation. Par exemple, la rue Marcotty (rue cyclable) qui totalise moins de cyclistes dans le graphique précédent se retrouve ici en partie haute puisqu'il s'agit d'une rue avec une fréquentation de voitures et de bus faible. L'enseignement principal est que la part modale dépasse nettement les 5% dans toutes les rues (à l'exception du boulevard de l'Ourthe). Elle tourne même plutôt autour des 10%, y compris dans des rues au relief difficile (comme les rues Bois-l'évêque et de la belle jardinière).

Source : TELRAAM

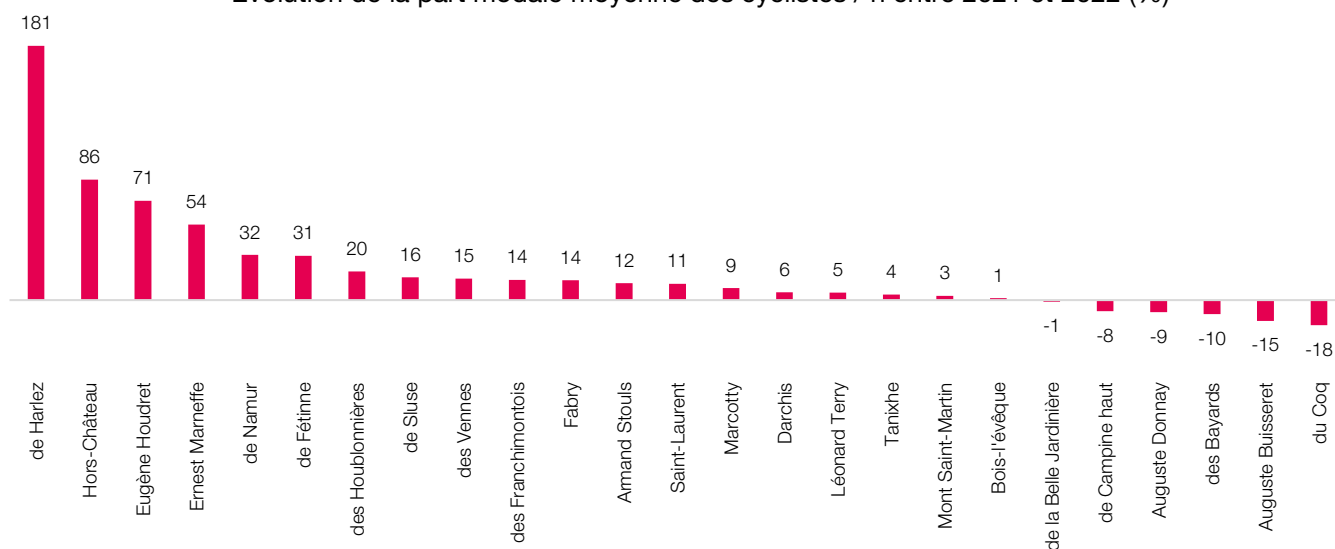
LA MOBILITÉ CYCLABLE



Minimum 5%

En 2023, la part modale du vélo dans les rues de Liège est au minimum de 5%

Évolution de la part modale moyenne des cyclistes / h entre 2021 et 2022 (%)



Les sites affichés sont ceux pour lesquels les données fiables restent stables d'une année à l'autre (par exemple, le TELRAAM de la rue Bois-l'évêque a fourni chaque année depuis 2021, 12 mois de données cohérentes et continues). Sur base de la trentaine de sites repris, une nette tendance à l'augmentation de la part modale est observable entre 2022 et 2021, traduisant sans doute l'attrait du vélo pendant et après la pandémie de COVID.

Source : TELRAAM

Évolution de la part modale moyenne des cyclistes / h entre 2022 et 2023 (%)

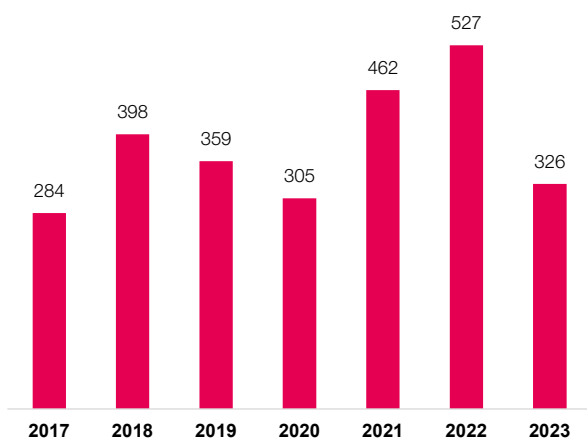


Les sites affichés sont ceux pour lesquels les données fiables restent stables d'une année à l'autre (par exemple, le TELRAAM de la rue Bois-l'Évêque a fourni chaque année depuis 2021, 12 mois de données cohérentes et continues). Sur base de la trentaine de sites repris, on constate une tendance égale à l'augmentation et à la diminution de la part modale. Les augmentations sont toutefois plus importantes en termes de valeurs que les diminutions. À noter que les chiffres sont très sensibles au contexte des rues et à des situations très ponctuelles liées à des travaux notamment (une rue voisine en travaux engendrera des reports et modifications).

Source : TELRAAM

Accidentologie et sécurité

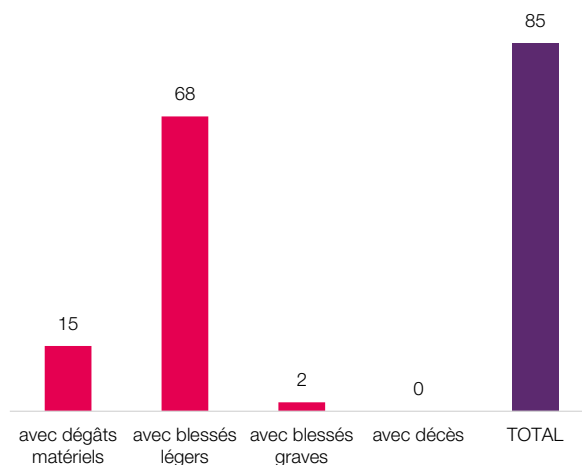
Évolution des vols de vélos



Les chiffres fournis sont ceux correspondant aux vols de vélos sur la voie publique ou dans des parkings publics. À ces chiffres s'ajoutent ceux des vols commis dans des immeubles, des garages ... et sur lesquels la Ville n'a pas d'emprise. Entre 2017 et 2022, la tendance est à l'augmentation avec une baisse pendant l'année 2020 (COVID). La forte hausse en 2021 et 2022 s'explique probablement par le changement des comportements de mobilité après le COVID et l'augmentation des déplacements à vélo. En 2023, une nette baisse est observée. Les années suivantes permettront de voir si cette diminution est due aux mesures mises en place (gravures de vélos, augmentation du nombre de stationnement vélo sécurisé ...).

Source : Police

Accidents impliquant un vélo - 2023

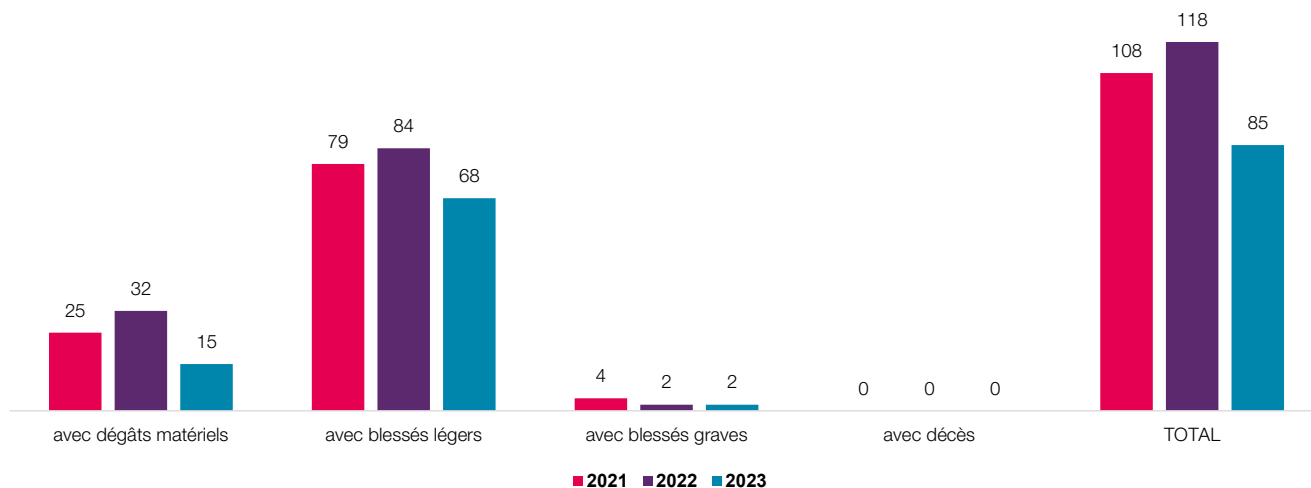


Source : Police

LA MOBILITÉ CYCLABLE



Évolution des accidents impliquant un vélo



Les chiffres restent faibles, voire nuls pour les accidents les plus graves (dont les décès). Il n'y a par contre pas de tendance nette à mettre en avant au niveau total, les chiffres alternant à la hausse ou à la baisse d'une année à l'autre.

Source : Police

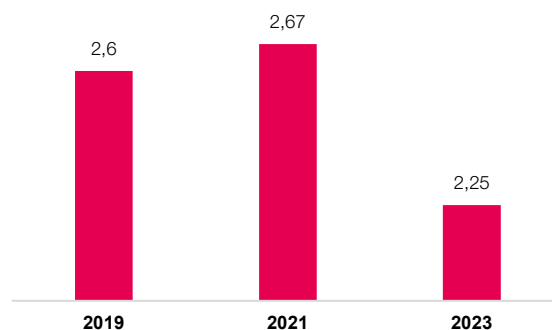
Niveau de satisfaction

Score global de Liège dans le baromètre cyclable

2,25
= très défavorable



En 2023,
le niveau de satisfaction
global des cyclistes est
en chute avec une note
très défavorable

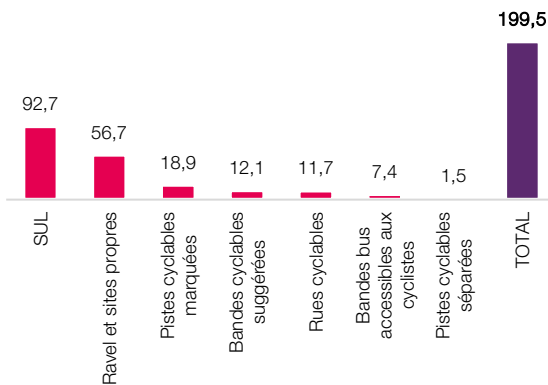


Le baromètre utilise la classification suivante : A+ : excellent (score > 4,6) / A : très favorable (score entre 4,3 et 4,6) / B : favorable (score entre 3,9 et 4,3) / C : plutôt favorable (score entre 3,5 et 3,9) / D : moyennement favorable (score entre 3,1 et 3,5) / E : plutôt défavorable (score entre 2,7 et 3,1) / F : défavorable (score entre 2,3 et 2,7) et G : très défavorable (score < 2,3). Le score obtenu par Liège correspond donc à la catégorie «Très défavorable» et en baisse par rapport à l'édition précédente. Il faut souligner que la période de l'enquête n'a pas été la plus optimale puisqu'elle correspond à la phase d'intensification des travaux du tram et aux nombreux désagréments qui en ont découlé.

Source : Baromètre cyclable GRACQ

Infrastructures et aménagements cyclables

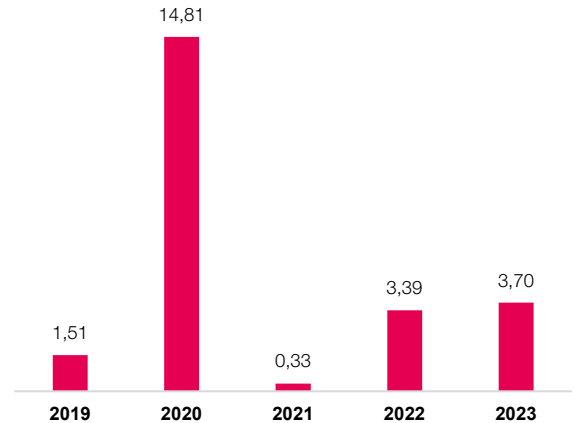
Longueur cumulée
des aménagements cyclables 2023
(km)



Le réseau cyclable reprend l'entièreté des aménagements cyclables. Il faut noter que les chiffres de 2023 se basent sur le relevé effectué dans le courant de l'année par la technique du Mobile mapping là où les chiffres de 2022 l'étaient sur la base de données historiques de la Ville. Il existe donc des différences significatives. Par ailleurs, dans le nouveau relevé, le terme «pistes séparées» englobe les aménagements contigus à la chaussée mais séparés physiquement de celle-ci par des potelets ou des bordures spécifiques (exemple : l'aménagement de la rue de Hesbaye). Le terme «site propre» englobe les aménagements cyclables en dehors de la chaussée, sur trottoir ou complètement dédiés aux cyclistes (exemples : le trottoir partagé de la rue des Éburons ou la piste cyclable de la rue du Plan incliné). Il s'agit d'une inversion par rapport à la base de données historique. À noter que les aménagements liés au tram ne sont pas repris (ils le seront dans les chiffres de 2024).

Source : interne Ville

Ajout aux aménagements cyclables
(km)



Les ajouts conséquents en 2020 sont en grosse partie liés à la mise en place des premières rues cyclables, mesures prises à la suite de la pandémie de COVID et pérennisées ensuite. Les ajouts de 2022 sont en grosse partie liés aux aménagements réalisés sur le boulevard Kleyer. En 2023, les ajouts concernent uniquement la mise en place de SUL. À noter qu'il peut s'agir de l'ajout des panneaux réglementaires dans des rues déjà en sens unique ou à l'inverse, de la mise en sens unique limité de rues auparavant à double sens. Ce cas de figure représente la moitié des 3,7km. Il faut par ailleurs noter que de nombreux aménagements seront ajoutés dans les chiffres de 2024, notamment suite aux travaux du tram.

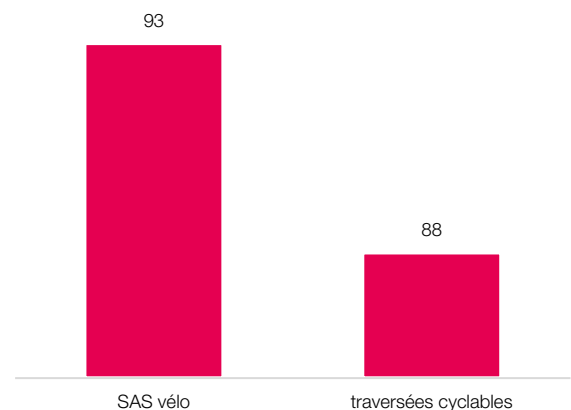
Source : interne Ville

+4,75 km
/an



En moyenne, sur les 5 dernières années, 4,75km d'aménagements cyclables nouveaux sont réalisés chaque année

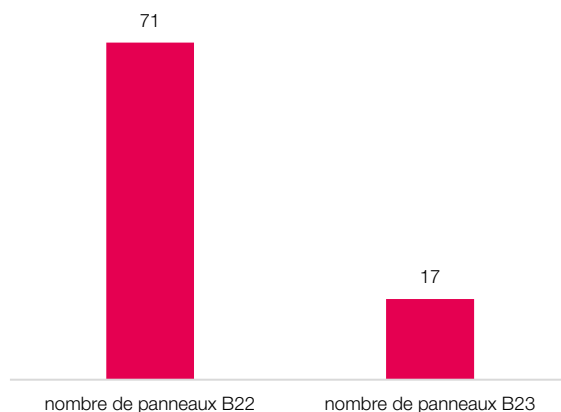
SAS vélos et traversées cyclables -
2023



Source : interne Ville



Insertion des cyclistes dans les carrefours à feux 2023

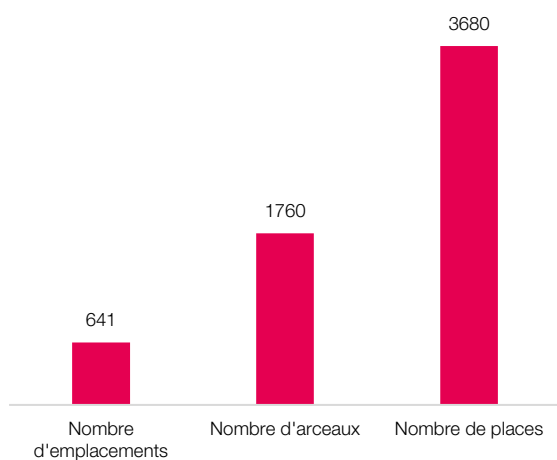


Les panneaux B22 permettent à un cycliste de tourner à droite même si le feu lumineux est au rouge. Les panneaux B23 permettent aux cyclistes de continuer tout droit même si le feu lumineux est au rouge. À noter que les chiffres fournis sont les chiffres théoriques à savoir que certains panneaux ne sont plus en place, notamment aux carrefours du tracé du tram en raison des travaux en cours.

Source : interne Ville et SPW

Stationnement

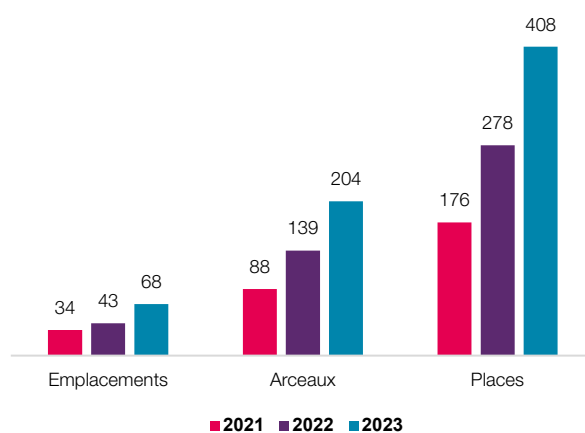
Arceaux vélo - statut mars 2024



Les arceaux présents sur le territoire de la Ville se répartissent en plusieurs catégories dont la principale est celle des arceaux rectangulaires avec barre centrale. Chaque type d'arceau offre un nombre de place spécifique. En règle générale, un arceau offre 2 places de vélos. Le graphique ne reprend pas les arceaux liés au tram en cours d'installation. Les prochains chiffres verront donc une augmentation conséquente du nombre d'arceaux et de places proposées à Liège.

Source : interne Ville

Ajout d'arceaux (passages Collège)



La donnée représentée correspond aux décisions d'implantation d'arceaux validées par le Collège communal après consultation des différents services requis. Cette procédure peut prendre un certain temps. Pour 2023, les chiffres totaux sont la somme des arceaux placés, validés mais en attente de placement et non encore validés. Les chiffres ne tiennent pas compte des arceaux liés au tram qui n'ont pas suivi la même procédure (lié à un permis plus global). Les ajouts d'arceaux résultent de demandes citoyennes et d'une planification stratégique de la Ville pour valoriser certains espaces et/ou améliorer l'offre à proximité de points d'intérêt.

Source : interne Ville

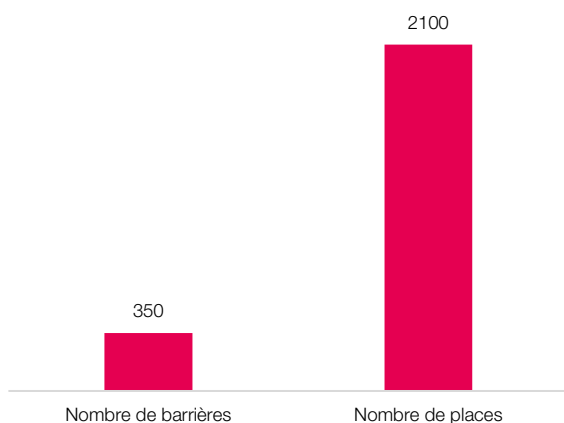
+330
arceaux



+660
places

Entre 2021 et 2023, il a été décidé d'implanter 330 arceaux supplémentaires dans l'espace public, soit 660 places individuelles

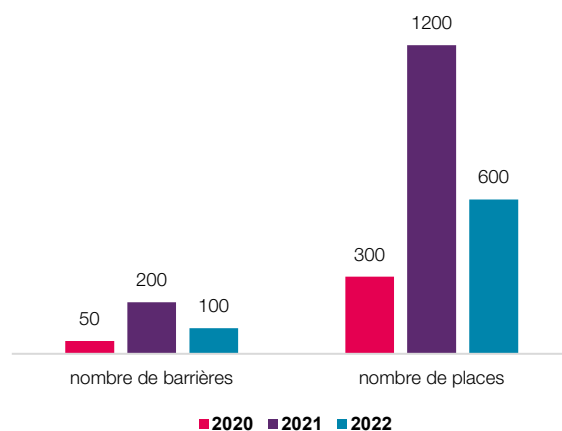
Barrières vélo 2023



Les barrières NADAR sont des barrières NADAR classiques adaptées pour permettre l'accrochage de 6 vélos. Elles sont mises à disposition d'événements temporaires, pour renforcer l'offre en certains endroits de la Ville ou proposées aux écoles ne disposant pas d'offre de stationnement vélos.

Source : interne Ville

Ajouts de barrières vélo



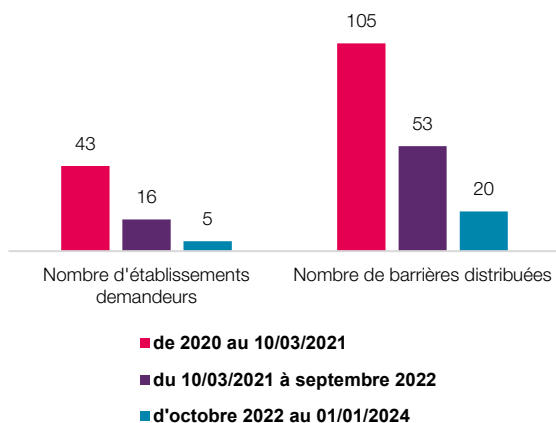
L'acquisition de ce mobilier vélo spécifique s'est réalisée par vagues successives entre 2020 et 2022. Il n'y a pas eu d'acquisition en 2023.

Source : interne Ville

LA MOBILITÉ CYCLABLE



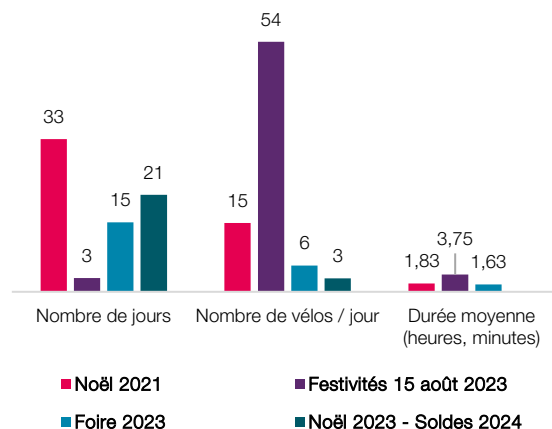
Demandes et distribution des barrières vélo



La quasi-totalité des demandes est liée à un établissement scolaire, sauf en 2023 où il s'agit davantage d'institutions publiques. Pour chaque période, il s'agit des nouvelles distributions de barrières. Il ne faut donc pas interpréter les données comme une diminution de l'utilisation puisque les demandeurs des années précédentes disposent toujours des barrières prêtées. À noter qu'à ces distributions de longue durée s'ajoute l'utilisation ponctuelle pour des événements spécifiques (Les Ardentes, festivités du XV août, foire de Liège ...).

Source : interne Ville

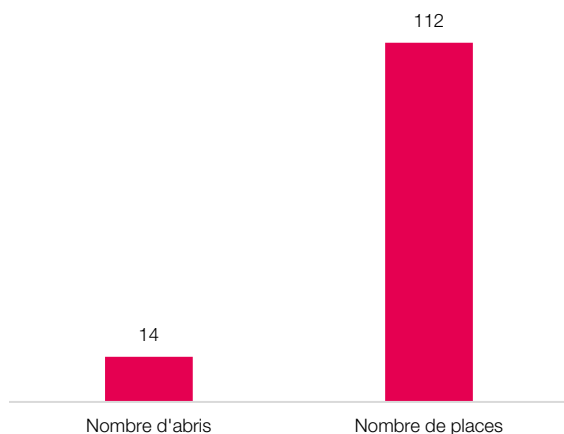
Stationnement vélo événementiel - 2023



La Ville a organisé du stationnement vélo sécurisé pour différents événements culturels et de loisirs. Le principe est d'équiper un RDC de barrières NADAR vélos et de faire surveiller les lieux par du personnel. Les résultats sont très contrastés en fonction du type d'événements et du lieu : la fréquentation est élevée pour des événements plus ponctuels et nettement moins pour des événements sur une période plus longue. La durée moyenne pour la période de Noël 2023 n'est pas disponible. Pour Noël 2021, le stationnement était organisé sur la place Saint-Paul très proche du marché de Noël tandis qu'en 2023, le stationnement était organisé rue de l'Université, endroit plus central d'un point de vue général notamment pour les soldes / courses) mais plus excentré pour le marché de Noël.

Source : interne Ville et SNCB

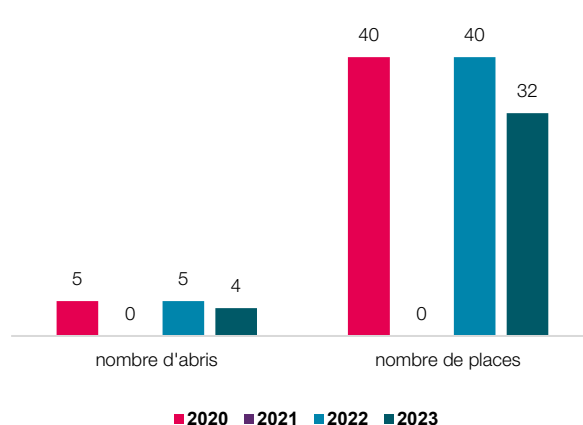
Abris vélo couverts 2023



Les abris vélos proposent 8 places couvertes pour vélos. Ils sont installés à proximité des bâtiments publics et des aires de sport ou de loisir de la ville.

Source : interne Ville

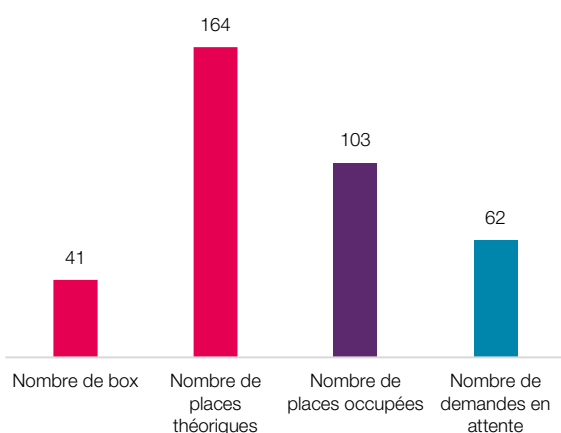
Ajout d'abris



L'implantation d'abris vélos répond à une procédure spécifique qui requiert l'obtention de permis d'urbanisme. Elle prend donc un temps certain qui explique l'absence de placement en 2021.

Source : interne Ville

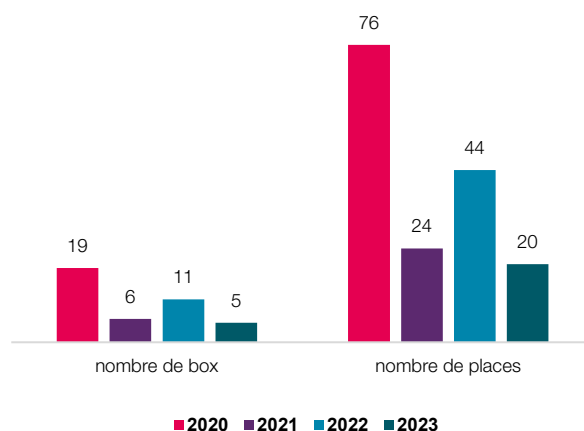
Box vélo 26/02/2024



Les box vélos sont destinés aux Liégeois qui habitent dans un rayon de 200m d'un box. Chaque box offre 4 places sécurisées moyennant un abonnement de 75€/an. Ils combinent un vide vis-à-vis de tous les habitants qui ne disposent pas de place suffisante chez eux pour garer en toute sécurité leur vélo. Actuellement, le taux d'occupation des box vélos est de 62,8%. De nombreuses demandes ne pouvant pas être satisfaites sur base du positionnement des box actuels sont enregistrées et devraient être comblées majoritairement d'ici à la fin de l'année grâce aux 35 box supplémentaires qui doivent encore être installés.

Source : interne Ville

Ajout de box



L'implantation de box vélos répond à une procédure spécifique qui requiert l'obtention de permis d'urbanisme. Elle prend donc un temps certain qui peut ralentir les placements. Ceci étant, des box ont été installés en continu les 3 dernières années montrant la dynamique souhaitée dans ce cadre.

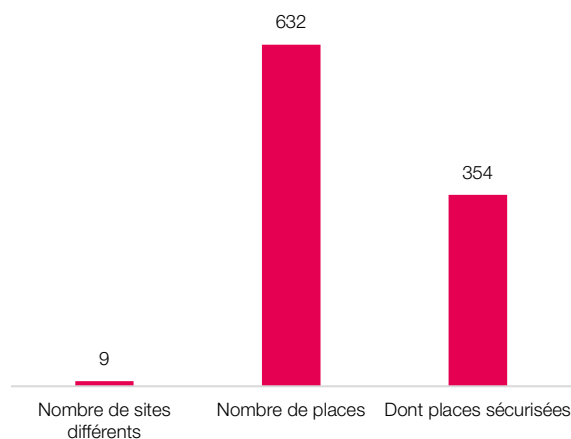
Source : interne Ville

164 / 63%
emplacements
vélos individuels
sécurisés / de
taux d'occupation



En 4 ans, presque 164 places vélos sécurisées ont été mises à disposition des cyclistes liégeois. Le taux d'occupation est de 63 %

Stationnement vélos dans les gares et points d'arrêt



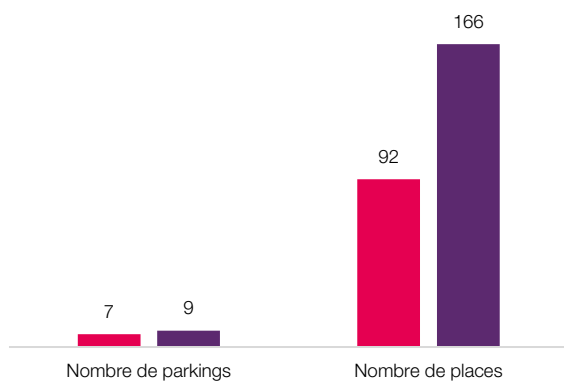
La plus grande offre se trouve à la gare des Guillemins. 3 sites différents autour et dans la gare proposent 584 places en partie sécurisées (à noter que les places sécurisées du parking «Point Vélo» seront opérationnelles au printemps 2024). Les autres gares ou points d'arrêt proposent un ou 2 abris couverts de 6 places. À noter que les travaux de réaménagement complet de la gare Saint-Lambert engendrent la suppression temporaire des 12 places.

Source : interne Ville et SNCB

LA MOBILITÉ CYCLABLE



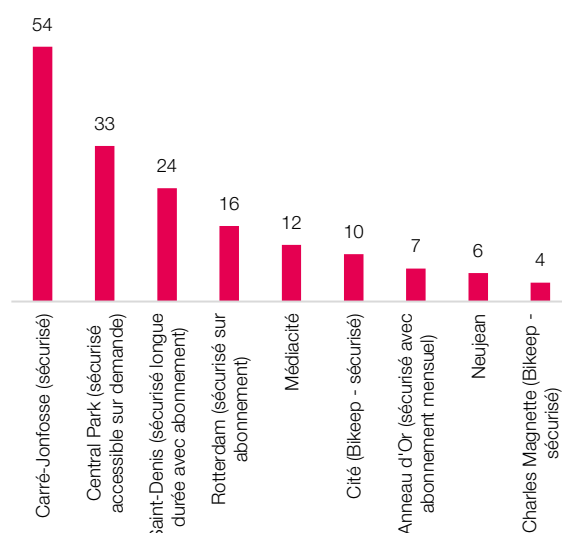
Stationnement vélos dans les parkings en ouvrage (hors SNCB)



L'enseignement principal est qu'une partie seulement des parkings en ouvrage présents (9 sur plus d'une vingtaine) à Liège propose une offre de stationnement pour vélos. À noter toutefois une évolution dans l'offre.

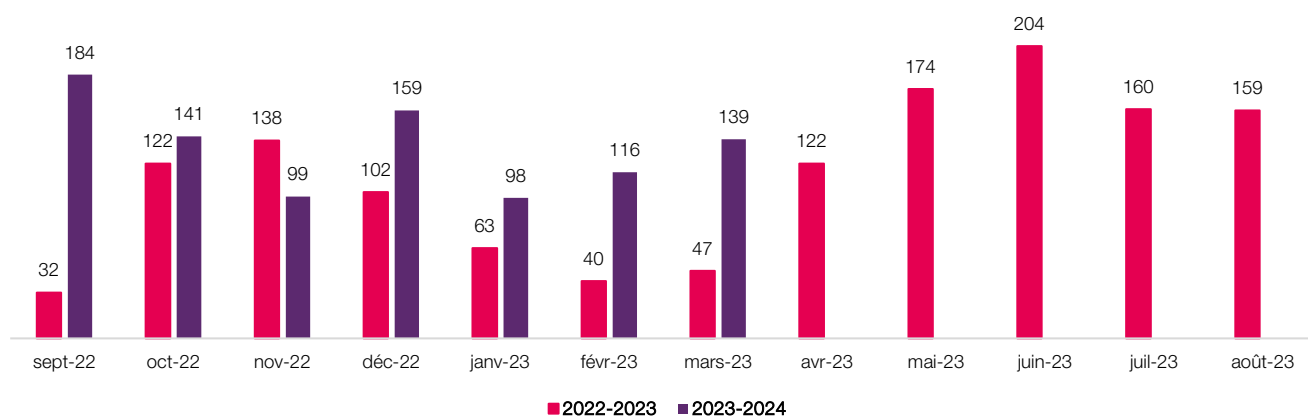
Source : exploitants de parkings

Stationnement vélos dans les parkings en ouvrage (hors SNCB) - Détails



Source : exploitants de parkings

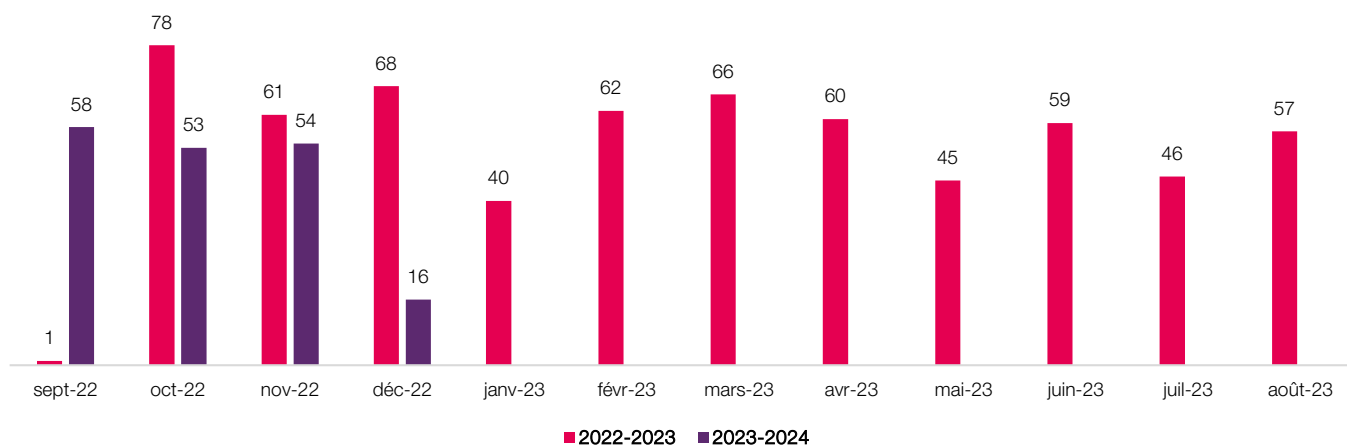
Nombre d'utilisateurs - Bikeep parking Cité



Bikeep est un dispositif offrant une formule de stationnement sécurisé pour vélos permettant aux cyclistes de ne plus faire usage de cadenas, celui-ci étant intégré dans la conception-même des bornes. L'ouverture et la fermeture des bornes est possible en téléchargeant l'application correspondante ou via l'usage d'une carte MOBIB. Le dispositif compte 10 places et est installé sous le péristyle jouxtant la Cité Administrative. Il est accessible 24/24 7j/7. Les statistiques d'utilisation montrent un démarrage lent avec une baisse importante à l'hiver 2022-2023. Depuis avril 2023, les chiffres sont en hausse (à noter que la date coïncide avec l'emménagement de l'administration communale à la Cité administrative juste à côté) et systématiquement supérieurs à ceux de la 1ère année de fonctionnement (à l'exception de novembre 2023 - sans doute à mettre sur le compte d'une météo particulièrement morose).

Source : interne Ville (via plateforme «Bikeep»)

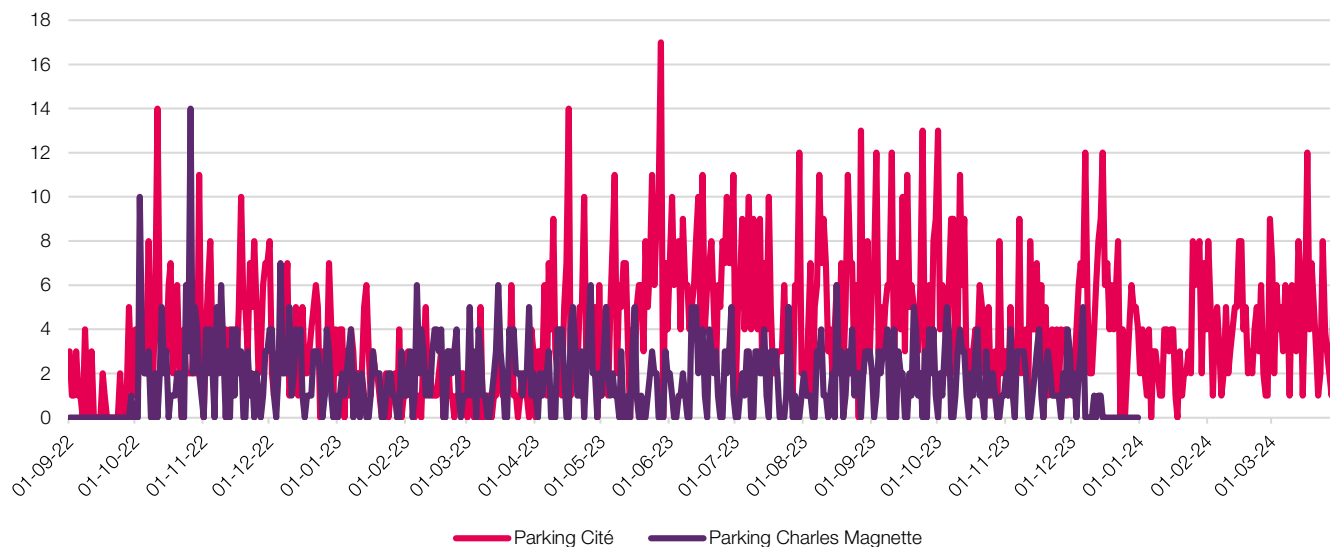
Nombre d'utilisateurs - Bikeep parking Charles Magnette



Bikeep est un dispositif offrant une formule de stationnement sécurisé pour vélos permettant aux cyclistes de ne plus faire usage de cadenas, celui-ci étant intégré dans la conception même des bornes. L'ouverture et la fermeture des bornes est possible en téléchargeant l'application correspondante ou via l'usage d'une carte MOBIB. Le dispositif compte 4 places et est installé au niveau -0,5 du parking Charles Magnette. Il n'est pas accessible la nuit. Les statistiques d'utilisation montrent une certaine forme de stabilité (moins de fluctuations que pour le parking Cité) qui peut s'expliquer par la configuration des lieux et le faible nombre de bornes. À noter qu'un vélo «ventouse» a réduit le nombre de places à 3 à partir d'octobre 2023. Par ailleurs, les faibles chiffres de décembre 2023 s'expliquent par la fermeture temporaire de l'accès à la station, liée à des travaux d'aménagements au parking. En avril 2024, le dispositif Bikeep a été déplacé à l'entrée du parking et est dorénavant accessible 24h/24 et 7/7 ce qui devrait probablement modifier les statistiques d'utilisation.

Source : interne Ville (via plateforme «Bikeep»)

Nombre de sessions journalières Bikeep



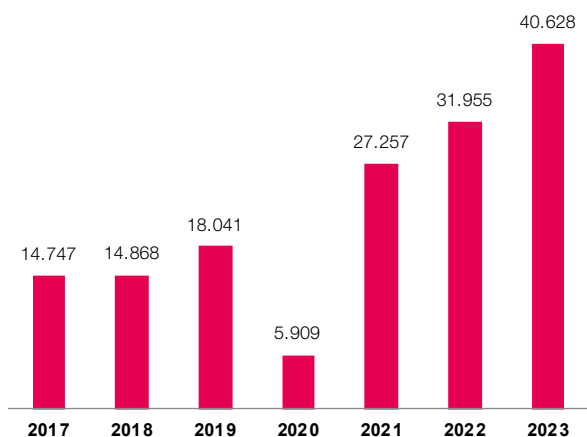
Le graphique montre évidemment une nette différence liée au nombre différent de places entre les 2 dispositifs (10 pour 4). Au parking Charles Magnette, on a quasiment systématiquement 3 à 4 sessions journalières tandis qu'au parking Cité, en particulier à la belle saison 2023, on tourne autour de 7 à 8 sessions par jour. À noter également que les durées moyennes de session sont complètement différentes et à nouveau liées à la configuration des lieux. À titre d'information, la durée moyenne des sessions au parking Charles Magnette en septembre 2023 était de 8h30 (soit une journée de travail complète) pour 3h au parking Cité.

Source : interne Ville (via plateforme «Bikeep»)



Services aux cyclistes

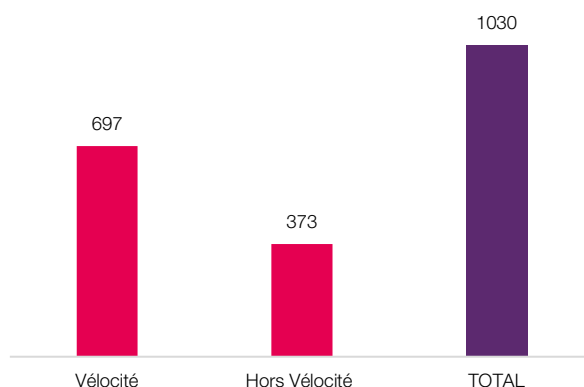
Nombre de visites au Point Vélo



Les chiffres montrent une évolution constante depuis 2017, stoppée en 2020, année du COVID. Depuis, la progression se confirme à nouveau avec une progression très forte. À noter que dans le courant de l'année 2022, ProVélo a ouvert un second point vélo dans le quartier Saint-Léonard, en plus du point historique des Guillemins.

Source : ProVélo

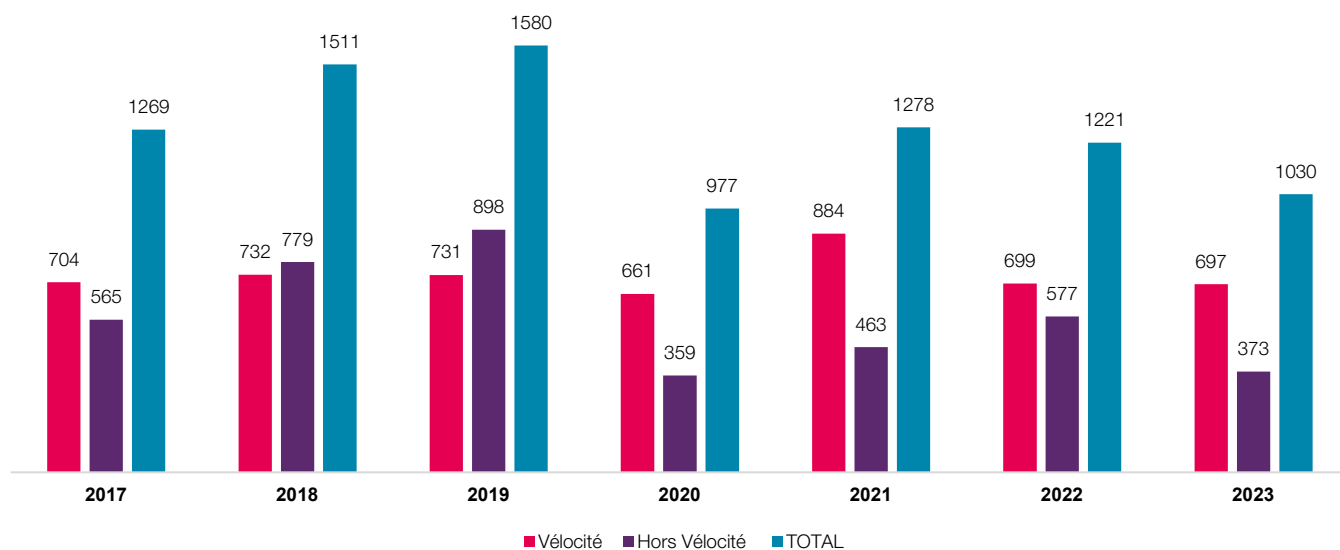
Nombre de locations de vélos au Point Vélo - 2023



Les chiffres sont fournis pour la dernière année complète et pour les 2 points vélos (Guillemins et Bayards).

Source : interne Ville et ProVélo

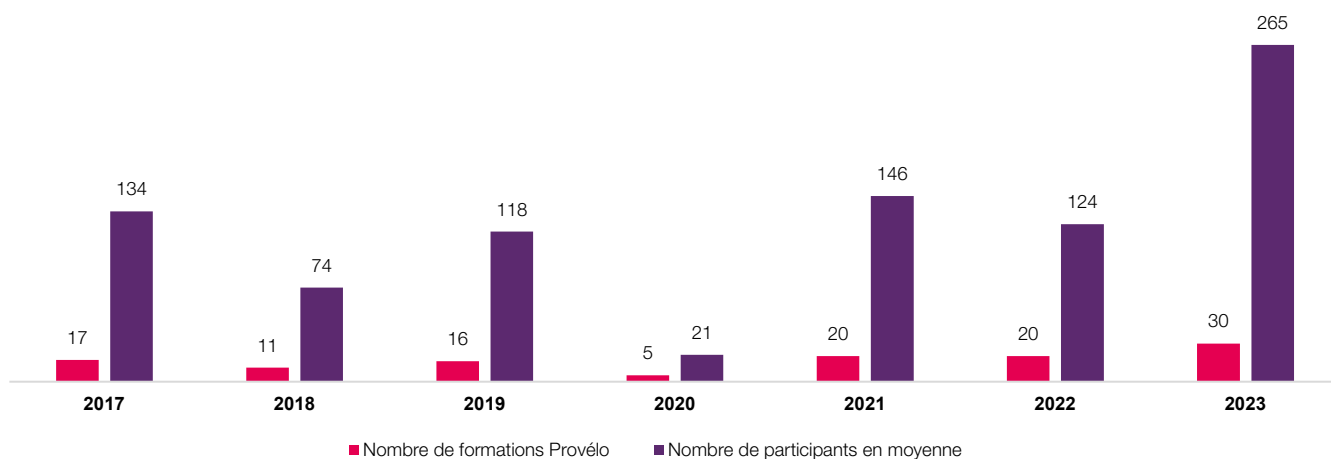
Évolution des locations de vélos au Point Vélo



Les chiffres montrent une évolution constante depuis 2017, stoppée en 2020, année du COVID. Les chiffres de 2020 et 2021 reflètent l'opération de gratuité organisée par la Ville dans le cadre du COVID. Depuis, les chiffres ont baissé mais restent stables.

Source : interne Ville et ProVélo

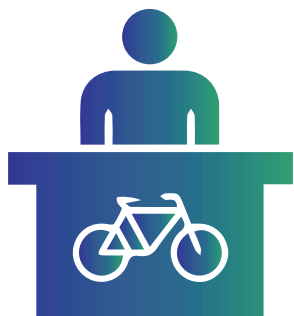
Formations Provélo



Entre 2017 et 2022, les chiffres sont ceux des formations «Je me lance» (débutants adultes et enfants) et «Ma ville à vélo» (appréhender la ville à vélo). En 2023, s'ajoutent également les formations «Roues libres» (à destination des élèves), ce qui explique en partie des valeurs plus élevées. L'année 2020 a été perturbée par la pandémie de COVID et les chiffres s'en ressentent. À noter que d'autres formations sont encore dispensées par Provélo mais non reprises dans les chiffres (exple : «Via Vélo» pour les associations).

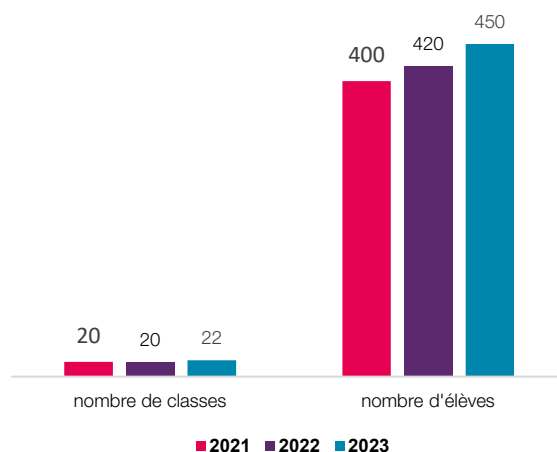
Source : Provélo

>1000
locations
vélos/an



Depuis 2021, plus de 1000 vélos ont été loués au Point Vélo soit via le service Vélocité de la Ville, soit via une autre formule.

Formations "Brevet du cycliste"

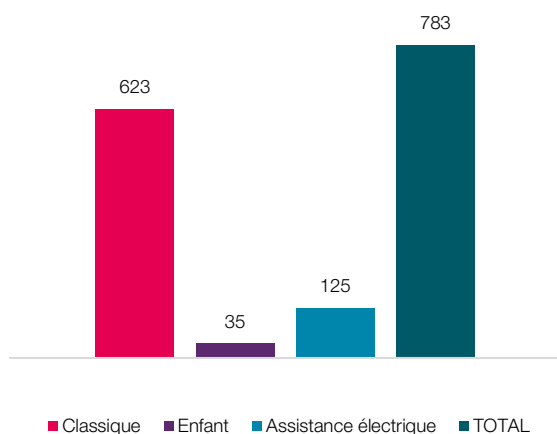


Le Brevet du Cycliste est un programme d'apprentissage donnant aux enfants de 5ème et 6ème primaires les connaissances et compétences nécessaires pour se déplacer seul à vélo sur un circuit connu. Les enfants sont encadrés par leurs enseignants et les formateurs de Provélo.

Source : interne Ville et Provélo



Flotte Vélocité - 2023



La Ville propose un service de location de vélo de qualité à long terme et à des prix très attractifs. Les vélos peuvent être loués pour 3, 6, 9 ou 12 mois aux points vélos (Pro Vélo) de la gare des Guillemains et rue des Bayards. Les chiffres montrent la volonté de la Ville de proposer une flotte suffisante et adaptée aux différentes catégories de cyclistes.

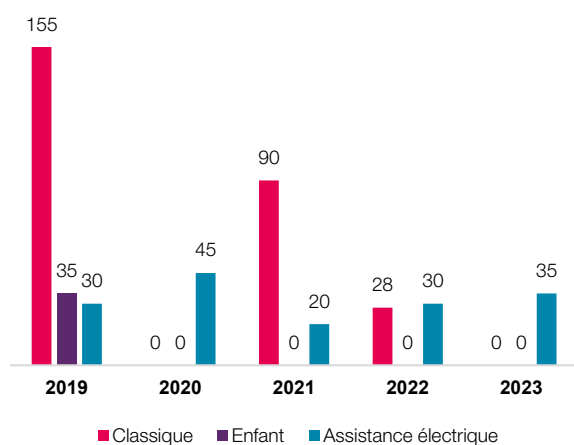
Source : interne Ville et ProVélo

125 VAE

En 4 ans, l'offre de VAE est passée de 0 à 125 véhicules.

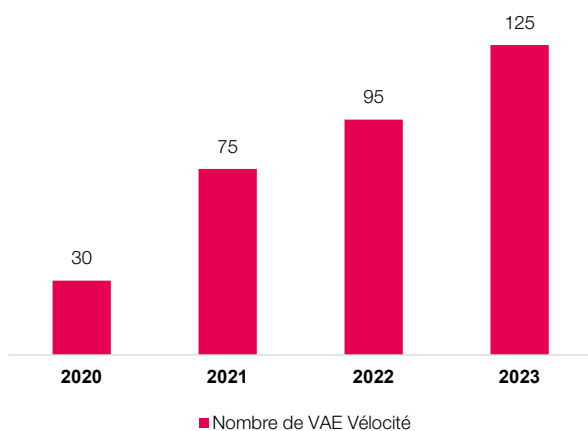


Ajouts à la flotte Vélocité



Source : interne Ville et ProVélo

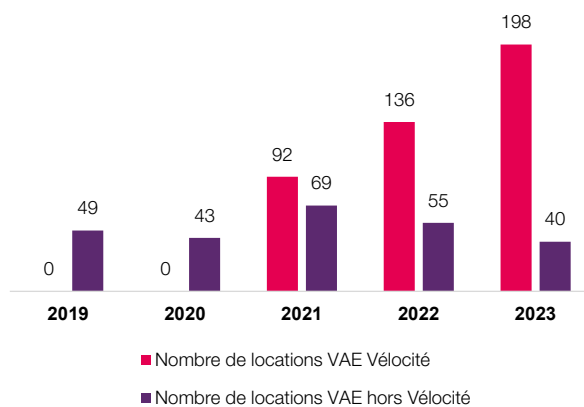
Nombre de VAE disponibles à la location



Les chiffres montrent l'augmentation croissante de l'offre souhaitée par la Ville pour rencontrer une demande des cyclistes et pour coller aux réalités de relief et de terrain de la Ville. À noter qu'il y a un décalage entre le nombre de vélos disponibles (notamment pour les VAE) et les ajouts à la flotte Vélocité étant donné que les commandes peuvent être passées l'année X et la réception et le montage, l'année X+1. À noter qu'en 2023, 2 vélos sont déclassés et 5 ont été volés.

Source : interne Ville et ProVélo

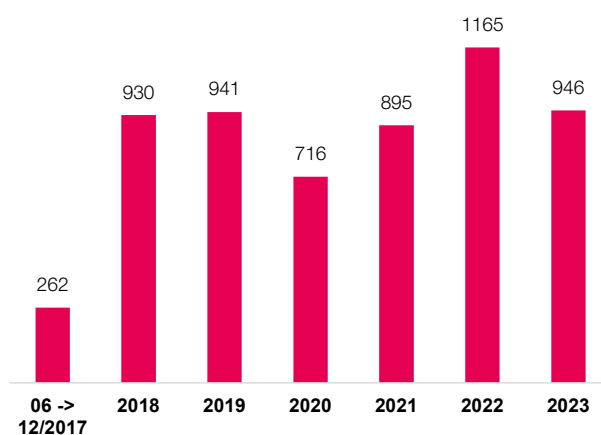
Nombre de locations de VAE



À noter que la donnée «nombre de VAE hors Vélocité» ne concerne que les VAE mis à disposition par Provélo en dehors du concept Vélocité. D'autres opérateurs à Liège proposent d'autres formules de locations de VAE.

Source : interne Ville et ProVélo

Nombre de locations Blue-Bike



L'analyse des chiffres ne montre pas une tendance particulière. Les années 2020 et 2021 ne sont pas des années de référence étant donnée la pandémie de COVID. L'année 2022 sort du lot avec un nombre de locations nettement à la hausse. Le niveau en 2023 est redescendu à celui des années pré-COVID. L'augmentation de 2022 est probablement liée à l'évolution à la hausse de la flotte de vélos disponibles (passage de 8 à 16). La baisse en 2023 pourrait s'expliquer par l'arrivée fin 2022 de l'opérateur de micromobilité TIER offrant une flotte de 250 VAE en freefloating. De potentiels utilisateurs des vélos BlueBike en 2022 se sont peut-être réorientés vers ces vélos en flotte libre et plus facilement accessibles.

Source : interne Ville et SNCB



LA MOBILITÉ EN BUS

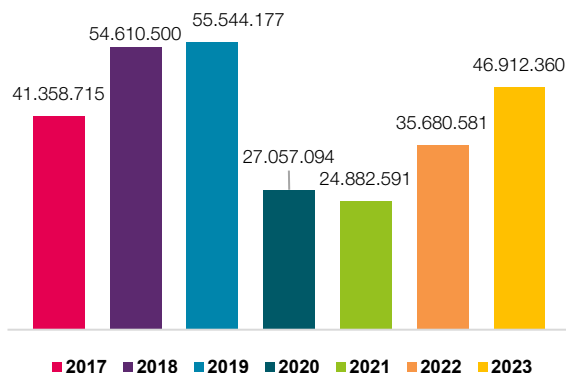


LA MOBILITÉ EN BUS



Fréquentation

Fréquentation annuelle des lignes de bus
(nombre de montées)



128 000
montées quotidiennes

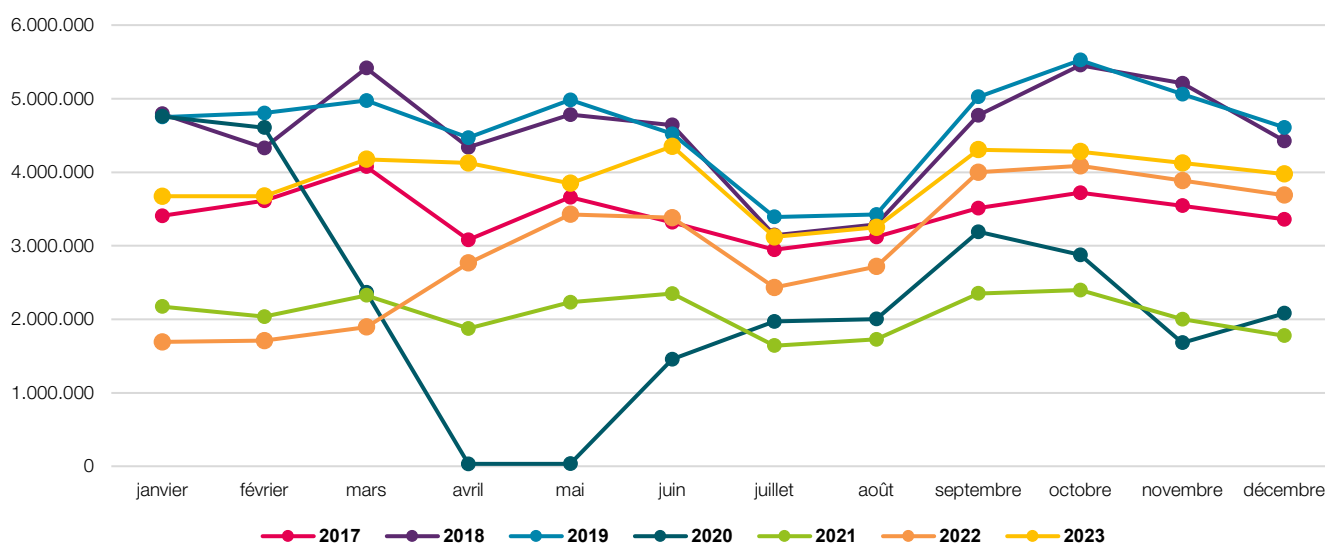


En 2023, près de 130 000 montées par jour sont comptabilisées en moyenne sur les lignes circulant à Liège

Les chiffres compilent le nombre de montées sur les 67 lignes de bus desservant partiellement ou complètement la Ville de Liège (1 à 10, 12, 13, 17 à 31, 33, 35, 39, 41, 48, 53, 56 à 58, 60, 61, 64 à 73, 75, 76, 78, 81 à 85, 88, 90, 94, 134, 138, 140, 158, 175, 240, 248, 377). Les années 2017 à 2019 montrent une belle évolution stoppée par la pandémie de COVID et la perte d'habitude de validation du titre de transport (la montée ne s'effectuait plus par l'avant sous le contrôle du chauffeur). On constate une nouvelle augmentation significative des chiffres depuis 2021 sans pour autant atteindre les niveaux de 2018 ou 2019. Cela s'explique très probablement par l'impact significatif des travaux du tram sur de nombreuses lignes du réseau perdant par exemple leur site propre et se retrouvant dans la circulation et les embouteillages, avec pour conséquence un détournement probable des voyageurs vers d'autres modes de transport en attendant le retour à la normale et la mise en service du tram.

Source : TEC

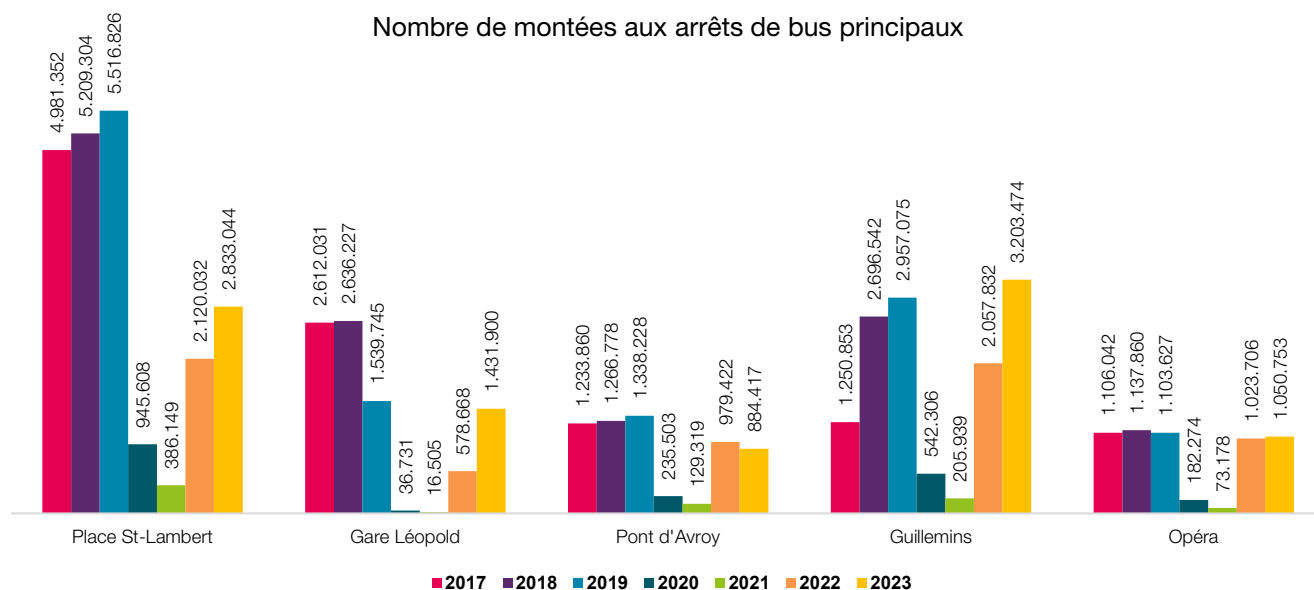
Fréquentation mensuelle des lignes de bus (nombre de montées)



Les chiffres compilent le nombre de montées sur les lignes de bus desservant partiellement ou complètement la Ville de Liège (1 à 10, 12, 13, 17 à 31, 33, 35, 39, 41, 48, 53, 56 à 58, 60, 61, 64 à 73, 75, 76, 78, 81 à 85, 88, 90, 94, 134, 138, 140, 158, 175, 240, 248, 377). Les années 2017 à 2019 montrent une belle évolution stoppée par la pandémie de COVID et la perte d'habitude de validation du titre de transport (la montée ne s'effectuait plus par l'avant sous le contrôle du chauffeur). La fréquentation mensuelle permet de voir nettement l'effet des vacances scolaires (chutes en février, avril, juillet, août et décembre). On constate une nouvelle augmentation significative des chiffres depuis 2021 sans pour autant atteindre les niveaux de 2018 ou 2019. Cela s'explique très probablement par l'impact significatif des travaux du tram sur de nombreuses lignes du réseau perdant par exemple leur site propre et se retrouvant dans la circulation et les embouteillages, avec pour conséquence un détournement probable des voyageurs vers d'autres modes de transport en attendant le retour à la normale et la mise en service du tram.

Source : TEC

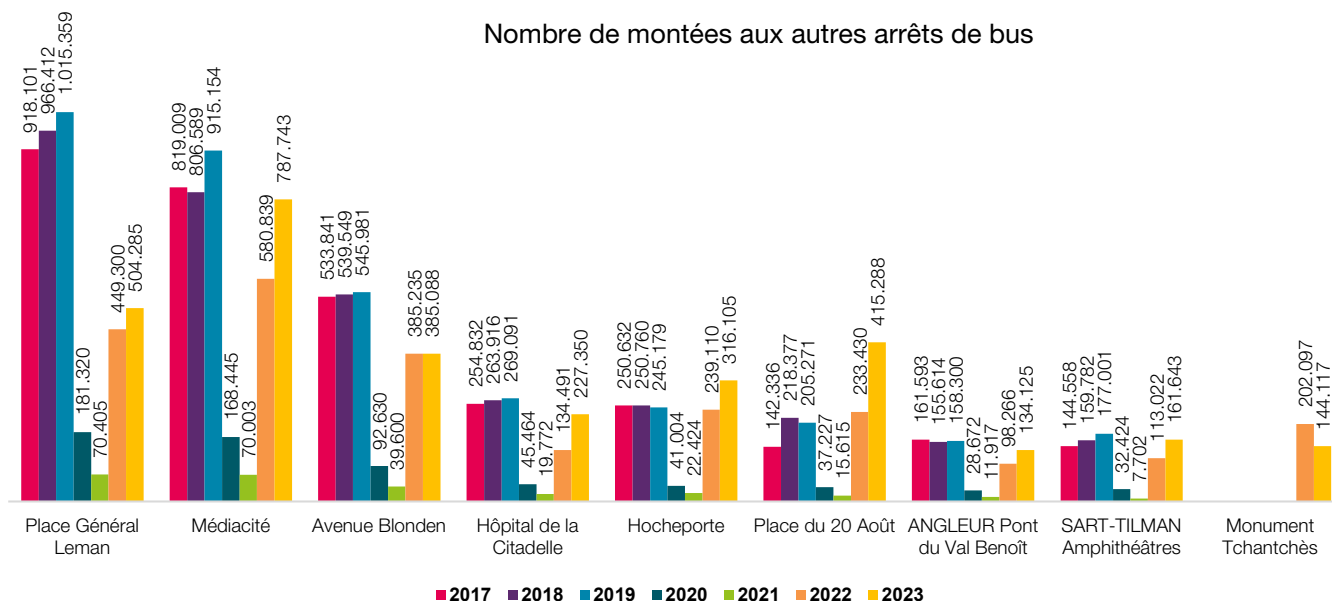
Nombre de montées aux arrêts de bus principaux



Entre 2017 et 2019, on constate une augmentation ou une stagnation pour chaque arrêt (la baisse constatée en 2019 pour la gare Léopold est due au début des travaux en lien avec le tram et au transfert vers la place de l'Yser ; les chiffres plus faibles aux Guillemins en 2017 ne reflètent que la période entre juillet et décembre). Les années 2020 et 2021 connaissent une chute des valeurs en raison de la pandémie de COVID et de la perte d'habitude de «pointage» de la part des usagers (l'entrée ne s'est plus faite par l'avant pendant cette période). Les chiffres de 2022 et 2023 sont très dépendants des modifications dans les lignes et arrêts découlant des phasages des travaux du tram. Ainsi, la place Saint-Lambert continue sa progression par rapport à 2022 tout en ayant perdu un quai sur les 3 disponibles en cours d'année 2023. La gare Léopold voit sa fréquentation très nettement augmenter en 2023 puisqu'elle a pleinement réouvert en cours d'année. La gare des Guillemins devient le 1er arrêt en termes de fréquentation en 2023, devant Saint-Lambert, traduisant en cela les bons chiffres observés également en termes de fréquentation de la gare SNCB en elle-même.

Source : TEC

Nombre de montées aux autres arrêts de bus



Seule une dizaine d'arrêt sont repris sur les 962 que compte la Ville sur son territoire (chiffre 2020). Entre 2017 et 2019, on constate une augmentation ou une stagnation pour chaque arrêt. Les années 2020 et 2021 connaissent une chute des valeurs en raison de la pandémie de COVID et de la perte d'habitude de «pointage» de la part des usagers (l'entrée ne s'est plus faite par l'avant pendant cette période). Les chiffres de 2022 et 2023 sont en nette progression. Les arrêts moins impactés par les effets du tram et des réorganisations qui en ont découlé retrouvent des fréquentations assez proches de celles de 2018 et 2019 (Médiacité, Citadelle, Hocheporte, Sart-Tilman) au contraire des autres (comme la place du Général Leman).

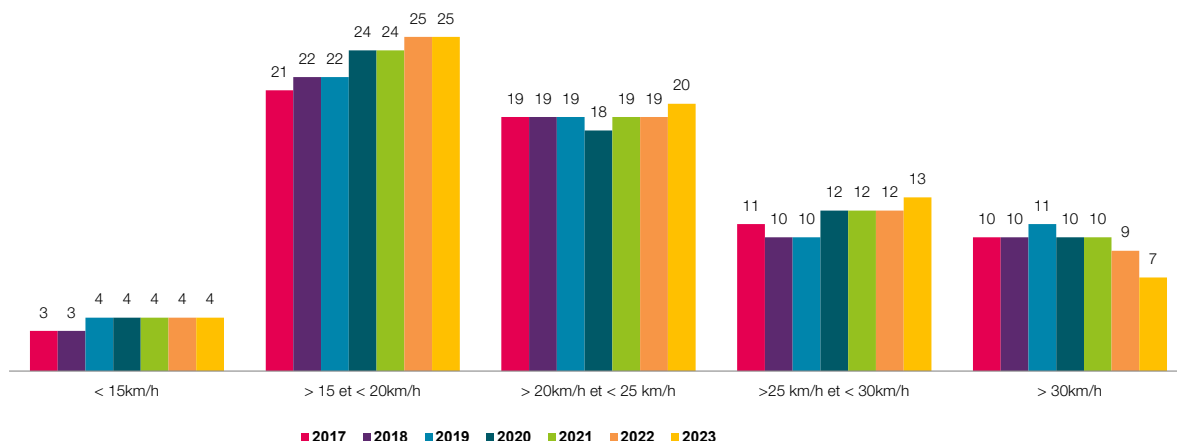
Source : TEC



LA MOBILITÉ EN BUS

Performance

Nombre de lignes de bus en fonction de leur vitesse commerciale (jour scolaire)

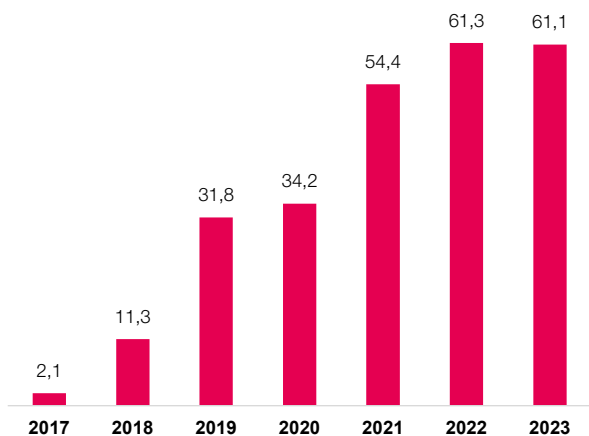


Les chiffres compilent le nombre de montées sur les lignes de bus desservant partiellement ou complètement la Ville de Liège. En 2020 et 2021, la tendance est à la dégradation du service puisqu'un nombre plus élevé de lignes présentent des vitesses commerciales inférieures à 15km/h ou entre 15 et 20km/h. Cela peut s'expliquer par l'intensification des travaux du tram. À noter que le nombre total de lignes n'est pas constant d'une année à l'autre. En 2023, la tendance est à nouveau très légèrement à la dégradation puisque 2 lignes qui avaient une vitesse > 30km/h passent dans les catégories de vitesses inférieures à 30km/h. À noter toutefois que pour l'année 2023, la moyenne des vitesses est calculée sur les mois de janvier et de septembre seulement là où pour les autres années, elle l'était sur les 10 mois de l'année scolaire. Il est probable que les chiffres aient été légèrement différents si les 3 derniers mois de l'année 2023 avaient été inclus dans le calcul de la moyenne étant donné la très forte intensification des travaux du tram et les forts impacts sur la circulation en général à Liège.

Source : TEC

Véhicules

Flotte hybride (en %)



Les chiffres rassemblent les flottes des dépôts de Robermont, Jemeppe et Rocourt c-à-d les sites en lien avec les lignes de bus qui desservent la Ville de Liège. La progression est importante : en 5 ans, plus de la moitié de la flotte est devenue hybride. On constate par contre une stagnation entre 2022 et 2023.

Source : TEC

61%
de la flotte est hybride



En 2023, 287 véhicules sur les 470 des dépôts de bus liégeois sont hybrides

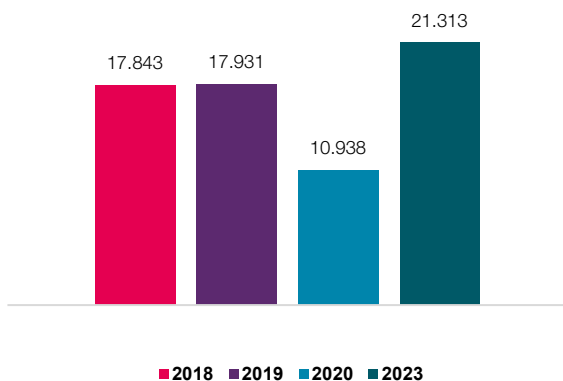
LA MOBILITÉ FERROVIAIRE





Fréquentation

Nombre de montées quotidiennes à Liège-Guillemins (moyenne JO)



La progression de la gare de Liège-Guillemins est assez spectaculaire avec près de 3500 voyageurs comptabilisés en plus par rapport à 2019, dernière année de référence. Ces chiffres sont à mettre en parallèle de l'évolution de l'offre à la hausse.

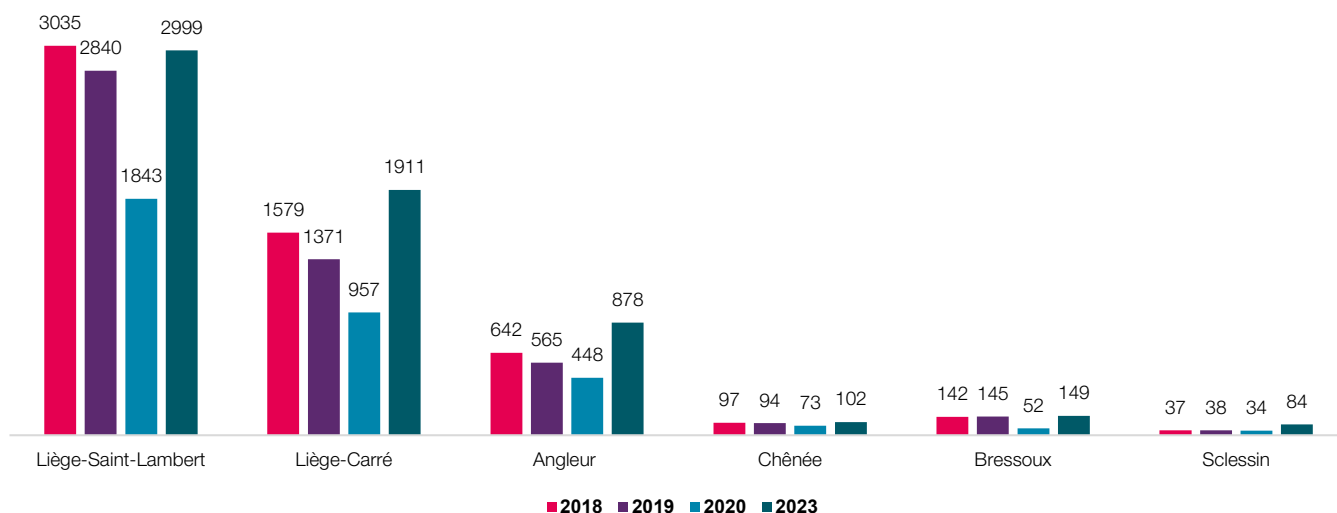
Source : SNCB

21 313
montées
à Liège-Guillemins



En 2023 Liège Guillemins, est la 7^{ème} gare la plus fréquentée en Belgique et la 1^{ère} de Wallonie

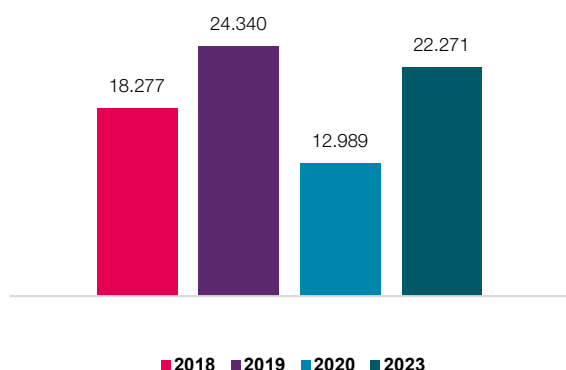
Nombre de montées quotidiennes voyageurs hors Liège-Guillemins (moyenne JO)



En plus de la gare internationale de Liège-Guillemins, la Ville dispose de 2 autres gares (Liège-Saint-Lambert et Angleur) et de 4 points d'arrêt. Ce sont donc 7 implantations permettant d'emprunter le train. Les chiffres hors Liège-Guillemins montrent une (très) nette augmentation de la fréquentation dans toutes les gares et points d'arrêt par rapport à 2019, dernière année de référence. Liège Carré et Angleur affichent des progressions très élevées.

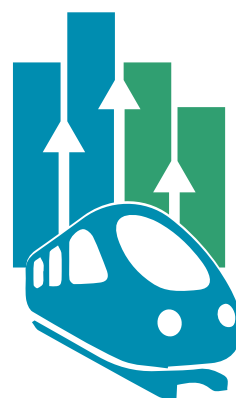
Source : SNCB

Nombre de montées quotidiennes à Liège-Guillemins (moyenne WE)



+55%

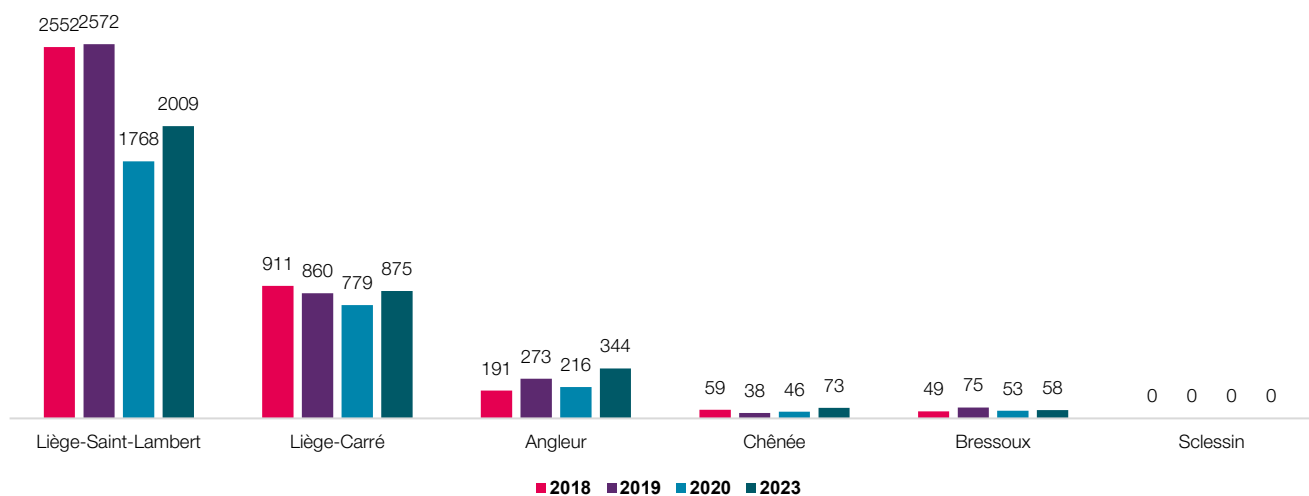
En 2023, par rapport à 2019 année pré-covid, le nombre de montées à Angleur a bondi de 55% les jours ouvrables



Le WE on constate une diminution des chiffres par rapport à 2019

Source : SNCB

Nombre de montées quotidiennes voyageurs hors Liège-Guillemins (moyenne WE)



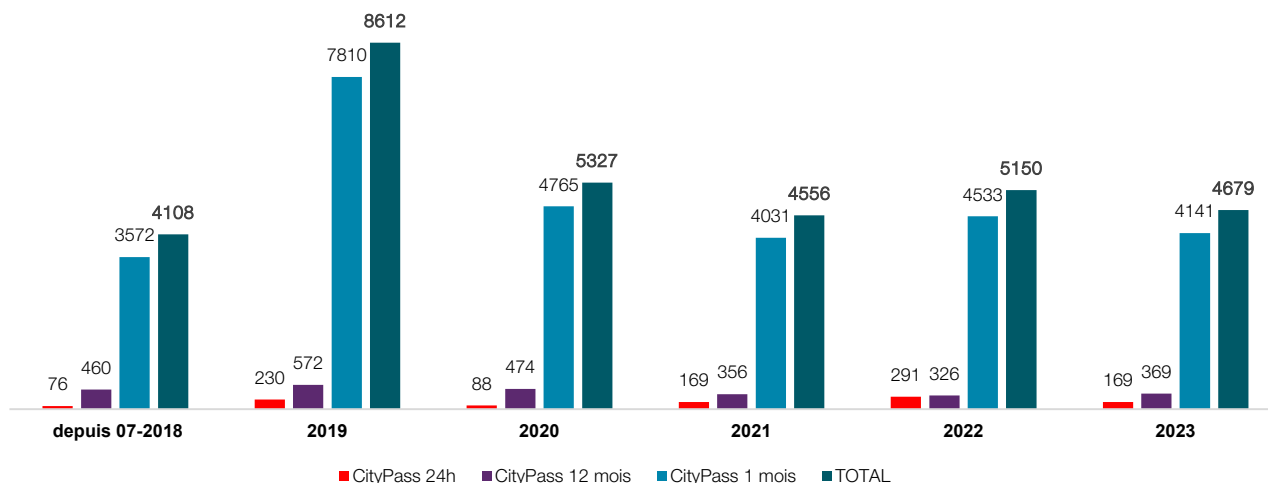
Les très bons résultats d'Angleur se maintiennent le WE. Ceux de Chênée sont également à souligner en termes de pourcentage de progression. Liège Carré augmente très légèrement. Les chiffres de Liège Saint-Lambert sont inférieurs à ceux de 2019 mais il faut peut-être y voir l'effet des travaux d'aménagement de la gare qui peuvent décourager plus fortement les visiteurs et touristes le WE que les usagers quotidiens en semaine.

Source : SNCB

LA MOBILITÉ FERROVIAIRE



Ventes de Citypass



Le Citypass est une formule de transport permettant de combiner train et bus dans et autour de Liège. Les chiffres de 2019 sont encourageants mais la chute liée au COVID est importante en 2020 et 2021. Le Citypass 1 mois rencontre systématiquement le plus de succès. À partir de 2022, les chiffres fournis n'intègrent plus les ventes de Citypass par la SNCB, celle-ci ayant refusé de les fournir à la Ville. Cependant les chiffres sont soit identiques soit meilleurs en 2022 et 2023 pour les seules ventes TEC que ceux complets de 2021, montrant la belle remontée sur ces 2 années. À noter toutefois que l'ajout des ventes SNCB ne permettraient sans doute pas de recoller avec les très bons chiffres de l'année 2019.

Source : SNCB et TEC

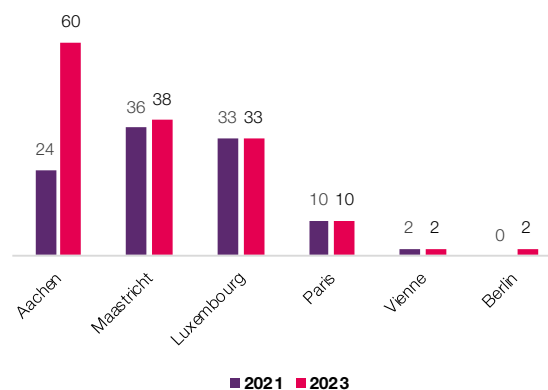
Offre

6
liaisons
internationales



Liège-Guillemins est reliée
directement à 6 villes étrangères

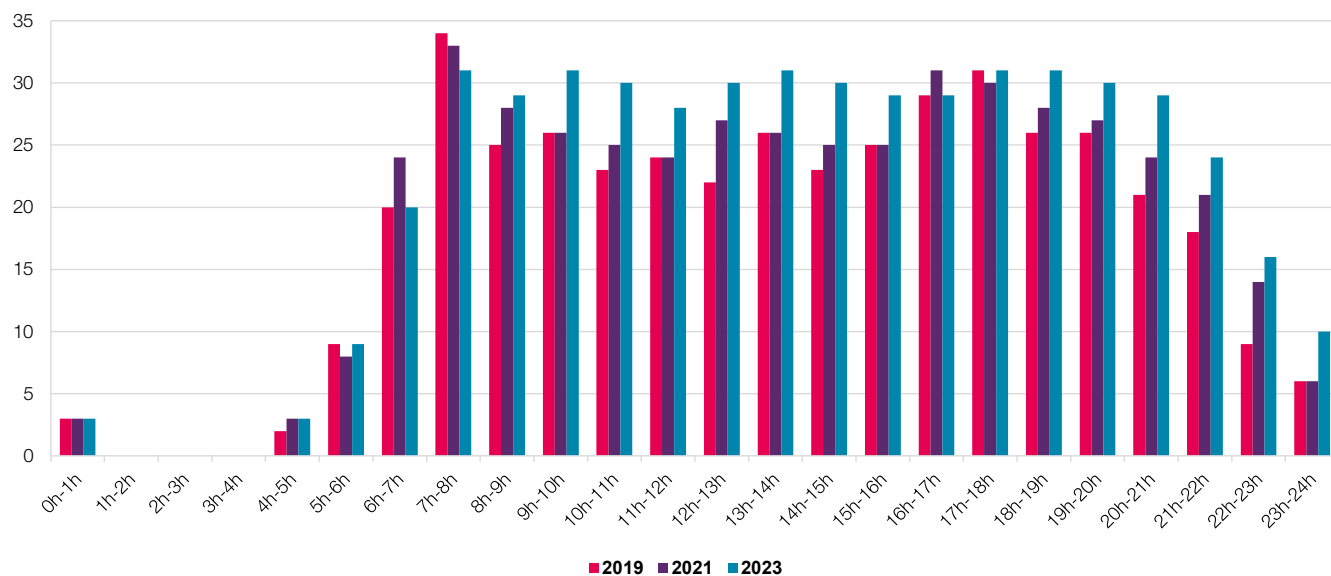
Nombre de trains internationaux par jour à Liège-Guillemins



6 destinations étrangères sont reliées directement à la gare de Liège-Guillemins. C'est une de plus qu'en 2021. Les liaisons sont les plus soutenues avec l'Allemagne (qui connaît une très nette amélioration par rapport à 2021) puis les Pays-Bas et le Luxembourg. L'offre vers Vienne et Berlin est une offre de nuit non quotidienne (respectivement 3 et 2 x par semaine). Les chiffres du graphique fournissent le total de trains (vers ou en provenance de la ville étrangère) à Liège-Guillemins.

Source : interne Ville (sur base des horaires SNCB)

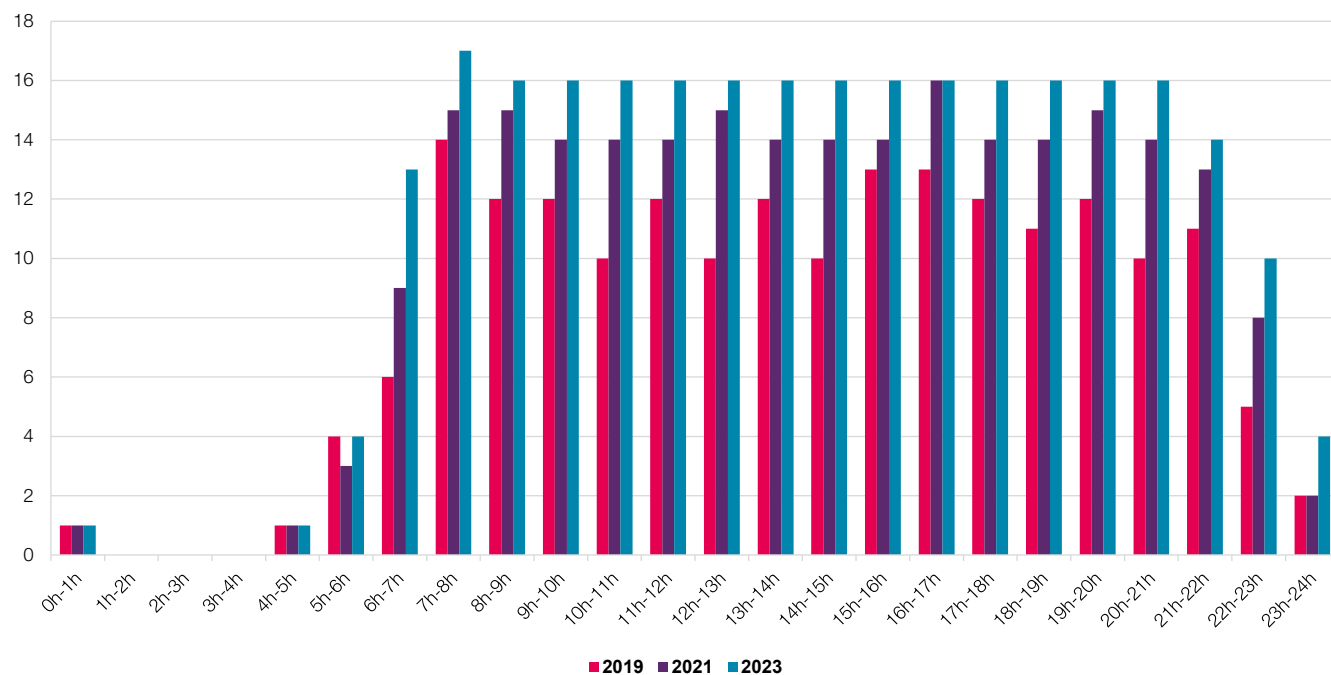
Offre de trains par jour à Liège-Guillemins



Pour la majeure partie des tranches horaires, on constate une nette évolution à la hausse ou une stagnation du nombre de trains entre 2021 et 2023. Les tranches de 6 et 7h du matin sont les seules à diminuer. Même si ces diminutions sont minimes, cela ne devrait pas être observé pour le hub principal de la Ville.

Source : interne Ville (sur base des horaires SNCB)

Offre de trains par jour dans la liaison Guillemins / Carré / Saint-Lambert



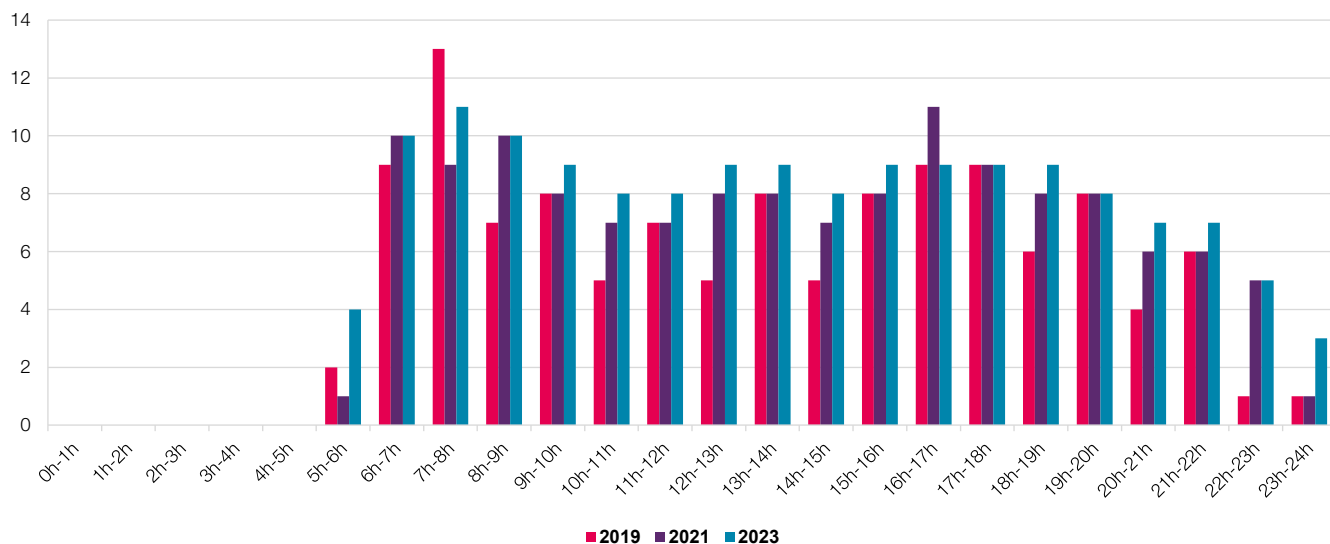
On constate une belle évolution du nombre de trains entre 2019 et 2021 qui se poursuit entre 2021 et 2023. Aucune tranche horaire ne perd de trains.

Source : interne Ville (sur base des horaires SNCB)

LA MOBILITÉ FERROVIAIRE



Offre de trains par jour à Angleur



On constate une hausse ou une stagnation pour quasiment toutes les tranches horaires tant entre 2019 et 2021 qu'entre 2021 et 2023. Une seule baisse est à signaler en 2023 pour la tranche horaire 16-17h.

Source : interne Ville (sur base des horaires SNCB)

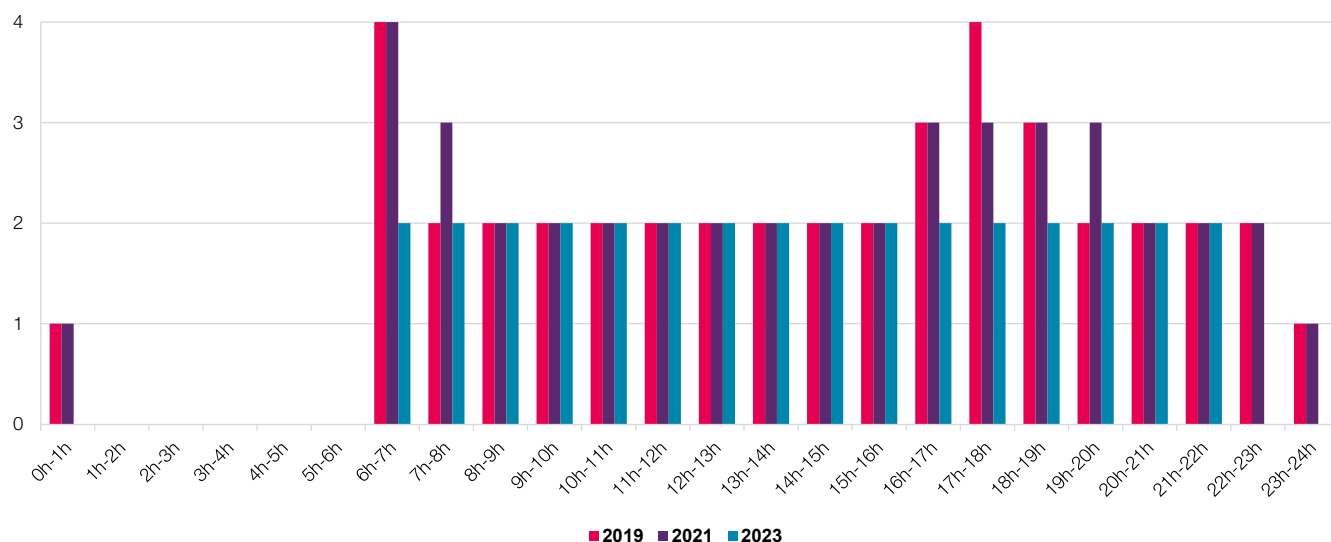
Offre de trains par jour à Chênée



On constate une très nette amélioration de l'offre pour Chênée dans sa globalité. L'amplitude horaire s'améliore également.

Source : interne Ville (sur base des horaires SNCB)

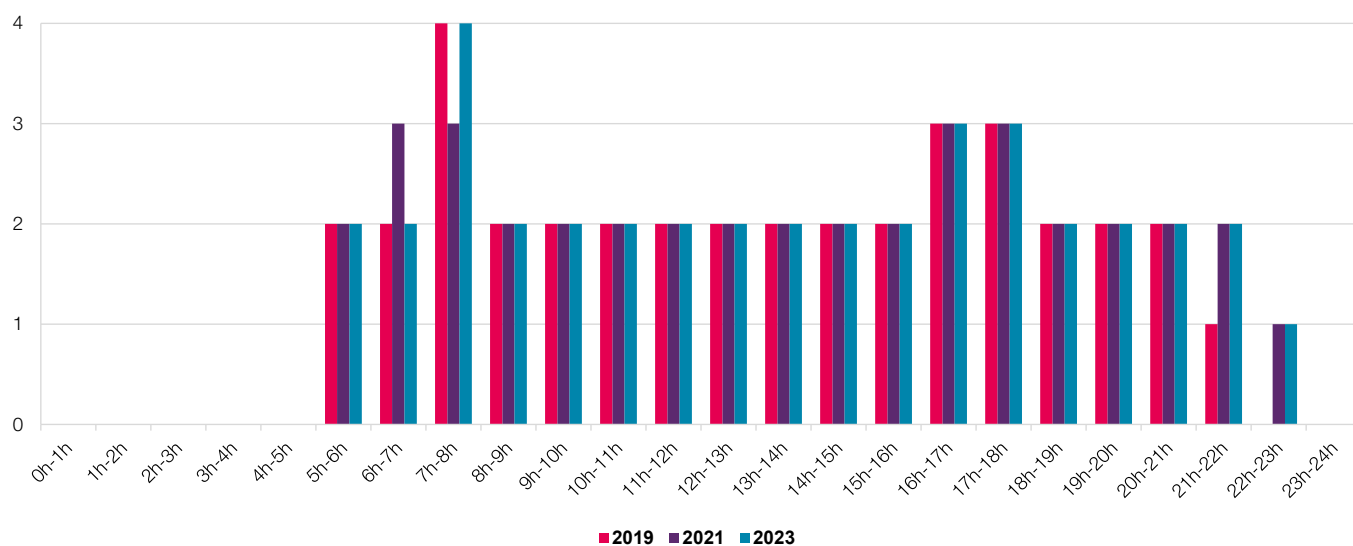
Offre de trains par jour à Bressoux



On constate une stagnation pour quasiment toutes les tranches horaires et un transfert entre les 2 tranches de 17 et 19h entre 2019 et 2021. La situation de l'offre se dégrade très nettement en 2023. L'amplitude est également réduite. Cette situation doit s'inverser étant donné la connexion de la gare de Bressoux avec le terminus du tram.

Source : interne Ville (sur base des horaires SNCB)

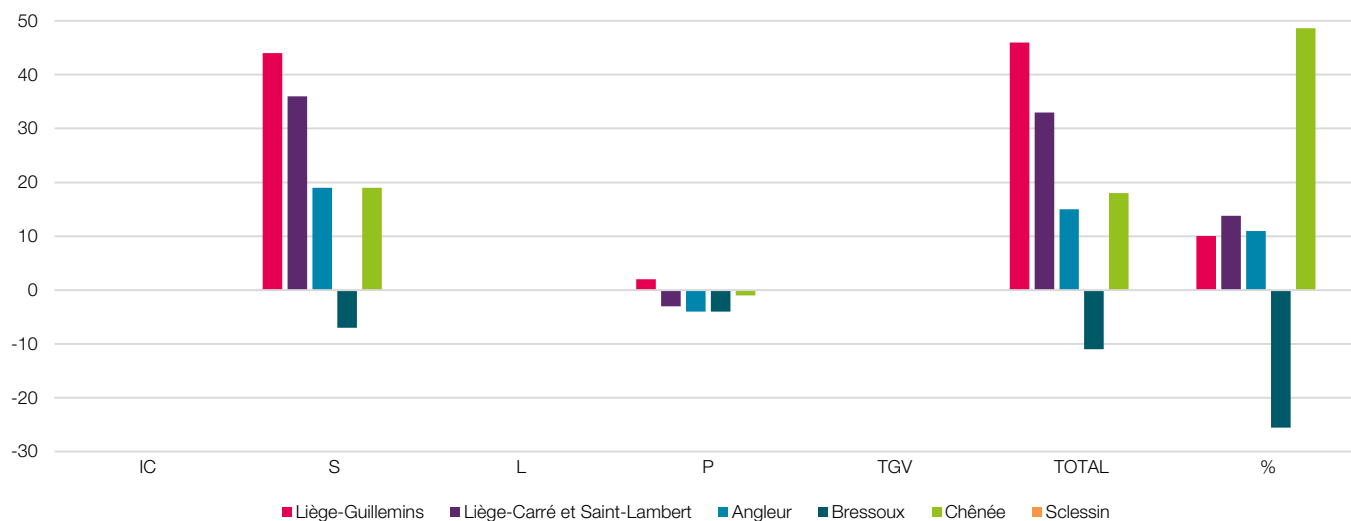
Offre de trains par jour à Sclessin



On constate une stagnation pour quasiment toutes les tranches horaires et un transfert entre les 2 tranches de 6 et 7h entre 2019 et 2021. En 2023, le transfert se fait à nouveau dans l'autre sens. L'offre et l'amplitude sont in fine identiques entre 2021 et 2023 et reste relativement faible tout au long de la journée avec 2 trains par heure.

Source : interne Ville (sur base des horaires SNCB)

Évolution du nombre de trains par jour par type et par gare entre les horaires de 2021 et 2023

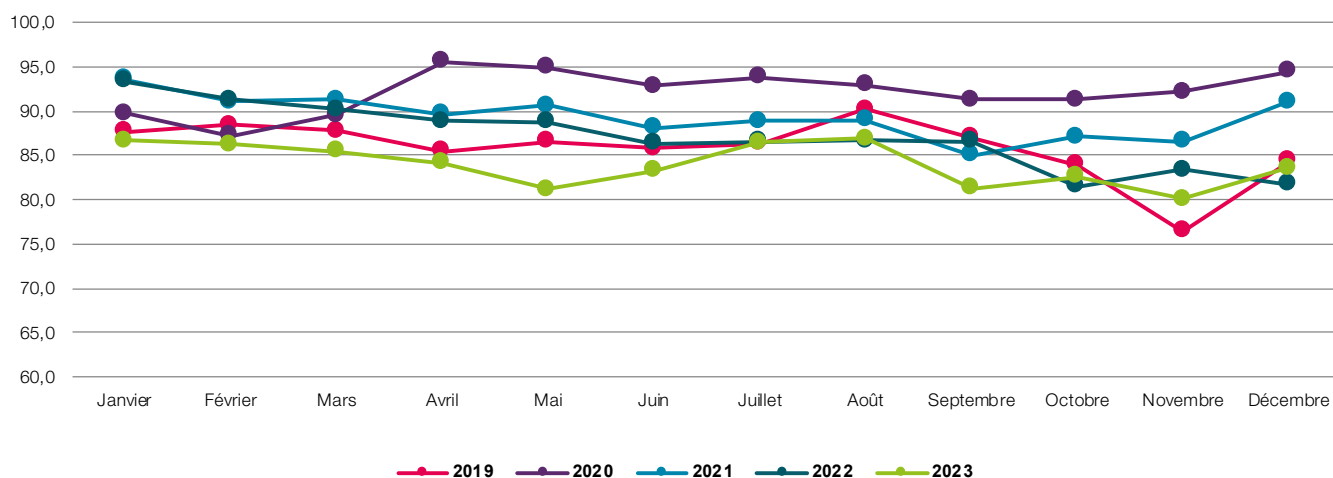


On constate une belle évolution du nombre de trains S dans toutes les gares et points d'arrêt à l'exception de Bressoux. Cette évolution est en particulier marquée pour les 3 «Liège» (Guillemins, Carré et Palais) ainsi que pour Angleur et Chênée. Sclessin ne connaît aucune évolution de son offre. Les trains IC, L et TGV ne voient aucune modification par rapport à 2021.

Source : interne Ville (sur base des horaires SNCB)

Qualité

Ponctualité des trains en gare de Liège-Guillemins (%)



Pour le calcul de ponctualité, Infrabel considère qu'un train est en retard sur l'horaire annoncé s'il arrive avec plus de 6 minutes de retard. L'année 2020 se démarque en termes de ponctualité mais la raison est probablement liée à la pandémie de COVID (suppression de trains, moins de travaux ...). Les années 2021 et 2022 montrent des chiffres dégradés avec une ponctualité inférieure à 90% à partir de juin. L'année 2023 voit sa ponctualité se dégrader plus avec des chiffres inférieurs à 90% toute l'année, voire 85% certains mois. Le constat n'est pas uniquement lié à Liège mais global à l'échelle du pays.

Source : Infrabel

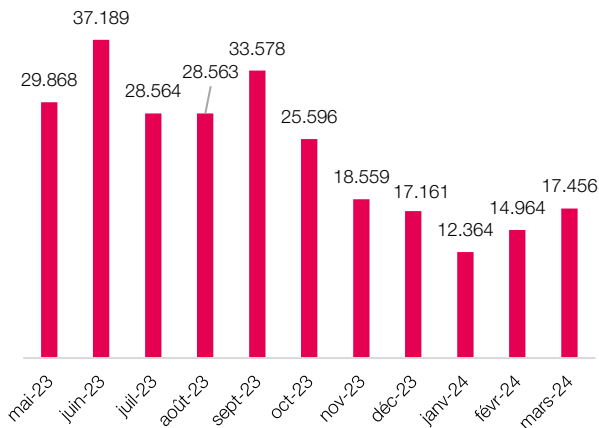
LES NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ





Passage et fréquentation

Évolution du nombre de trottinettes
(6 sites confondus)



L'allure du graphique est absolument identique à celle du même graphique pour les vélos. Les conclusions sont donc les mêmes : les utilisateurs des micromobilités sont influencés de la même manière que les cyclistes par les événements extérieurs et le calendrier. À noter que sur les 7 compteurs installés, seuls 6 comptent les trottinettes (le 7ème - Thier de la Chartreuse - n'a pas cette fonctionnalité étant donné qu'il s'agit d'escaliers).

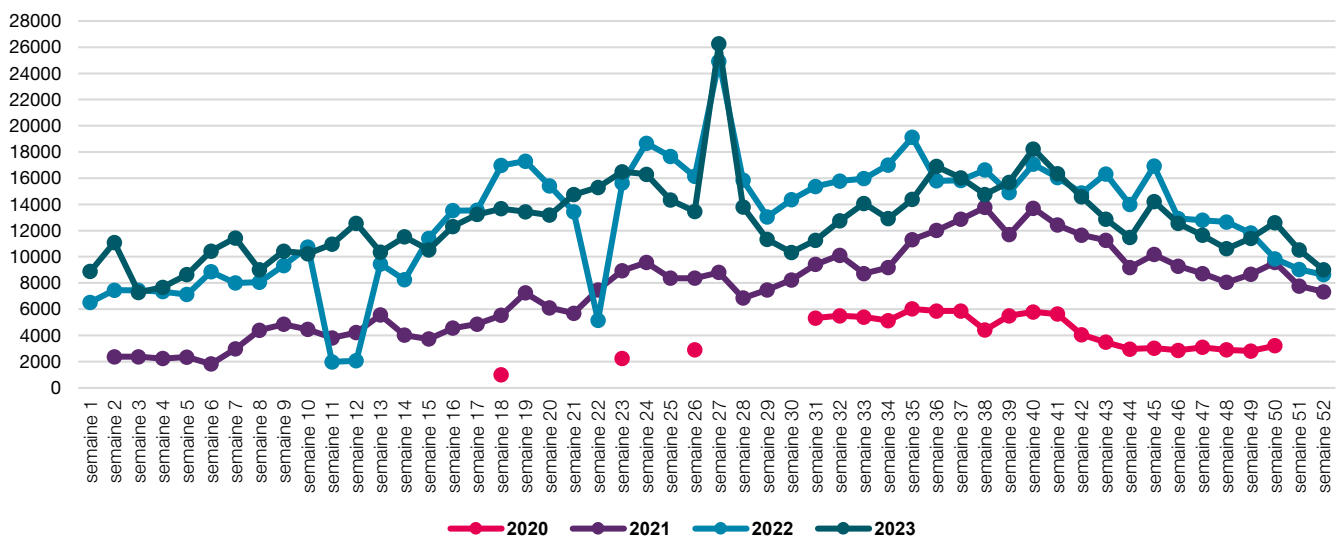
Source : dispositifs de comptage interne Ville

13 000
trajets/semaine en
trottinettes



En 2023, les 1000 trottinettes présentes à Liège effectuent en moyenne, 13 000 trajets individuels par semaine (15 000 les beaux mois) d'une distance moyenne de 2,2 km par trajet

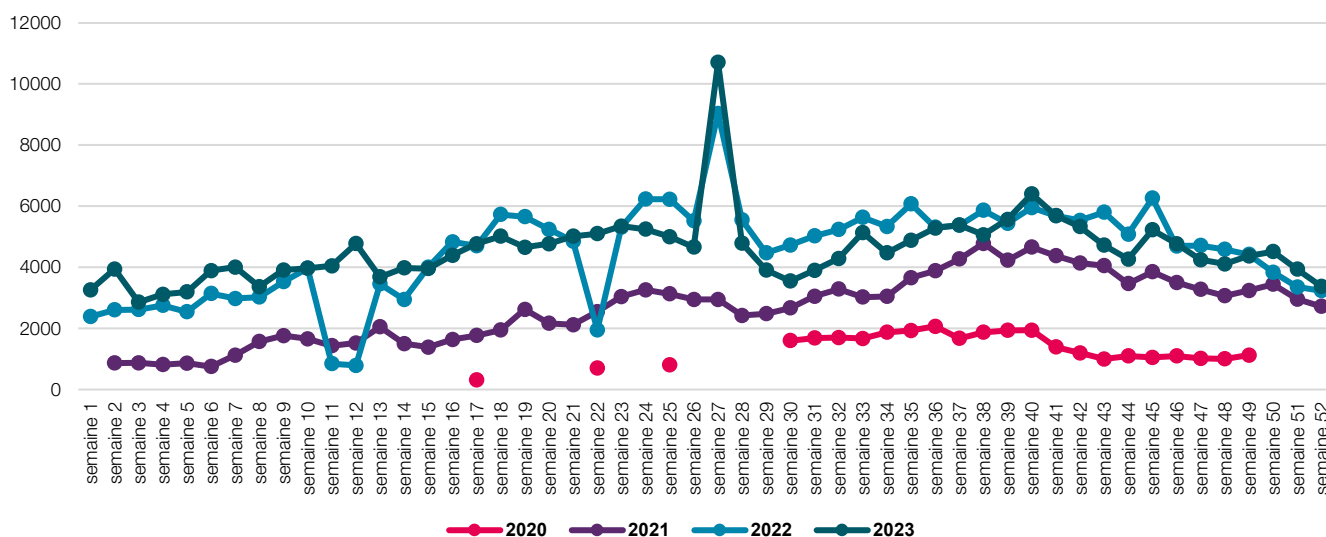
Nombre total de trajets hebdomadaires en micromobilité



Les chiffres montrent d'année en année une hausse du nombre de trajets qui s'explique par l'arrivée d'opérateurs supplémentaires (1 en 2020, 2 en 2021 et 3 en 2022). Les 2 chutes importantes dans la courbe de 2022 s'expliquent par un manque de données. En 2023, les chiffres sont stables sur l'année complète par rapport à 2022. Le pic en semaine 27 est lié au Festival des Ardentes. Le pic en semaine 45 est lié à la grève nationale du 09/11 où les transports en commun étaient très fortement perturbés.

Source : Opérateurs de micro-mobilité

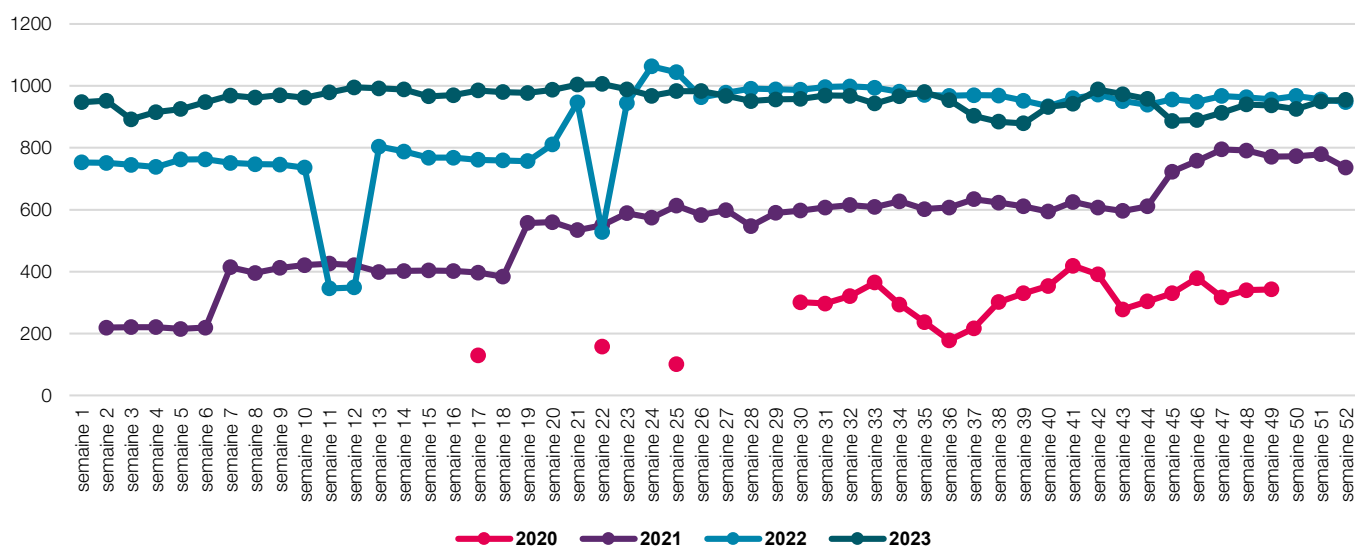
Nombre total d'utilisateurs hebdomadaires de micromobilité



Les chiffres présentent la même allure que ceux des trajets et s'expliquent de la même façon.

Source : Opérateurs de micro-mobilité

Nombre total de trottinettes hebdomadaires disponibles sur le territoire



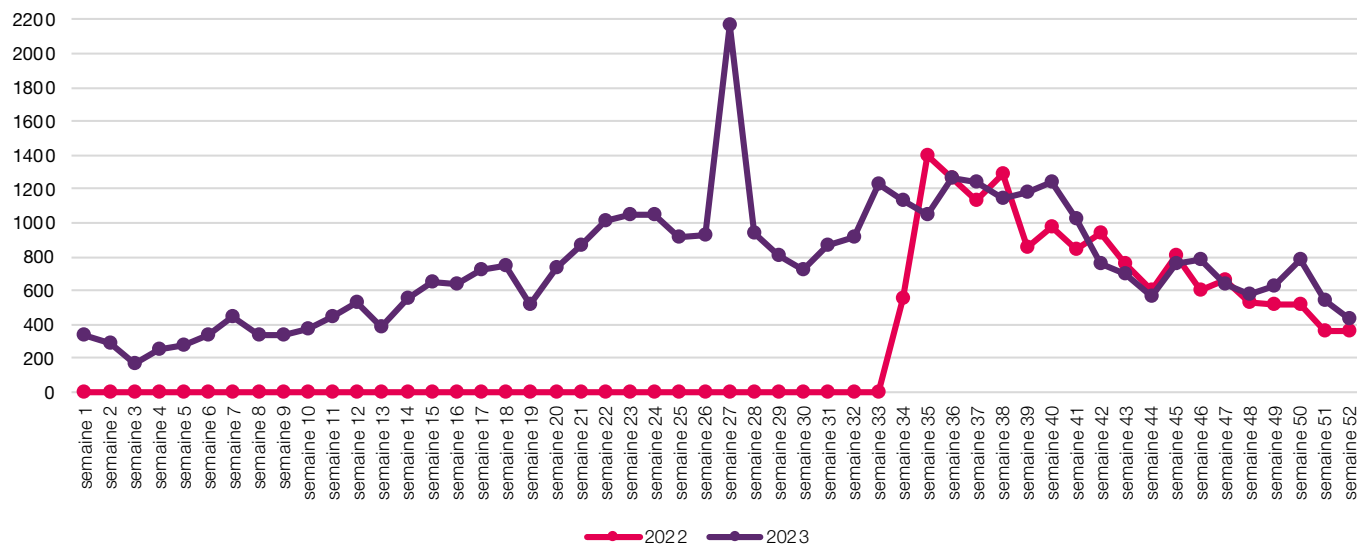
En 2023, le nombre maximum de trottinettes autorisé par la Charte de la Ville de Liège est atteint (1000 trottinettes).

Source : Opérateurs de micro-mobilité



LES NOUVELLES FORMES DE

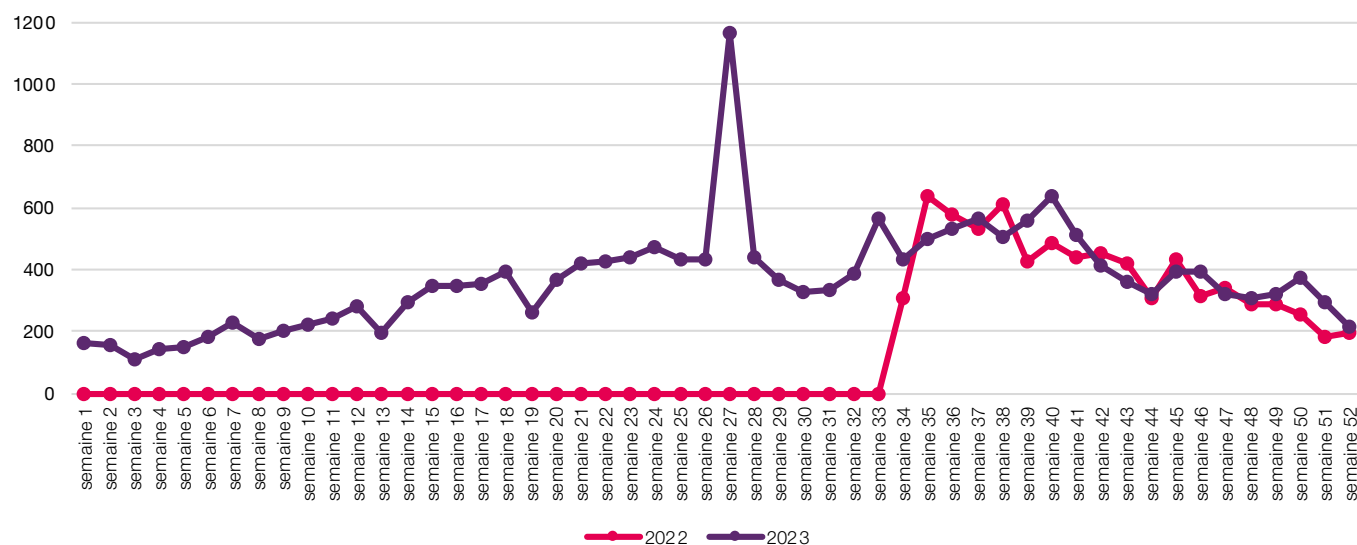
Nombre total de trajets hebdomadaires à vélos freefloating



En 2023, un seul opérateur propose 250 vélos en freefloating. L'offre a débuté en semaine 34 de 2022 avec un déploiement progressif de la flotte. Après un bon démarrage, lié en partie à la «nouveaueté», les chiffres ont baissé et tendent à se stabiliser.

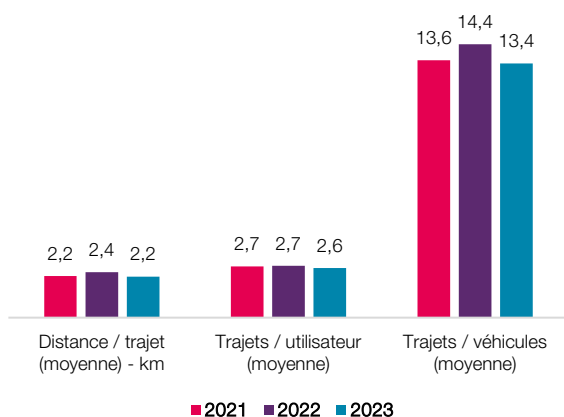
Source : Opérateurs de micro-mobilité

Nombre total d'utilisateurs hebdomadaires à vélos freefloating



Source : Opérateurs de micro-mobilité

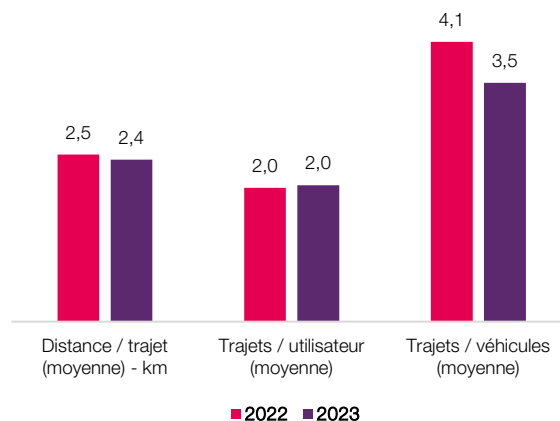
Distances moyennes et taux d'utilisation des trottinettes freefloating



La distance moyenne par trajet est relativement faible tout en étant plus élevée que celle des trajets en trottinettes. Les taux d'utilisation par véhicule sont très élevés ce qui montre le succès de ce mode de transport. Les résultats de 2022 sont légèrement meilleurs que ceux des années 2021 et 2023.

Source : interne Ville

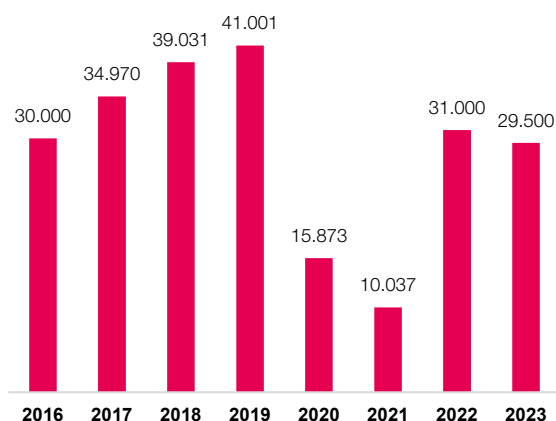
Distances moyennes et taux d'utilisation des vélos freefloating



La distance moyenne par trajet est relativement faible. On aurait pu s'attendre à une différence plus importante. En effet, rappelons qu'avec les particularités géographiques et de topographie de la Ville de Liège, un trajet de 2,5km en moyenne amène souvent sur les hauteurs de la Ville. Les taux d'utilisation sont par contre bien plus faibles que ceux des trottinettes, ce qui traduit sans doute une plus grande facilité d'utilisation des trottinettes et un profil différent d'utilisateurs.

Source : interne Ville

Nombre de passagers de la navette fluviale



La progression est constante entre 2016 et 2019 mais stoppée par les années COVID. Les chiffres de l'année 2022 sont une approximation (suite à un problème technique auprès de l'exploitant empêchant l'extraction des données brutes). Ceux de 2023 sont la moyenne des estimations (entre 25000 et 34000 passagers).

Source : interne Ville

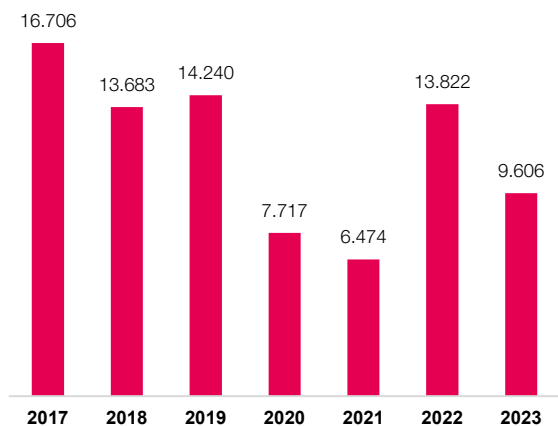
En 2022 et 2023 près de 30 000 personnes/saison ont emprunté la navette fluviale



30 000
voyageurs/saison

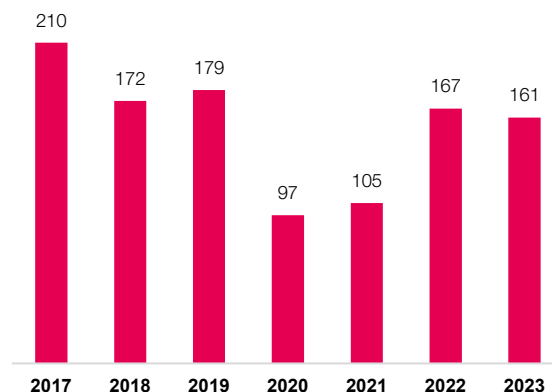


Distances parcourues par la navette fluviale (km)



Source : interne Ville

Nombre de journées de navigation de la navette fluviale

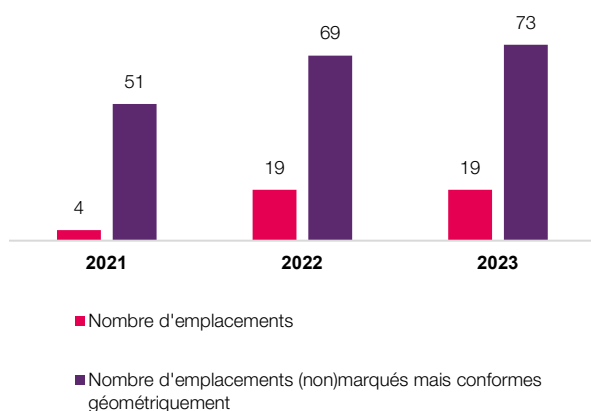


En 2021, sur les 105 jours de navigation, 47 ont été effectués avec un seul bateau.

Source : interne Ville

Stationnement

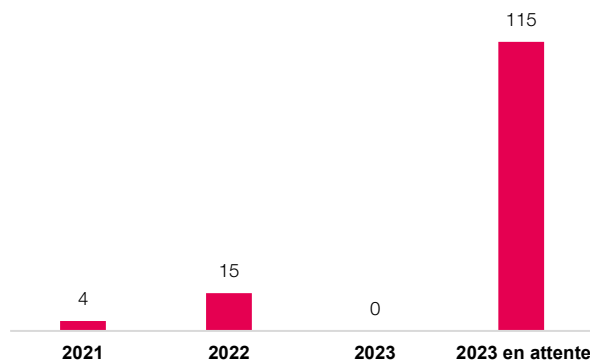
Stationnement spécifiquement dédié aux trottinettes partagées



Les emplacements de stationnement spécifiquement dédiés aux trottinettes partagées sont des emplacements munis d'un marquage au sol (logo «trottinette»), le plus souvent intégrés dans un espace équipé d'arceaux vélos. En 2023, aucun prestataire ne s'est manifesté suite à l'appel d'offre de la Ville pour le marquage des emplacements trottinettes. Dans les faits, les arceaux sont tous installés de façon à prévoir une zone «trottinettes». Leur positionnement et leur espacement sont donc conformes à la philosophie des emplacements trottinettes mais, actuellement pour la plupart sans marquage.

Source : interne Ville et SNCB

Ajouts d'emplacements de stationnement spécifiquement dédiés aux trottinettes partagées



Les emplacements 2023 en attente sont les emplacements où des arceaux sont déjà placés et en attente du marquage adhoc ou où ni les arceaux ni le marquage ne sont réalisés.

Source : interne Ville et SNCB

L'INTERMODALITÉ



L'INTERMODALITÉ

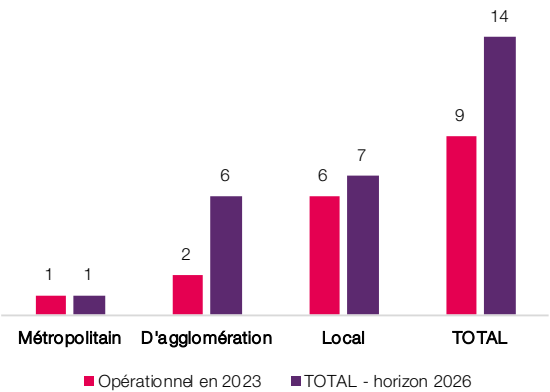
Offre

Pôle	Localisation	Type pôle	Opérationnel	P+R	Parking Vélo	Taxis	Voitures partagées	Train	Bus	Tram (horizon 2025)	BHNS (horizon 2026)
Guillemins	Gare	M	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Saint-Lambert	Place Saint-Lambert	A	oui	non (places payantes disponibles)	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Angleur	Gare	A	oui	oui	oui	non	non	oui	oui	non	non
Standard	Terminus tram	A	non (2025)	oui	oui	non	non	non	oui	oui	non
Bressoux	Terminus tram	A	non (2025)	oui	oui	non	non	oui	oui	oui	non
Coronmeuse	Terminus tram	A	non (2025)	oui (places mutualisées)	oui	non	Envisagée	non	oui	oui	non
Chênée	Site LBP	A	non	oui (avec BHNS)	oui	non	non	oui	oui	non	oui
CHC	Hôpital	L	oui	oui (avec BHNS)	oui	oui	oui	non	oui	non	oui
CHR	Hôpital	L	oui	non (places payantes disponibles)	oui	oui	non	non	oui	non	non
CHU	Hôpital	L	oui	non (places payantes disponibles)	oui	oui	non	non	oui	non	oui
Médiacité	Pôle commercial	L	oui	non (places payantes disponibles)	oui	oui	oui	non	oui	non	oui
Rocourt	Pôle commercial	L	oui	non (places gratuites disponibles)	oui	non	non	non	oui	non	non
Mahiels Saint-Vincent	"église"	L	oui	non	oui	non	oui	non	oui	non	oui
Place Saint-Nicolas	"rond-point"	L	non (2026)	non	oui	non	non	non	oui	non	oui

Le tableau reprend les PEM ou pôles d'échanges multimodaux identifiés dans le PUM (Plan Urbain de Mobilité de l'arrondissement de Liège) et le PCM (Plan Communal de Mobilité de Liège). La signification des types est la suivante : M Métropolitain / A Agglomération / L Local.

Source : interne Ville

Pôle d'échanges multimodaux



Les PEM ou pôles d'échanges multimodaux opérationnels sont identifiés dans le PUM (Plan Urbain de Mobilité de l'arrondissement de Liège) et le PCM (Plan Communal de Mobilité de Liège).

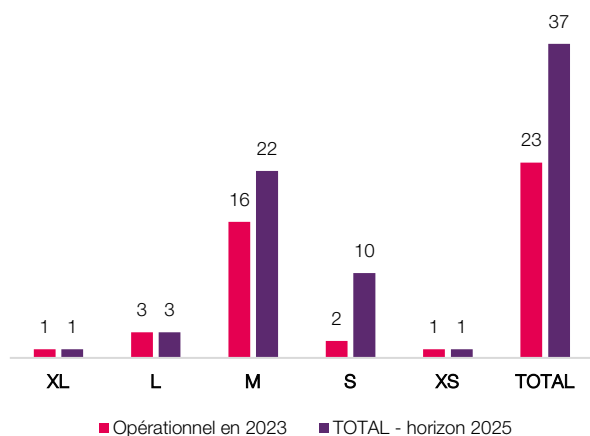
Source : interne Ville

Pôle	Localisation	Type pôle	Opérationnel
Guillemins	Gare	XL	oui
Saint-Lambert	Gare	L	oui
Liège-Carré	Gare	L	oui
Angleur	Gare	L	oui
Chênée	Point d'arrêt SNCB	M	oui
Bressoux	Point d'arrêt SNCB	M	oui
Sclessin	Point d'arrêt SNCB	M	oui
Saint-Lambert	Place (bus)	M	oui
République française	Place (bus)	M	oui
Léopold	Place (bus)	M	oui
Pont d'Avroy	Carrefour (bus)	M	oui
XX août	Place (bus)	M	oui
Hocheporte	Site propre (bus)	M	oui
Yser	Place (bus)	M	oui
Médiacité	Rue (bus)	M	oui
Mont Légia	CHC (bus)	M	oui
Coronmeuse	Place (bus)	M	oui
Citadelle	CHR (bus)	M	oui
Saint-Nicolas	Rond-point (bus)	M	oui
Saint-Vincent	Carrefour (bus)	M	oui
Bressoux bis	Terminus Tram	M	non
Lille	Arrêt Tram	M	non
Déportés	Arrêt Tram	M	non
Blonden	Arrêt Tram	M	non
Modeleurs	Arrêt Tram	M	non
Standard	Terminus Tram	M	non
Général Leman	Place (bus)	S	oui (-> M avec Tram)
Gramme	Square (bus)	S	oui
Cheveaux	Arrêt Tram	S	non
Atlas	Arrêt Tram	S	non
Marengo	Arrêt Tram	S	non
Cité	Arrêt Tram	S	non
Lonhienne	Arrêt Tram	S	non
Charlemagne	Arrêt Tram	S	non
Val-Benoît	Arrêt Tram	S	non
Ferrer	Arrêt Tram	S	non
Vottem	P+R	XS	oui

Le tableau reprend la liste des mobipôles et mobipoints identifiés par la Ville selon la dénomination et la classification de la Région wallonne.

Source : interne Ville

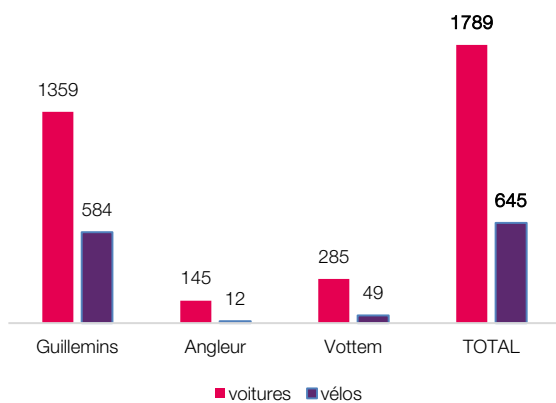
Mobipôles et Mobipoints



Le concept de Mobipôle et de Mobipoint a été développé par la Région wallonne. Différentes catégories ont été prévues : XL (gare régionale), L (gare supra-locale de destination ou mixte), M (gare supra-locale d'origine, gare locale ou gare bus), S (arrêt de bus sur ligne structurante), XS - Mobipoint (point urbain de multimodalité sans transport public structurant). Les stations de tram qui seront opérationnelles en 2025 sont comptabilisées dans les mobipôles de catégorie M ou S en fonction du rabattement ou non de lignes de bus.

Source : interne Ville et SPW

Offre de places dans les P+R opérationnels



Source : interne Ville / SNCB

3P+R
1780
places



En 2022, 3 P+R sont opérationnels à Liège et offrent près de 1800 places. Dès 2025, ils passeront à 5 pour plus de 3200 places

LA GESTION DE LA DEMANDE

🚲 ALJOURD' HUI
163

🚲 CETTE ANNÉE
104301

www.cestlemomentdechangerdemode.be



K
I
N
G

P



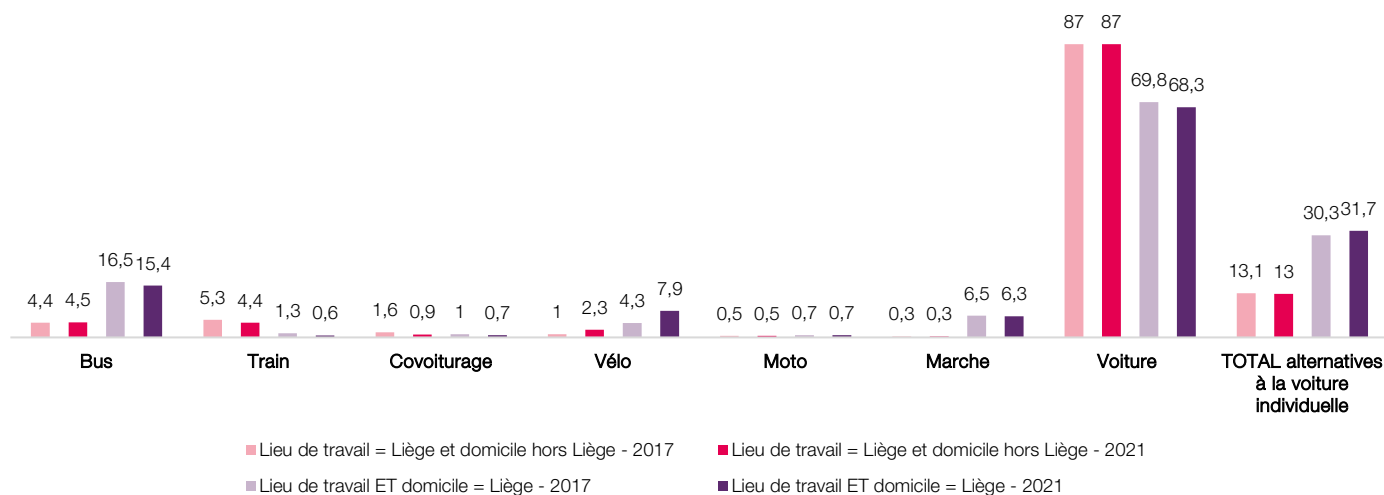
AS





Habitudes de déplacements

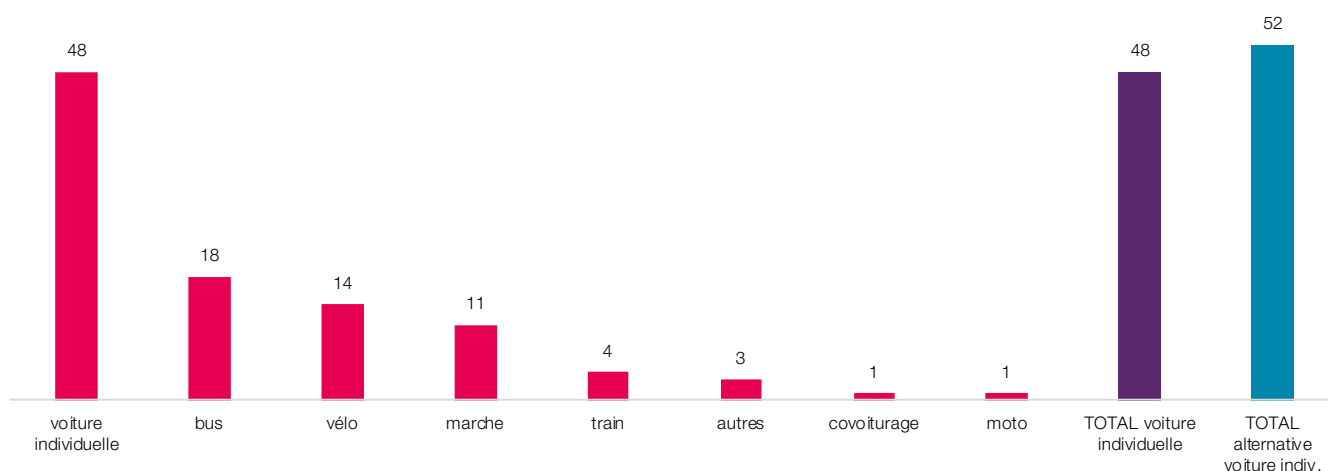
Parts modales des trajets domicile - travail sur le territoire de la Ville de Liège (en %)



Les résultats sont issus de l'enquête fédérale domicile-travail. Il faut noter que cette enquête est obligatoire pour toute entreprise employant plus de 100 travailleurs mais que les résultats ne sont pris en compte que lorsque le taux de participation à l'enquête est de minimum 40% par site. L'image est donc partielle mais est malgré tout utilisable. Une très forte proportion de travailleurs effectuent leurs trajets vers Liège en voiture, que ces travailleurs soient Liégeois ou non. Les marges de progression des modes alternatifs à la voiture sont encore très larges, notamment le bus et le vélo pour les travailleurs non-liégeois et le train et le vélo pour les travailleurs liégeois. Même si les comparaisons restent délicates en raison de la modification possible de la base des répondants (il n'est absolument pas certain que ce soient les mêmes travailleurs qui soient pris en compte entre les 2 années - fermeture d'entreprises, nouvelle entreprise, non atteinte du seuil des 40% d'une année à l'autre ...), on peut constater une tendance à la nette amélioration de la part du vélo et une diminution de celle des transports en commun. Toutefois, on ne constate pas d'augmentation de la part de la voiture. À noter que la seconde année correspond à celle de la période COVID avec généralisation du télétravail et modification profonde des habitudes de déplacement, dont la peur des transports en commun (promiscuité).

Source : SPF Mobilité et Transport

Parts modales des trajets domicile - travail des agents Ville de Liège (%)



Les résultats sont issus de l'enquête fédérale domicile-travail particularisés à l'administration communale de Liège. Les agents Ville de Liège utilisent davantage les alternatives à la voiture individuelle que les travailleurs liégeois en règle générale.

Source : SPF Mobilité et Transport

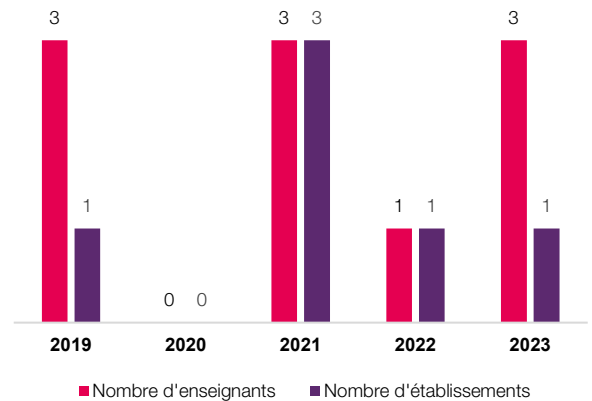
Sensibilisation à la mobilité

30 à 50%
de la part modale



En 2021 (dernière enquête disponible), 30% de travailleurs liégeois se déplacent autrement qu'en voiture pour se rendre au travail. Ce chiffre monte à 50% pour les agents de la ville de Liège

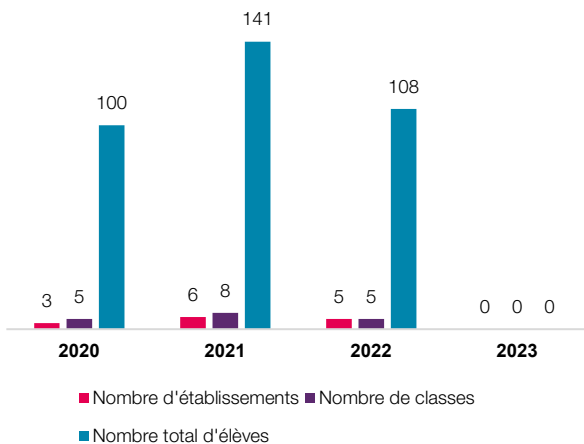
Participation à la formation EMSR Éducation Mobilité et Sécurité Routière



Les chiffres compilent les formations à l'éducation en mobilité et sécurité routière dispensées par le SPW aux enseignants des réseaux primaires et secondaires. Il n'y a pas eu de formation en 2020 étant donné la pandémie de COVID. De façon générale, le nombre de participations est très faible au regard du nombre d'établissements scolaires présents sur le territoire de la Ville.

Source : SPW

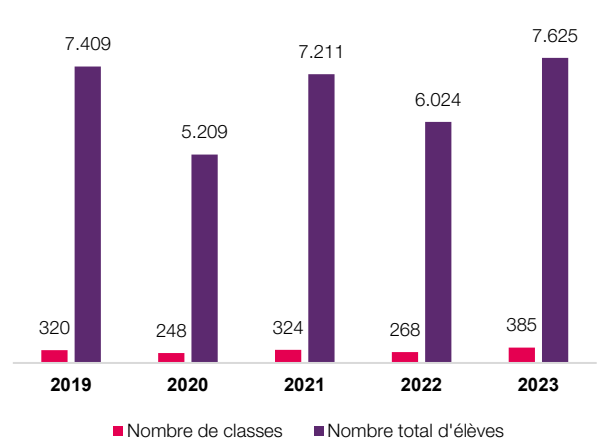
Animations EMSR dans les écoles



Les animations «Éducation à la Mobilité et à la Sécurité Routière - EMSR» sont réalisées par l'association Empreintes reconnue par la Fédération Wallonie-Bruxelles dont l'objectif est de renforcer les capacités des jeunes à développer leurs capacités dans leurs environnements. À noter que le nombre total d'élèves pour l'année 2020 est une estimation basée sur la moyenne du nombre d'élèves par classe des 2 autres années. En 2023, aucune animation n'a eu lieu. Une nouvelle formule, le «Défi Optimove», est par contre prévue au printemps 2024.

Source : asbl Empreintes et interne Ville

Sensibilisation Piste d'Éducation routière



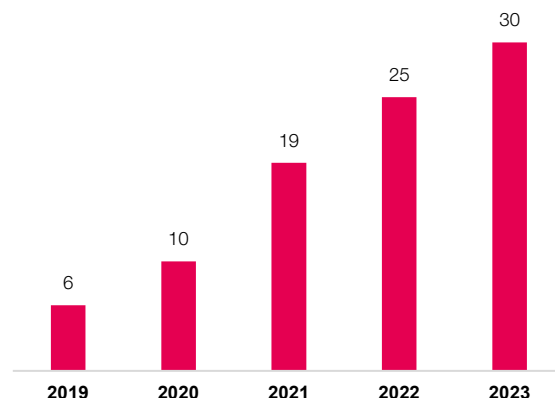
La sensibilisation des écoliers est réalisée par la Police grâce à la Piste d'éducation routière aménagée sous la place Saint-Lambert. À noter toutefois que depuis fin 2022, la piste est fermée pour des raisons de sécurité. La Police se rendant donc dans les écoles «en itinérance». L'objectif est toutefois de réintégrer les «murs» de la Piste.

Source : Police

OpenData

	Nombre de jeux mobilité				
	2019	2020	2021	2022	2023
Shop & Drive et Kiss & Ride	x	x	x	x	x
Stations CAMBIO			x	x	x
Poppy - zone de freefloating					x
Parking voitures hors voirie	x	x	x	x	x
Horodateurs					x
Parking Taxis		x	x	x	x
Parkings Relais (P+R)				x	x
Zonage riverains (rues et zones)					x
Parking autocars	x	x	x	x	x
Parking motos	x	x	x	x	x
Navette fluviale	x	x	x	x	x
Travaux tram	x	x	x	x	x
Tram - Stations et Tracé			x	x	x
Arceaux vélos (types et emplacements)		x		x	x
Stations vélos sécurisées "Bikeep"				x	x
Box vélos (y compris rayon de prise en compte)		x	x	x	x
Abris vélos			x	x	x
Disponibilité Vélocité (2 points Vélo)			x	x	x
Bornes de comptage cyclistes et piétons (emplacements et chiffres)			x	x	x
Zones cyclables			x	x	x
Panneaux B22 et B23			x	x	x
Stationnement PMR			x	x	x
Micromobilité - Emplacements de stationnement dédiés			x	x	x
Micromobilité - Zones de déploiement, de restriction et limitations			x	x	x
Emplacements vélos partagés				x	x
Trottinettes / Vélos en libre service				x	x
Infos Travaux		x	x	x	x
Piétonniers				x	x
Voies sans issue excepté piéton et cycliste					x
Armoires à colis					x
TOTAL	6	10	19	25	30

Nombre de jeux de données sur l'OpenData



On constate une nette évolution du nombre de jeux de données en lien avec la mobilité sur l'OpenData depuis sa mise en place. En rendant ces jeux publics, l'intérêt est de pouvoir les réutiliser dans d'autres applications (comme les jeux de données liés aux micromobilités). À noter que 6 des 30 jeux fournissent des données en temps réel.

Source : interne Ville

LES VÉHICULES PRIVÉS MOTORISÉS

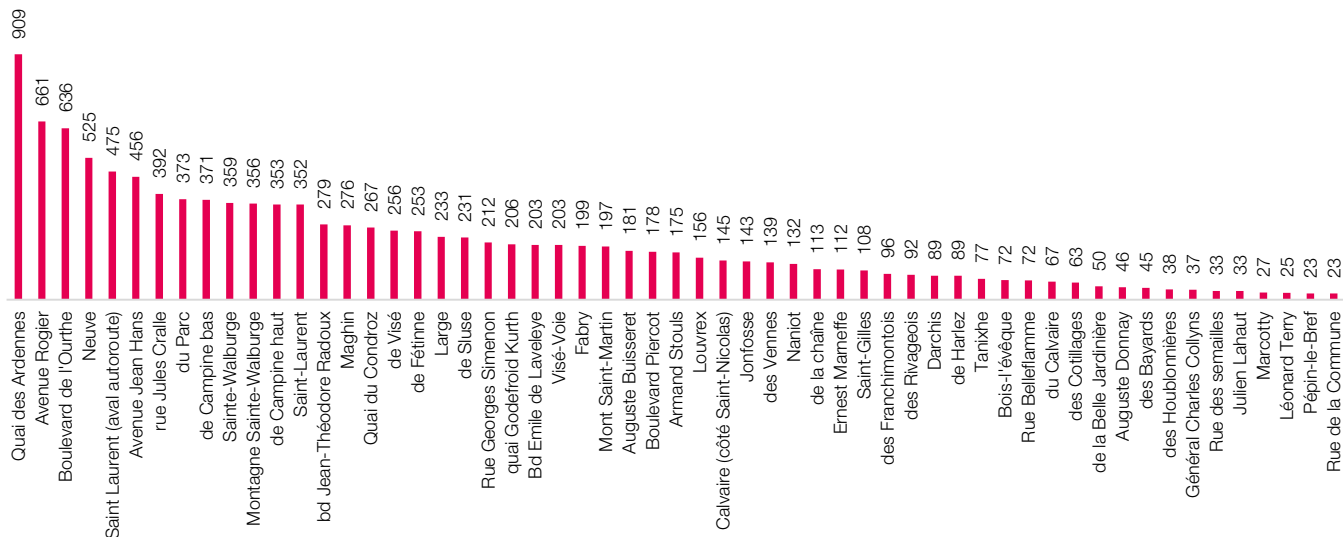




LES VÉHICULES PRIVÉS MOT

Passage et fréquentation

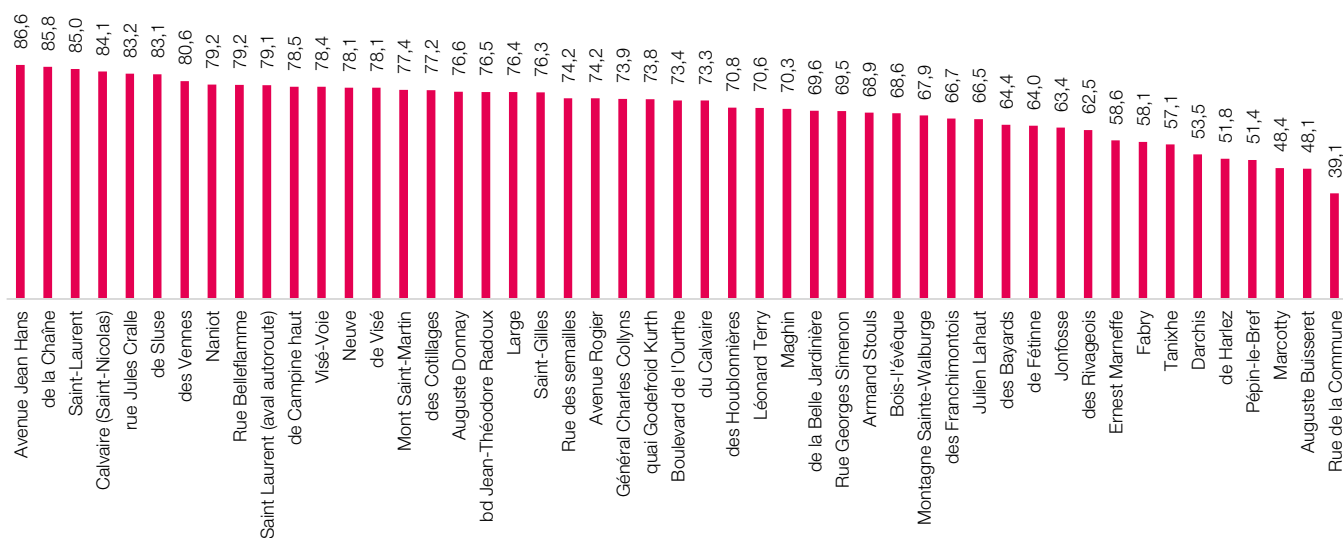
Nombre moyen de voitures / h - 2023



Les comptages sont effectués uniquement lorsque la luminosité naturelle extérieure est suffisante au moyen des dispositifs TELRAAM utilisant la technologie des images caméras. À noter que seul un sens de circulation est mesuré sur le quai des Ardennes et le boulevard Piercot. Les chiffres dépendent fortement de la configuration de la rue : les quais et boulevards au caractère très routier se démarquent nettement tout comme les axes importants de pénétration en Ville (Campine, Sainte-Walburge, Saint-Laurent).

Source : TELRAAM

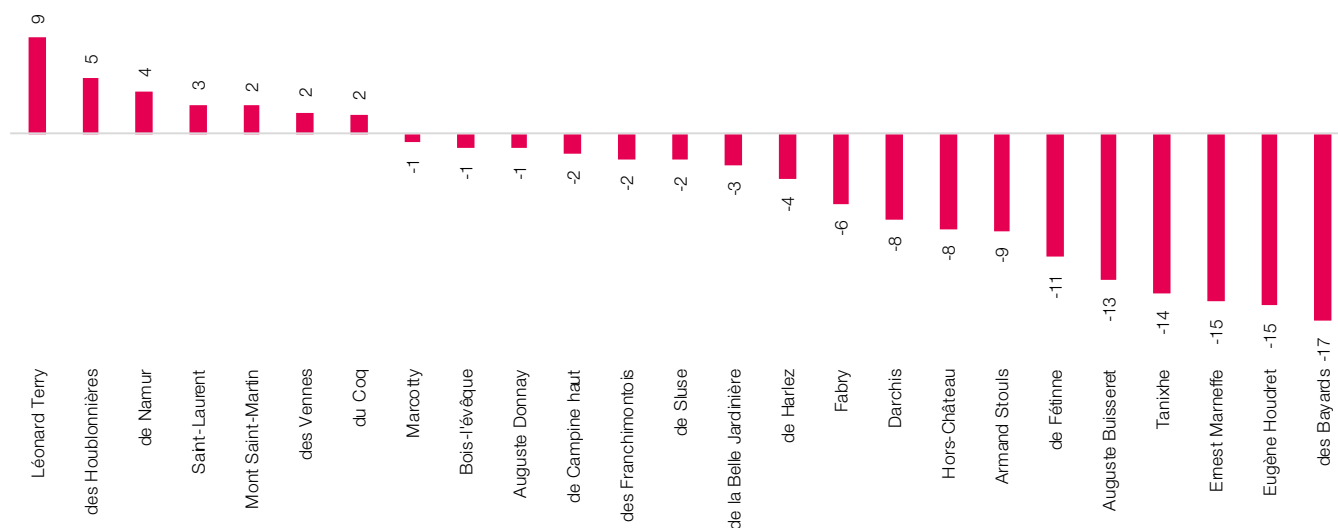
Part modale moyenne des voitures / h (%) - 2023



Le «classement» des rues n'est évidemment pas le même que pour le nombre de véhicules. En plus des caractéristiques de la rue en termes de services, la part modale tient compte de tous les autres flux de circulation. La rue Jean Hans, dans la tête du classement dans les 2 tableaux, indique probablement une forme d'usage non adaptée (by-pass). La rue Jules Cralle, dans la même situation, montre par contre qu'il s'agit de l'axe principal pour relier la vallée à la N3. Le cas de la rue Saint-Laurent est lié à sa position proche d'une bretelle d'autoroute et celui de la Chaîne au fait qu'elle est à proximité directe du CHR.

Source : TELRAAM

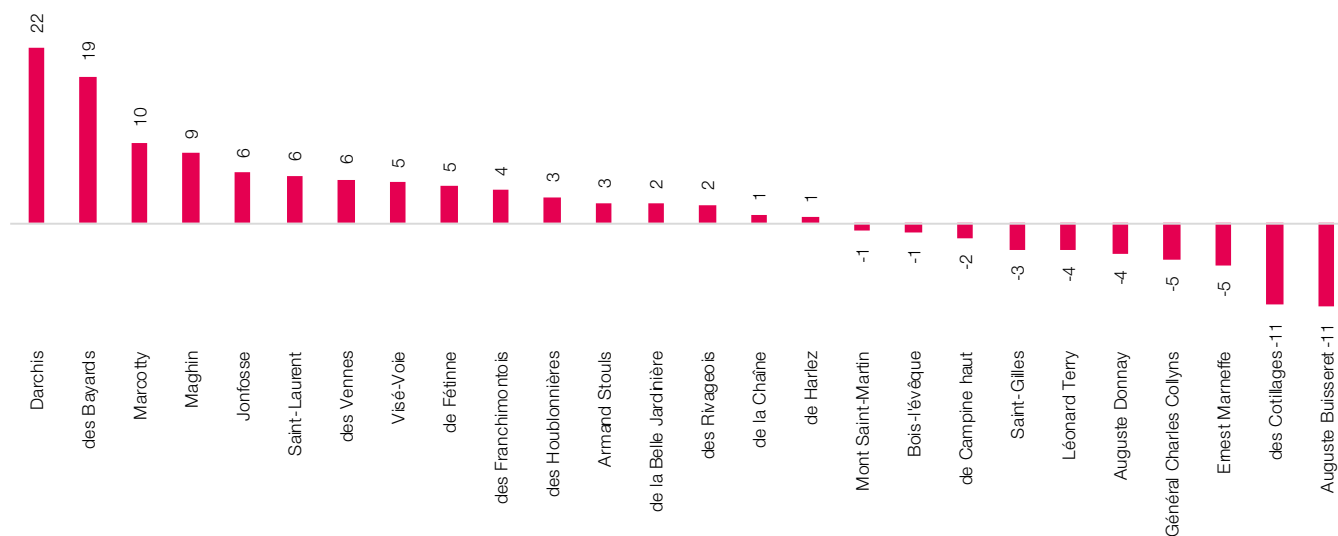
Évolution de la part modale moyenne des voitures / h entre 2021 et 2022 (%)



Les sites affichés sont ceux pour lesquels les données fiables restent stables d'une année à l'autre (par exemple, le TELRAAM de la rue Bois-l'évêque a fourni chaque année depuis 2021, 12 mois de données cohérentes et continues). Sur base de la trentaine de sites repris, une nette tendance à la diminution de la part modale de la voiture est observable entre 2022 et 2021, en cohérence avec l'augmentation constatée des autres modes (marche et vélo).

Source : TELRAAM

Évolution de la part modale moyenne des voitures / h entre 2022 et 2023 (%)



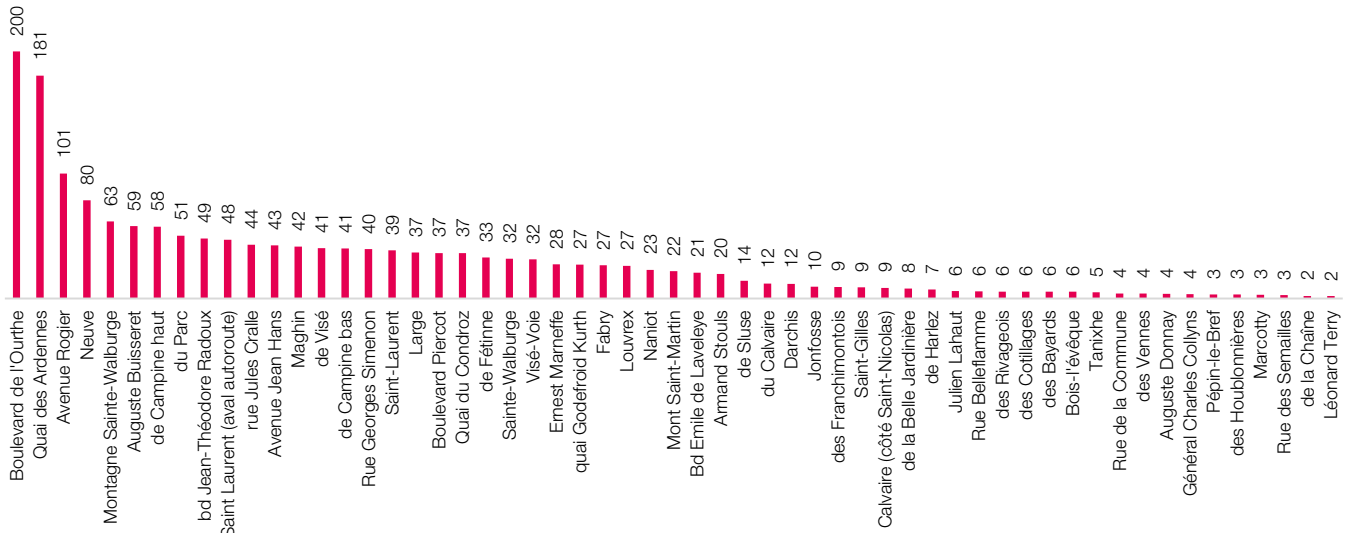
Les sites affichés sont ceux pour lesquels les données fiables restent stables d'une année à l'autre (par exemple, le TELRAAM de la rue Bois-l'évêque a fourni chaque année depuis 2021, 12 mois de données cohérentes et continues). Sur base de la trentaine de sites repris, la tendance à la diminution constatée entre 2021 et 2022 s'inverse pour repasser en une tendance à l'augmentation. Cela peut probablement s'expliquer par les nombreux impacts du chantier du tram tant sur la fiabilité et la performance des transports en commun que sur les cyclistes confrontés à des situations difficiles sur leurs parcours.

Source : TELRAAM



LES VÉHICULES PRIVÉS MOT

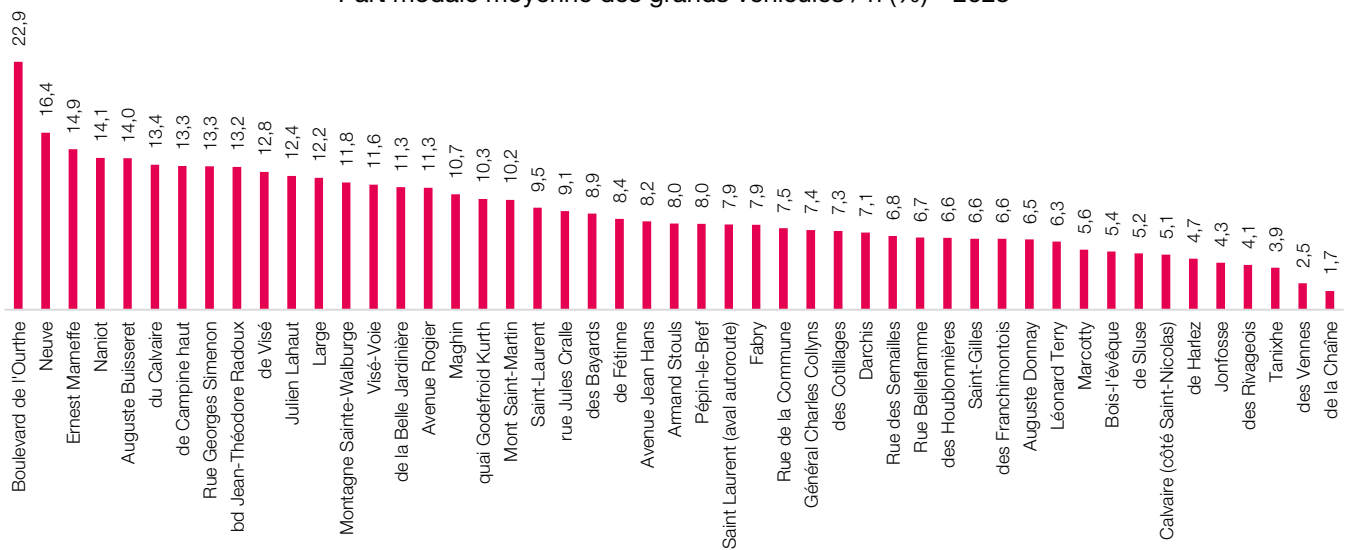
Nombre moyen de grands véhicules / h - 2023



Par «grands véhicules», il faut comprendre tous les véhicules autres qu'une voiture (camionnette, bus, camions, poids-lourds). Les comptages sont effectués uniquement lorsque la luminosité naturelle extérieure est suffisante au moyen des dispositifs TELRAAM utilisant la technologie des images caméras. À noter que seul un sens de circulation est mesuré sur le quai des Ardennes et le boulevard Piercot. Les chiffres dépendent fortement de la configuration de la rue : les quais au caractère très routier se démarquent nettement tout comme les rues avec passage fréquent de bus (comme la rue Auguste Buisseret avec le passage des lignes 4 et 48). Certains résultats sont clairement liés au chantier du tram avec de nombreux camions présents pour accéder au chantier (Buisseret, Maghin par exemple).

Source : TELRAAM

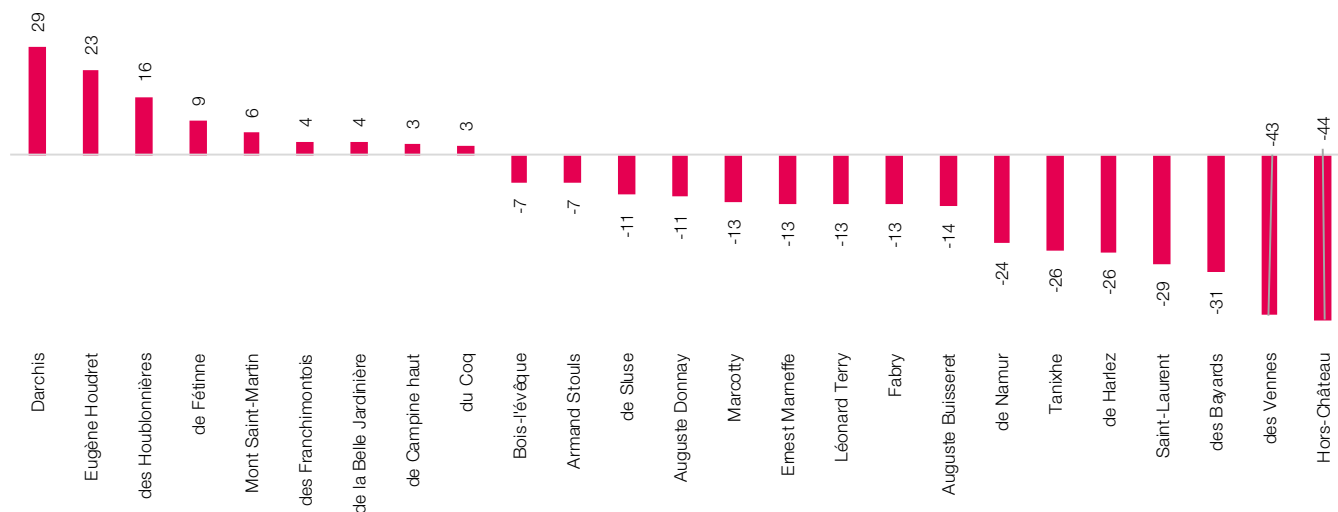
Part modale moyenne des grands véhicules / h (%) - 2023



Le «classement» des rues n'est évidemment pas le même que pour le nombre de véhicules mais les changements sont moins importants que pour les autres modes. En plus des caractéristiques de la rue en termes de services, la part modale tient compte de tous les autres flux de circulation.

Source : TELRAAM

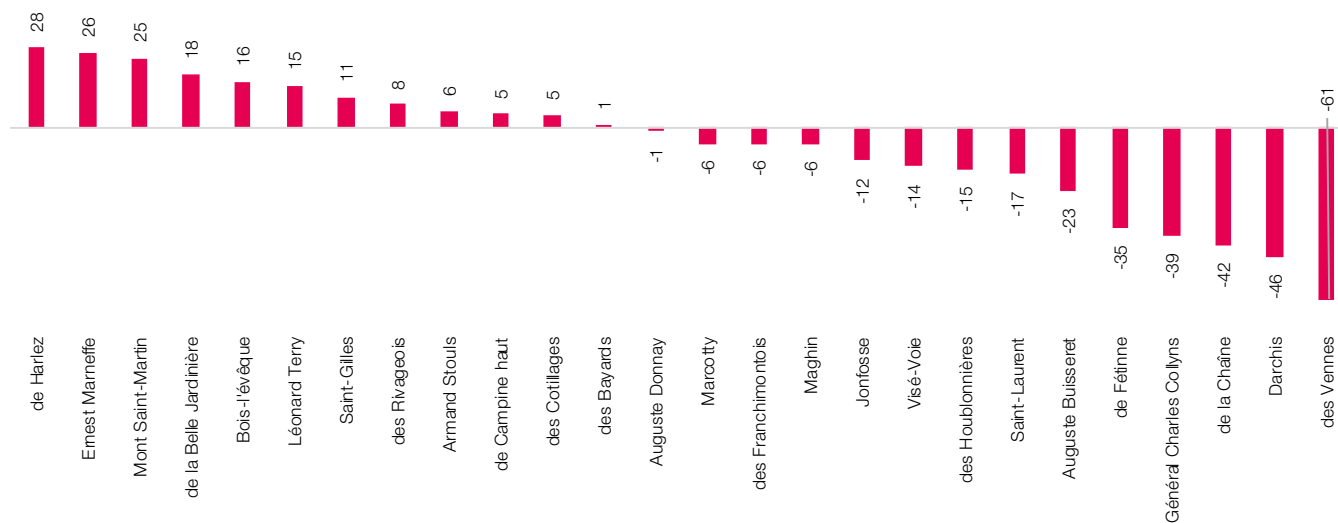
Évolution de la part modale moyenne des grands véhicules / h entre 2021 et 2022 (%)



Les sites affichés sont ceux pour lesquels les données fiables restent stables d'une année à l'autre (par exemple, le TELRAAM de la rue Bois-l'Évêque a fourni chaque année depuis 2021, 12 mois de données cohérentes et continues). Sur base de la trentaine de sites repris, une nette tendance à la diminution de la part modale des grands véhicules est observable entre 2022 et 2021, en cohérence avec l'augmentation constatée des autres modes (marche et vélo) (et la diminution des voitures).

Source : TELRAAM

Évolution de la part modale moyenne des grands véhicules / h entre 2022 et 2023 (%)



Les sites affichés sont ceux pour lesquels les données fiables restent stables d'une année à l'autre (par exemple, le TELRAAM de la rue Bois-l'Évêque a fourni chaque année depuis 2021, 12 mois de données cohérentes et continues). Sur base de la trentaine de sites repris, la tendance à la diminution constatée entre 2021 et 2022 ne se manifeste plus : il y a autant de rues avec une augmentation qu'avec une diminution.

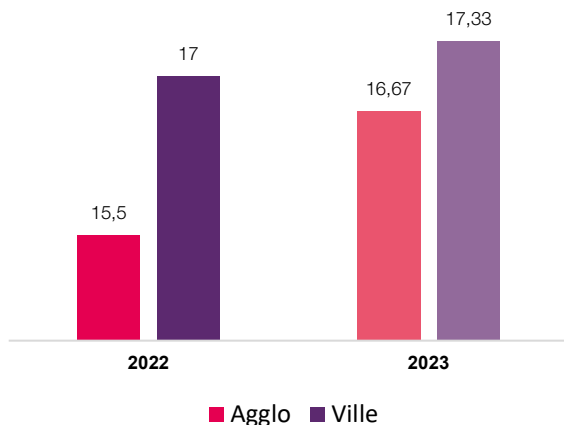
Source : TELRAAM



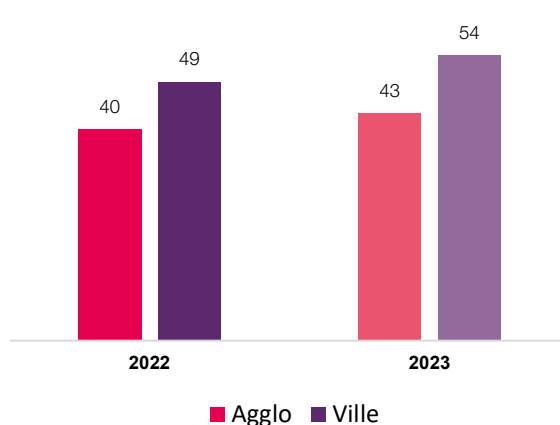
LES VÉHICULES PRIVÉS MOT

Congestion

Temps moyen pour parcourir 10 km
(en minutes)



Temps annuel perdu pendant les
heures de pointe (en heures)



La définition fournie par TOMTOM pour la ville est relativement claire et correspond plus ou moins au pourtour de Liège (sans s'y limiter strictement) puisque la zone est calculée sur base d'un cercle d'un rayon de 5 km couvrant les zones les plus fréquentées de la ville (mesure du trafic urbain avec quelques kilomètres d'autoroute). Pour l'agglomération, la définition est nettement moins précise puisqu'on mentionne un cercle couvrant la ville et les zones rurales à proximité immédiate sans plus de précision. À noter que jusqu'à 2021-2022, l'indice TOMTOM fournissait des données différentes si bien que la comparaison avec ces années n'est plus possible.

Source : TOMTOM

Le chiffre présenté est obtenu en sommant les minutes perdues en HPM et en HPS sur un trajet de 10km (c-à-d un trajet AR de 20km au total sur une journée) et en les multipliant par 230 jours sur l'année (jours ouvrables). Les valeurs sont plus élevées en Ville qu'en agglomération et plus élevées en 2023 par rapport à 2022. L'amplification des travaux du tram et les fortes conséquences sur la circulation qui en ont découlé se traduisent dans ces chiffres.

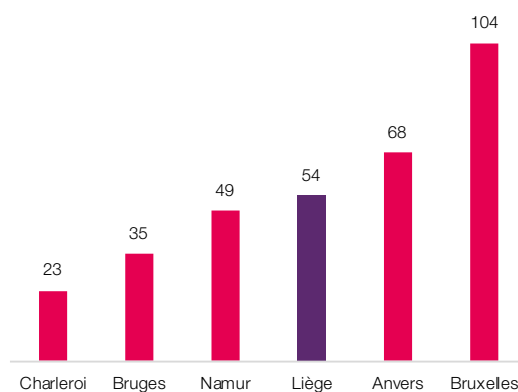
Source : TOMTOM

54h



En 2023, 1 automobiliste qui circule à Liège chaque jour ouvrable pendant les heures de pointe pour un trajet de 10km aller et 10km retour perd un total de 54 h

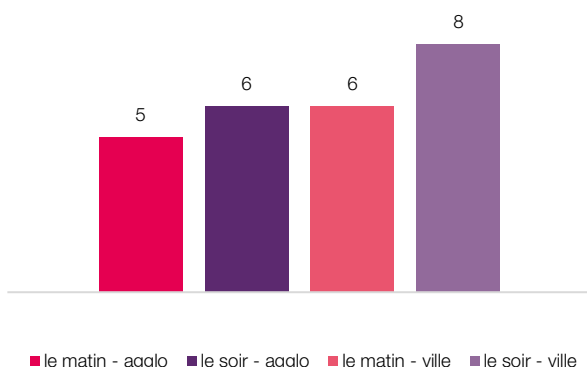
Temps de conduite dû à la congestion
(h)



La congestion ramenée en heures perdues sur l'année est nettement moins élevée à Liège qu'à Bruxelles et moins élevée qu'à Anvers. Elle est par contre assez similaire au cas de Namur. À noter que Gand ne figure pas dans les données TOMTOM

Source : TOMTOM

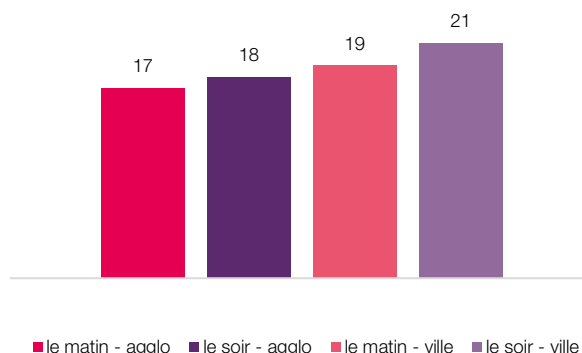
Temps perdu par trajet de 10 km pendant les heures de pointe (en minutes) - 2023



Ce graphique met en évidence le fait qu'en heures de pointe, un automobiliste est capable de mettre quasiment le double de temps pour effectuer un trajet de 10km par rapport à une situation normale (exemple : un trajet normal de 10km à Liège ville mettrait 13 minutes alors qu'il passe à 21 minutes - + 8 minutes en HPS).

Source : TOMTOM

Temps nécessaire pour parcourir 10 km pendant les heures de pointe (en minutes) - 2023

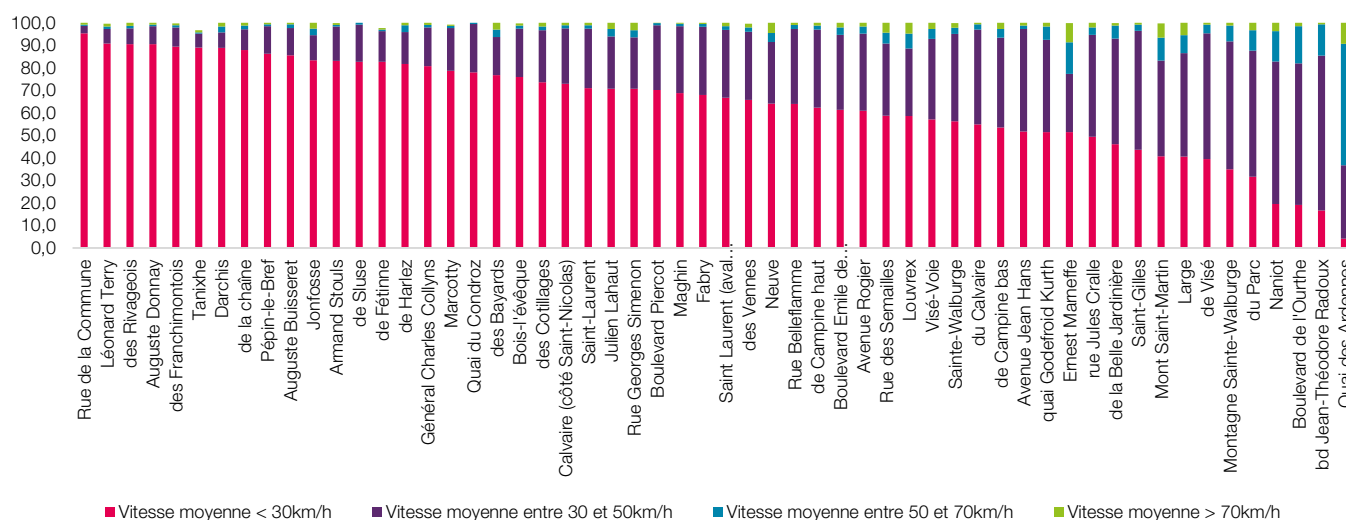


L'heure de pointe du soir est systématiquement plus congestionnée que celle du matin. La différence est plus marquée en ville qu'en agglomération. À noter que ce résultat est également visible dans le graphique donnant le profil horaire du trafic à Liège (provenant de l'étude Bemobile).

Source : TOMTOM

Vitesse

Classes de vitesse moyenne - 2023 (%)



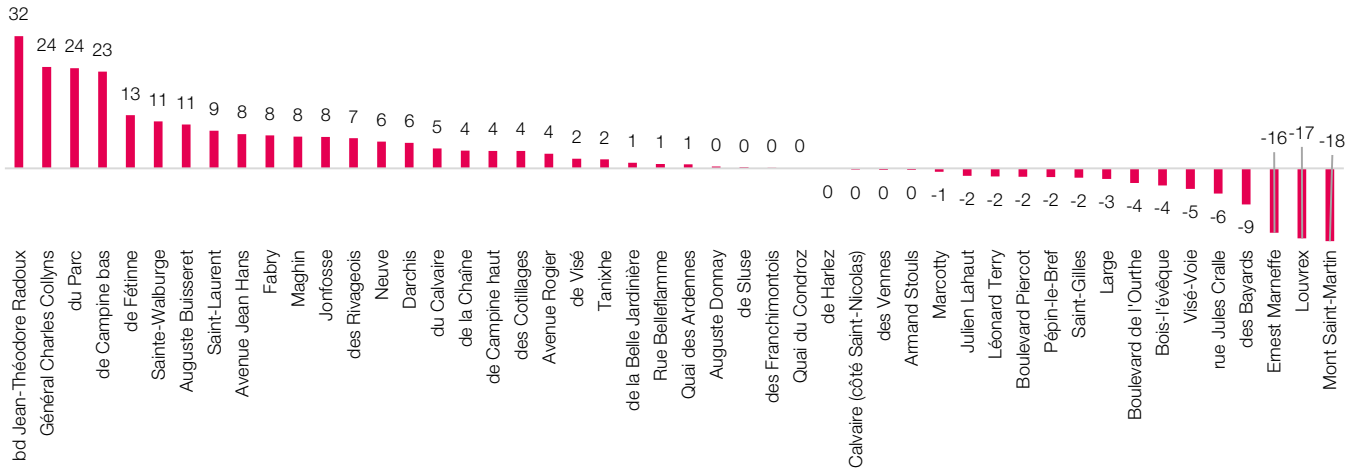
Mis à part le quai des Ardennes où la vitesse est à 70km/h dans la portion monitorée, dans toutes les autres rues monitorées, on constate que la toute grande majorité des véhicules circulent à des vitesses inférieures à 50km/h et dans de nombreux cas à moins de 30 km/h. Certains résultats reflètent cependant encore trop d'infractions, comme par exemple dans les rues Fabry, des Vennes, de Campine, Sainte-Walburge (rue et Montagne) où moins de 70 % des automobilistes circulent à moins de 30km/h qui est pourtant la vitesse légale. Il faut aussi appeler que TELRAAM ne fonctionne pas lorsque la luminosité n'est pas suffisante. Les comportements excessifs de nuit ne sont donc pas comptabilisés. De même, les TELRAAM mesurent la vitesse ponctuellement en un endroit spécifique d'une rue. Le même TELRAAM disposé ailleurs dans la rue peut donner des résultats différents en fonction de la configuration des lieux.

Source : TELRAAM



LES VÉHICULES PRIVÉS MOT

Évolution des véhicules roulant en-dessous de 30km/h
entre 2022 et 2023 (%)



Entre 2022 et 2023, on remarque une tendance à l'augmentation des automobilistes circulant à moins de 30km/h.

Source : TELRAAM

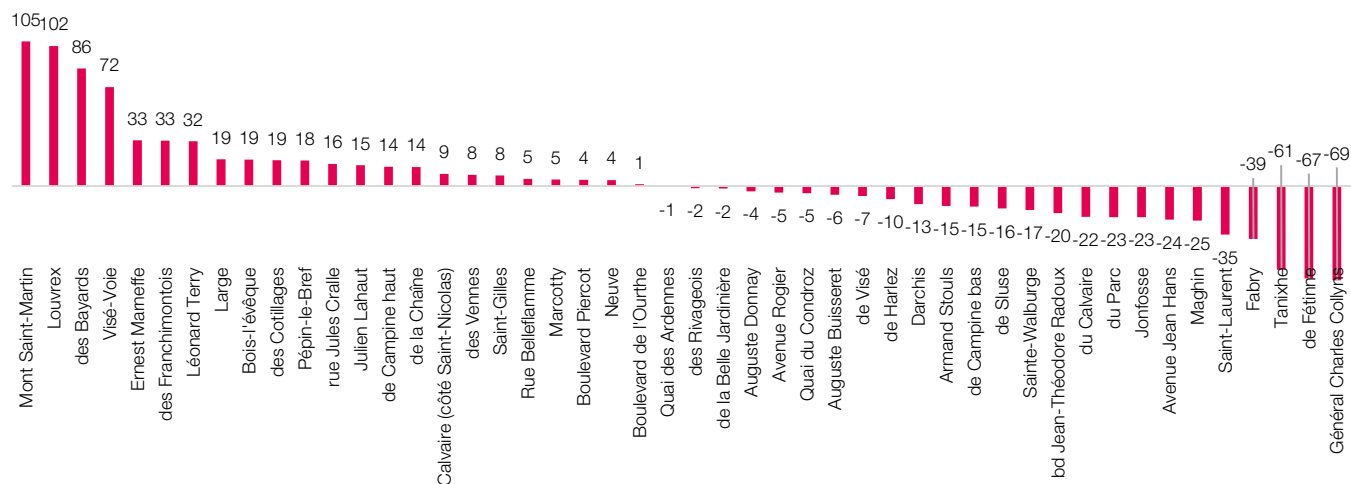
Évolution des véhicules roulant entre 30km/h et 50km/h
entre 2022 et 2023 (%)



Entre 2022 et 2023, on remarque une tendance à l'équilibre entre l'augmentation et la diminution des automobilistes circulant entre 30km/h et 50km/h. Le cas de la rue des Houblonnières s'explique par le fait que le TELRAAM a été changé d'habitation passant d'un endroit proche d'un passage pour piétons surélevé à une portion rectiligne sans contrainte. On remarque donc une nette augmentation de la vitesse.

Source : TELRAAM

Évolution des véhicules roulant entre 50km/h et 70km/h entre 2022 et 2023 (%)



Entre 2022 et 2023, on remarque une tendance à l'équilibre entre l'augmentation et la diminution des automobilistes circulant entre 50km/h et 70km/h. Le cas de la rue des Houblonnières s'explique par le fait que le TELRAAM a été changé d'habitation passant d'un endroit proche d'un passage pour piétons surélevé à une portion rectiligne sans contrainte. On remarque donc une nette augmentation de la vitesse.

Source : TELRAAM

Évolution des véhicules roulant à plus de 70km/h entre 2022 et 2023 (%)



Entre 2022 et 2023, on remarque une tendance à l'augmentation des automobilistes circulant à plus de 70km/h. Il semble donc que les comportements extrêmes et dangereux s'accroissent.

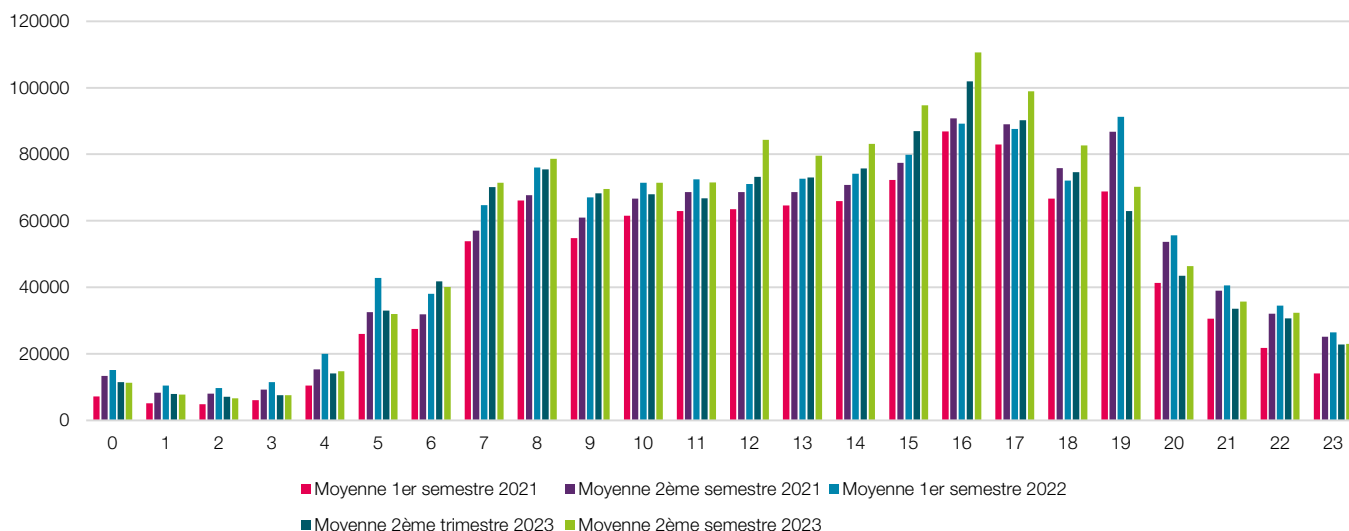
Source : TELRAAM



LES VÉHICULES PRIVÉS MOT

Profil et structure du trafic

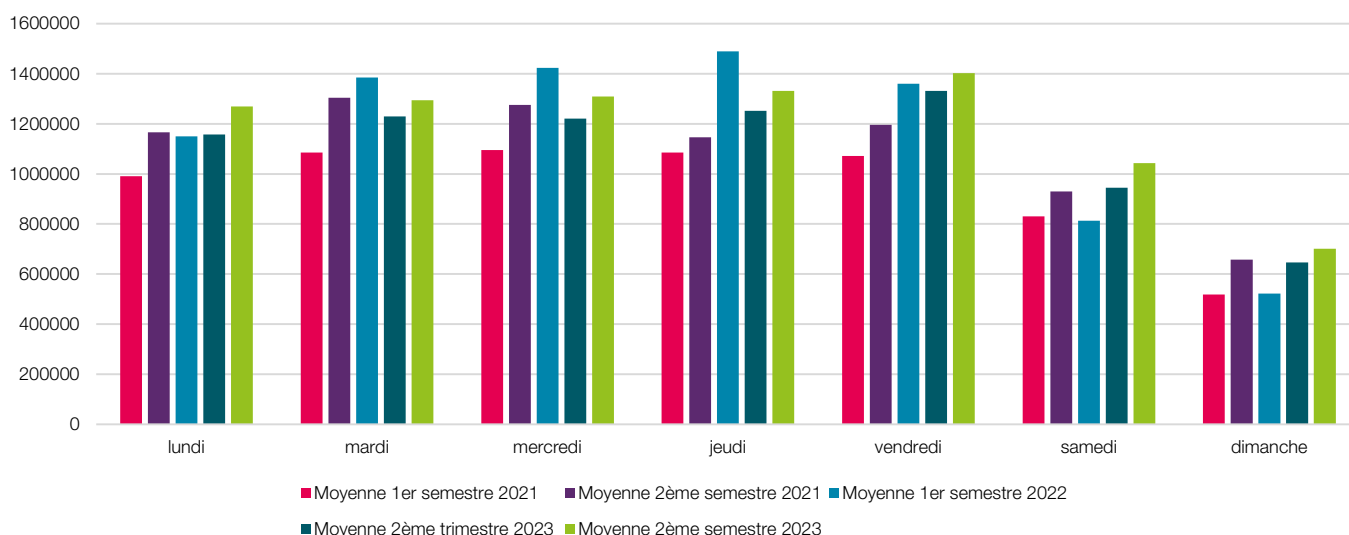
Profil horaire du trafic à Liège - Nombre total de véhicules par heure JO



Le profil horaire global (l'allure générale des graphiques) est sensiblement identique d'un semestre à l'autre. Par contre, on constate très clairement une augmentation du trafic entre 2021 et 2022 (s'expliquant probablement par la reprise des activités de tout ordre après les mesures COVID encore en vigueur au début 2021) et une très nette augmentation du trafic en 2023, en particulier au second semestre 2023. Cela peut très probablement s'expliquer par l'amplification des travaux du tram de Liège qui a dégradé les performances du transport en commun (avec pour corollaire, un report sur la voiture) et qui a généré des files et embouteillages plus importants (de ce fait, un plus grand nombre de voitures ont pu se retrouver en même temps sur le territoire de la Ville en particulier lors des heures de pointe). En 2021, même si les heures de pointe du matin et du soir se distinguent, on constatait un profil horaire assez dilué. À partir de 2022 et en particulier au second semestre 2023, le profil horaire est moins «plat» avec une nette distinction des heures de pointe, en particulier le soir. À Liège, en 2023, l'heure de pointe du matin est la tranche 7-9h (avec un pic entre 8 et 9h) et celle du soir est plus large de 15 à 18h (avec un pic entre 16 et 17h). À noter que le second semestre d'une année est constitué des mois de septembre à décembre (et n'inclut pas les mois d'été - de vacances).

Source : Interne Ville (étude Bemobile)

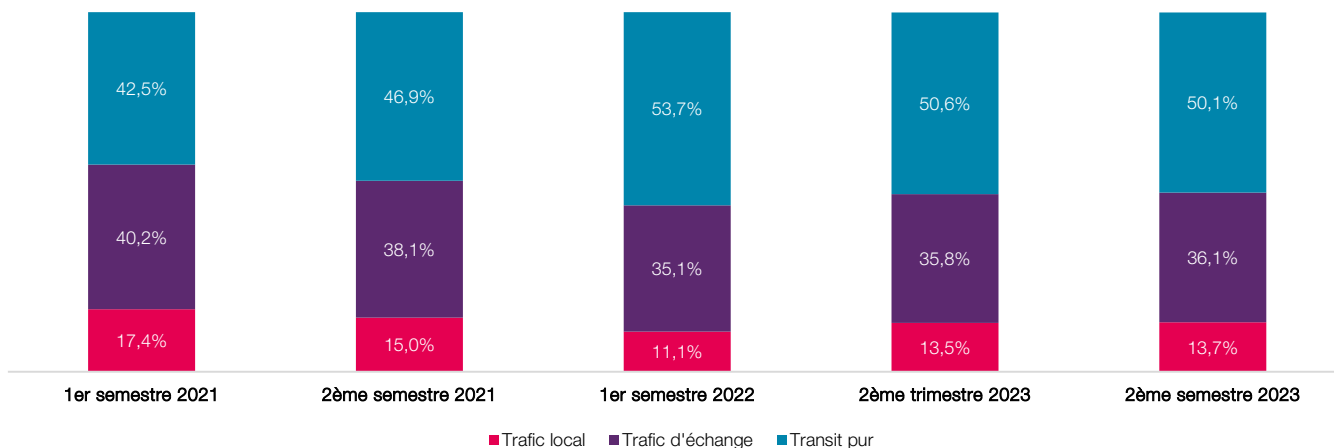
Profil journalier du trafic à Liège - Nombre total de véhicules par jour



Le 1er semestre 2021 est encore marqué par les mesures COVID avec un lissage de la circulation sur la semaine. Par contre, au 1er semestre 2022, avec le retour à une situation normale, les différences se marquent entre les jours de la semaine : les jeudis et mercredis sont les jours les plus circulés à Liège. La baisse du trafic constatée au 2ème trimestre 2023 par rapport au 1er semestre 2022 s'explique très probablement par le fait que pour des raisons techniques, il n'a pas été possible d'avoir la même période de comparaison : au 1er semestre 2023, seuls les mois d'avril à juin ont pu être étudiés. De la sorte, on exclut les mois d'hiver où les automobilistes ont tendance à prendre plus facilement leur voiture en raison de la météo. Au second semestre 2023, le profil journalier a de nouveau tendance à se lisser. Les jours les plus circulés sont le vendredi, suivi par le jeudi, puis le mercredi et le mardi. Le lundi est le jour le moins circulé. L'information n'est pas disponible mais il est très probable que les véhicules se concentrent le mercredi en milieu de journée et dans l'après-midi (activités scolaires), là où le jeudi et le mardi, les véhicules seraient davantage présents pendant les heures de pointe classiques. Les chiffres du vendredi sont probablement dus aux sorties le soir.

Source : Interne Ville (étude Bemobile)

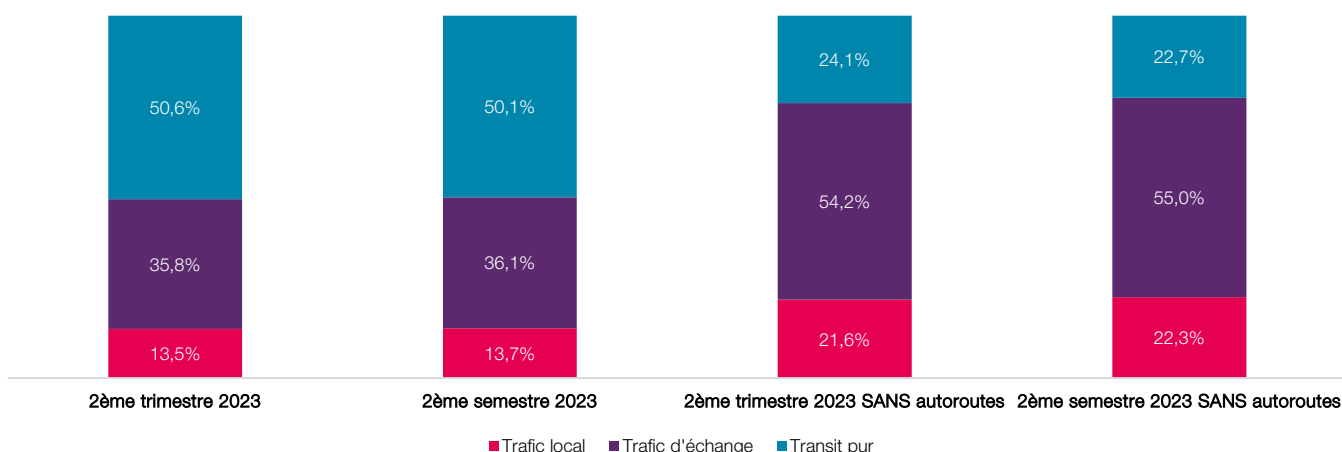
Évolution de la structure globale du trafic à Liège (avec réseau autoroutier)



Il faut d'abord noter que les chiffres fournis tiennent compte du trafic sur les autoroutes traversant la Ville. Il est donc assez logique d'observer des pourcentages de transit pur importants autour des 50% (la E25 et la E40 étant les tronçons les plus chargés du réseau liégeois et qui jouent pour beaucoup un rôle de contournement de la Ville dans un trajet plus global). On peut toutefois constater que la Ville joue largement son rôle de métropole ou de centre de bassin de mobilité puisque près de 35% du trafic est un trafic d'échange entre la Ville et l'extérieur alors que seuls 15% du trafic est purement local avec origine et destination au sein de la Ville. À noter que le retour à la situation post-COVID se marque par une nette augmentation du transit pur et par une diminution des trafics local et d'échange.

Source : Interne Ville (étude Bemobile)

Évolution de la structure globale du trafic à Liège - comparaison avec et sans autoroutes

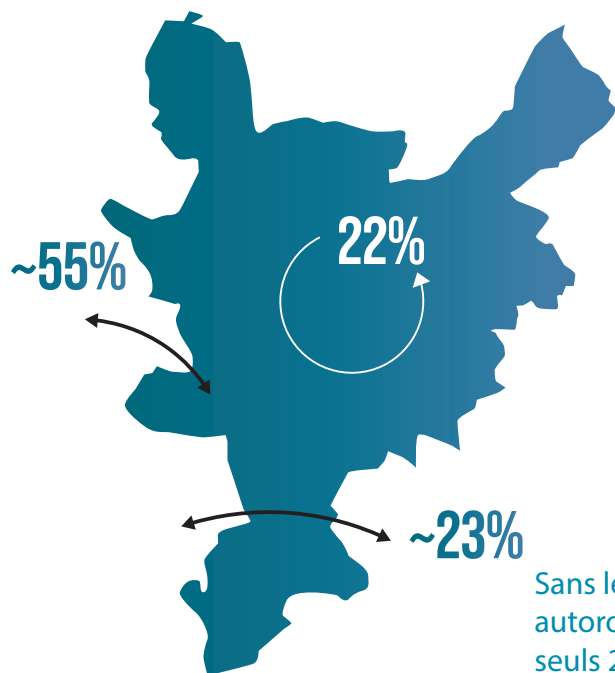


Comme expliqué précédemment, on voit d'emblée la très nette influence des autoroutes traversant le territoire de la Ville de Liège puisque le pourcentage de transit pur passe de 50% à ~25% maximum lorsqu'on enlève les véhicules sur autoroutes (il faut comprendre qu'on ne tient pas compte dans ces chiffres des automobilistes qui empruntent une autoroute sans en sortir à Liège ou y entrer à Liège). Les conclusions précédentes se marquent davantage dans ce cas avec 55% de trafic d'échange. Forcément, le trafic local augmente également mais reste aux alentours des 20%. Les efforts sont donc à concentrer sur le transit pur qu'il doit être possible de dissuader davantage (il ne pourra cependant pas disparaître totalement : par exemple, un habitant de Beyne-Heusay habitant rue de Jupille et devant se rendre en voiture dans le quartier de Bellaire sur sa commune traversera assez logiquement Liège étant donné le réseau routier) et sur le trafic purement local qui doit pouvoir davantage être réorienté vers d'autres modes de déplacements.

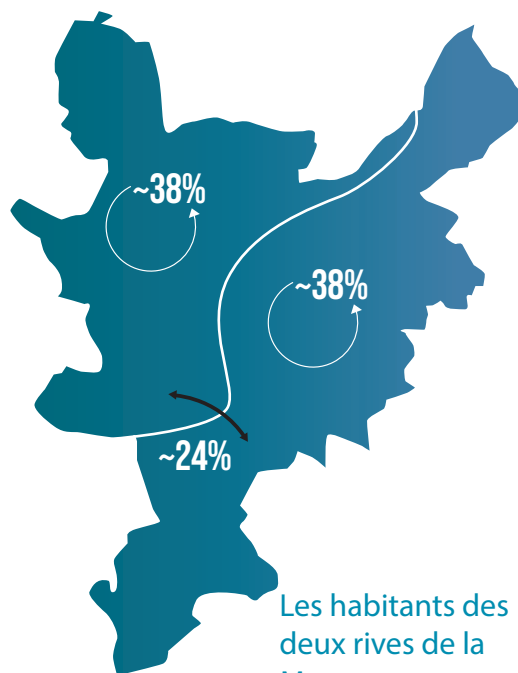
Source : Interne Ville (étude Bemobile)



LES VÉHICULES PRIVÉS MOT

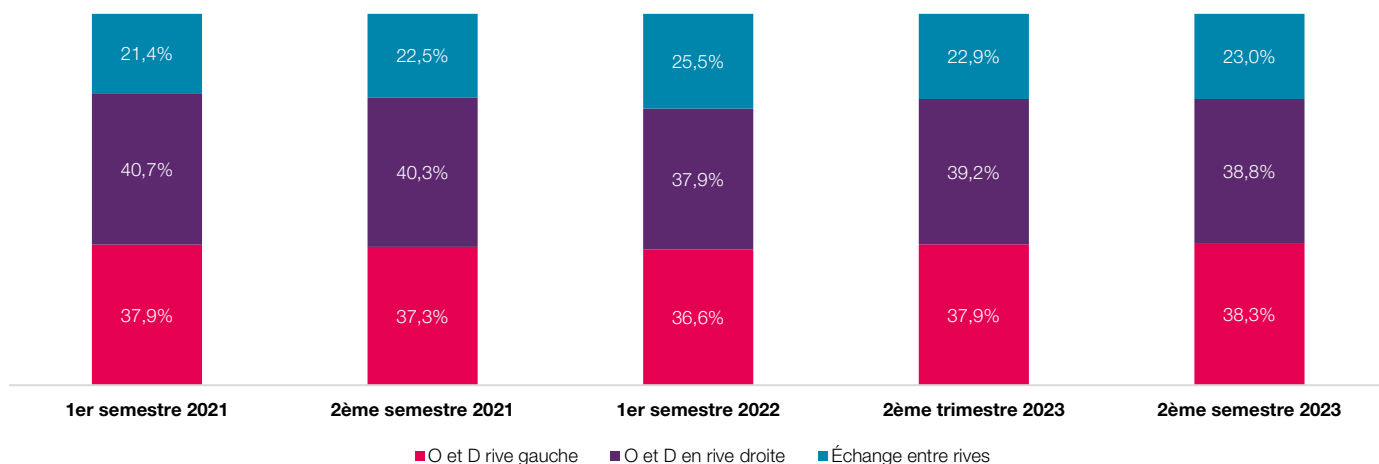


Sans les autoroutes seuls 23% des trajets sont en transit pur



Les habitants des deux rives de la Meuse restent majoritairement du même côté de la Meuse dans leur déplacement

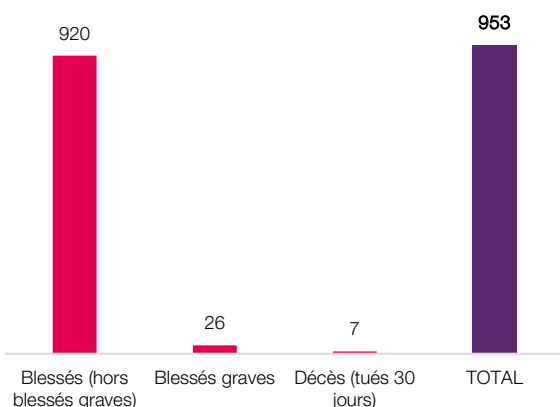
Évolution de la structure du trafic local à Liège



On constate d'emblée que le trafic local est assez fortement cantonné sur chaque rive (O : Origine / D : Destination) : 20 à 25% des trajets traversent la Meuse alors que 35% à 40% restent en rive gauche ou en rive droite. À noter qu'Outremeuse est intégrée à la rive droite pour l'interprétation de ces chiffres. La structure du trafic local à Liège semble être stable peu importe la période (pendant ou après le COVID).

Accidentologie

Victimes accidents de la route - 2022



Les chiffres de l'année 2023 ne sont pas disponibles sur WALSTAT.

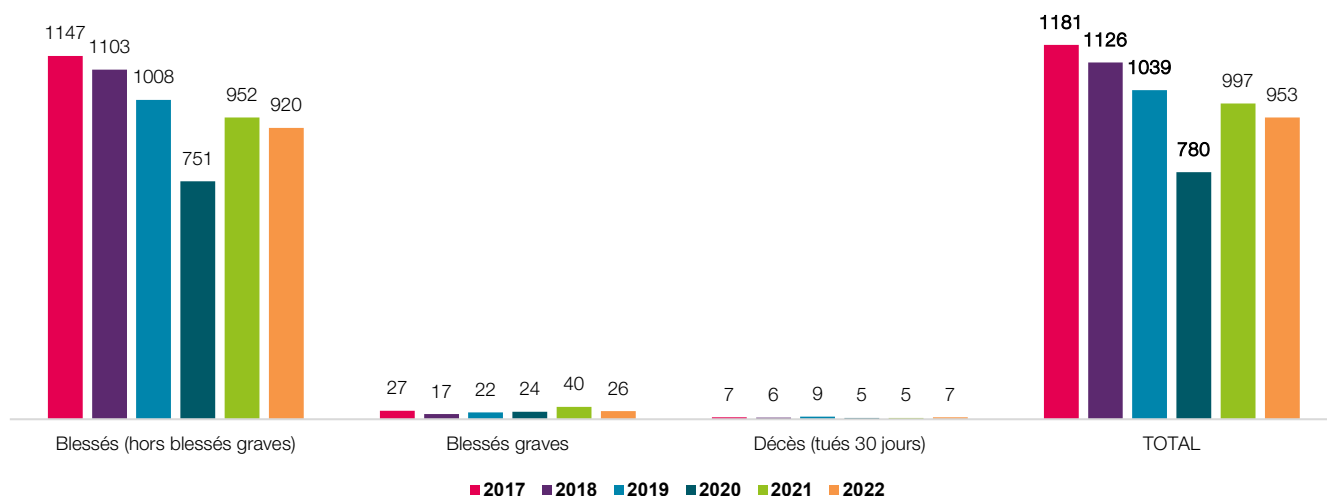
Source : WALSTAT

20 %
de victimes d'accidents de la route en moins



Entre 2017 et 2022, le nombre de victimes de la route a baissé de 20 %

Évolution du nombre de victimes d'accidents de la route



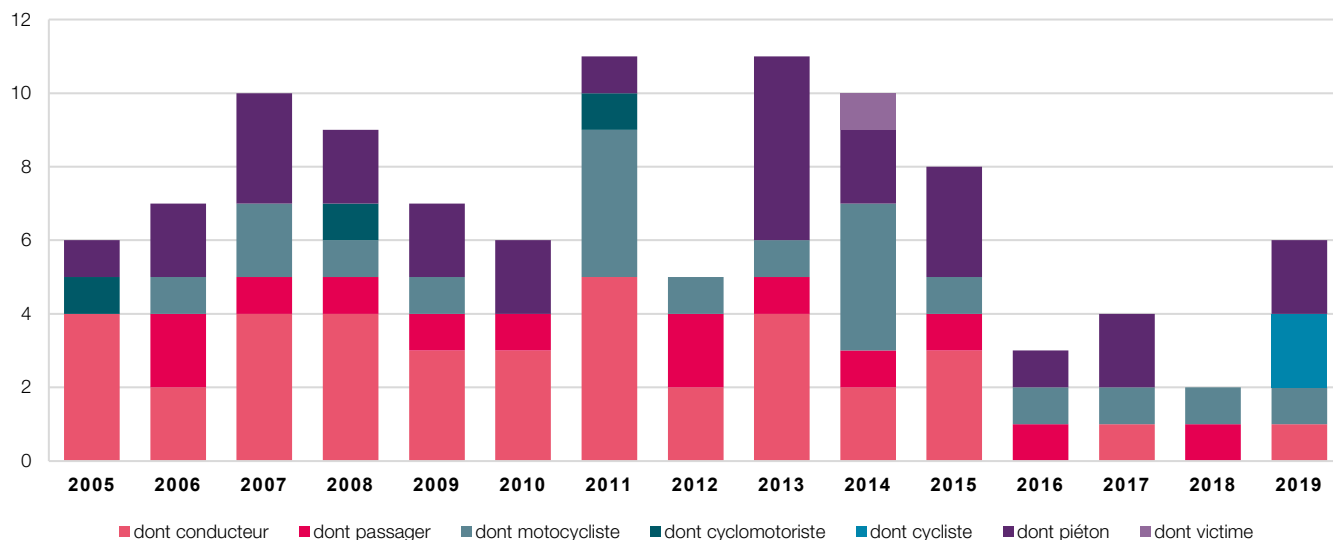
L'année 2019, malgré une baisse générale du nombre de victimes, a vu une forte augmentation du nombre de décès. Elle ne se confirme pas en 2020 (année COVID) ni en 2021 mais bien en 2022. Par contre et de façon globale, la tendance générale est à la nette diminution. Les chiffres de 2023 ne sont pas disponibles sur WALSTAT.

Source : WALSTAT



LES VÉHICULES PRIVÉS MOT

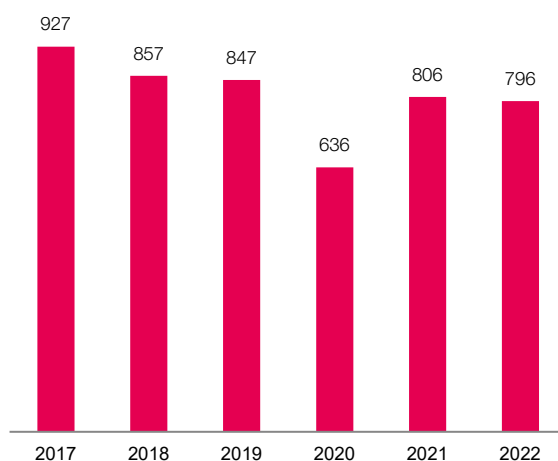
Nombre de décès par type d'usager



Les cyclistes n'apparaissent dans les chiffres qu'à partir de 2019. Cela peut traduire l'augmentation de la pratique du vélo constatée et/ou la non adéquation des infrastructures.

Source : Police

Accidents de la route

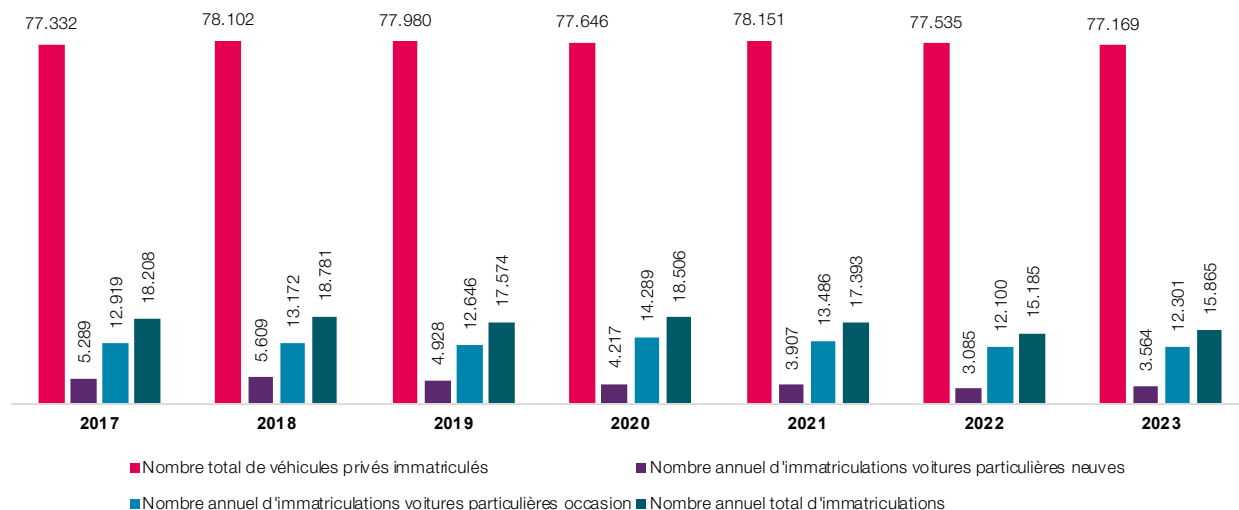


La tendance est à la baisse sur les 6 dernières années pour lesquelles des chiffres sont disponibles. L'année 2020 est évidemment nettement influencée par la pandémie de COVID. Les chiffres de 2023 ne sont pas disponibles sur WALSTAT.

Source : WALSTAT

Véhicules

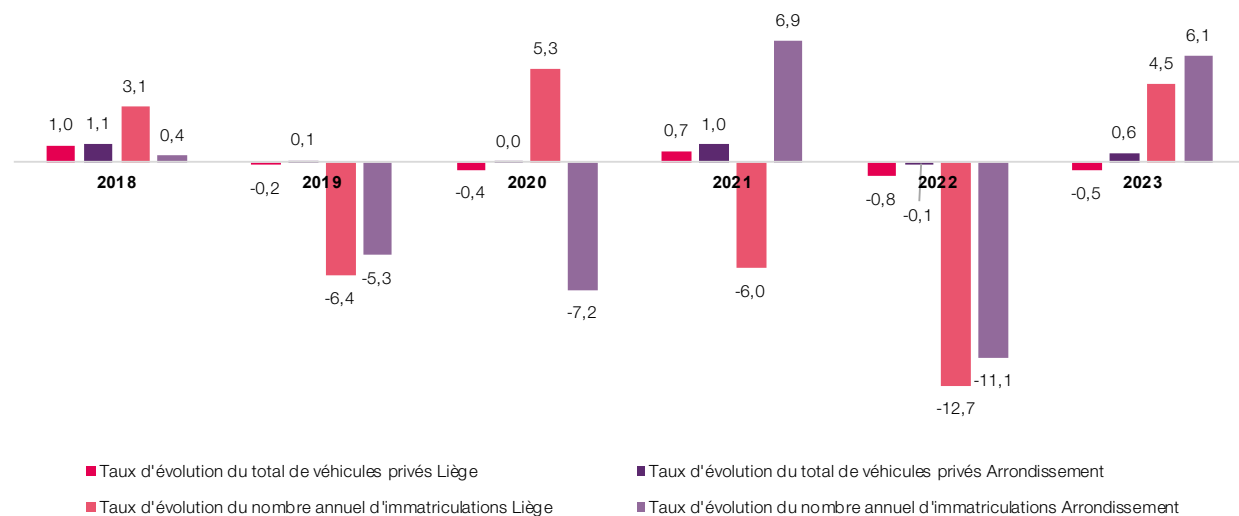
Parc de véhicules à Liège



Depuis 2018, le parc de véhicules à Liège est en constante diminution (à l'exception de l'année 2021). En 2023, il est repassé sous les chiffres de l'année 2017. La tendance est également la même pour le nombre d'immatriculations de véhicules neufs. Entre 2017 et 2023, la baisse est de 32,6%. Pour les immatriculations de véhicules d'occasion, la tendance est moins marquée avec des fluctuations à la hausse ou la baisse d'une année à l'autre. Toutefois, ici aussi, les chiffres de 2023 sont inférieurs à ceux de 2017. Ces chiffres sont à mettre en parallèle de ceux relatifs aux ménages. En effet, entre 2017 et 2023, le nombre de ménages a diminué de 2535 unités. Si l'on se base sur le taux moyen de véhicules par ménage, cela représente 1977 véhicules en moins. Or, le parc de véhicules n'a baissé que de 163 entre ces 2 années.

Source : WALSTAT

Taux d'évolution du parc de voitures privées à Liège et dans son arrondissement (%)



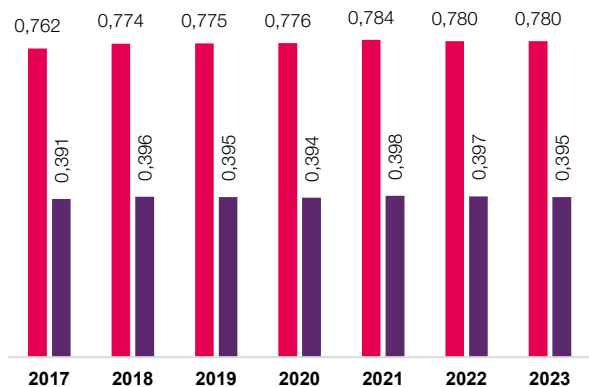
Les chiffres donnent l'évolution par rapport à l'année précédente. Excepté en 2018 et en 2020 où le taux d'évolution du nombre d'immatriculations de voitures privées était plus élevé à Liège que dans son arrondissement, c'est systématiquement dans l'arrondissement que l'on constate un taux d'évolution plus élevé ou en moins grande diminution qu'à Liège. Cela traduit une forte pression depuis la périphérie vers la Ville centre.

Source : WALSTAT et interne Ville



LES VÉHICULES PRIVÉS MOT

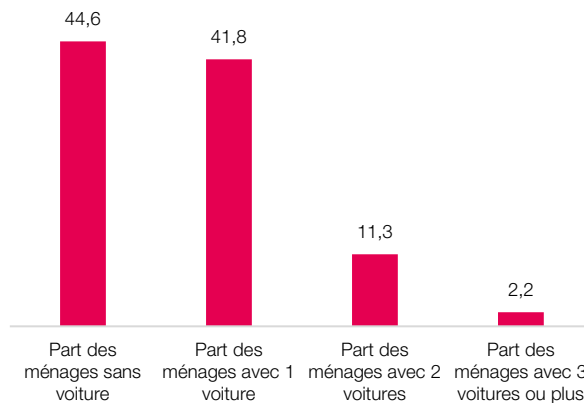
Nombre de véhicules / ménage et / habitant



Après 3 années de quasi stagnation, le nombre de véhicules par ménage est reparti à la hausse en 2021. Il est redescendu légèrement en 2022 et est stable depuis. La progression entre 2017 et 2023 est assez faible (2,4%) mais la tendance est malgré tout à la hausse de façon générale. Le nombre de véhicules par habitant est assez stable (variation des chiffres à la 3ème décimales seulement) et est en très légère baisse depuis 2021.

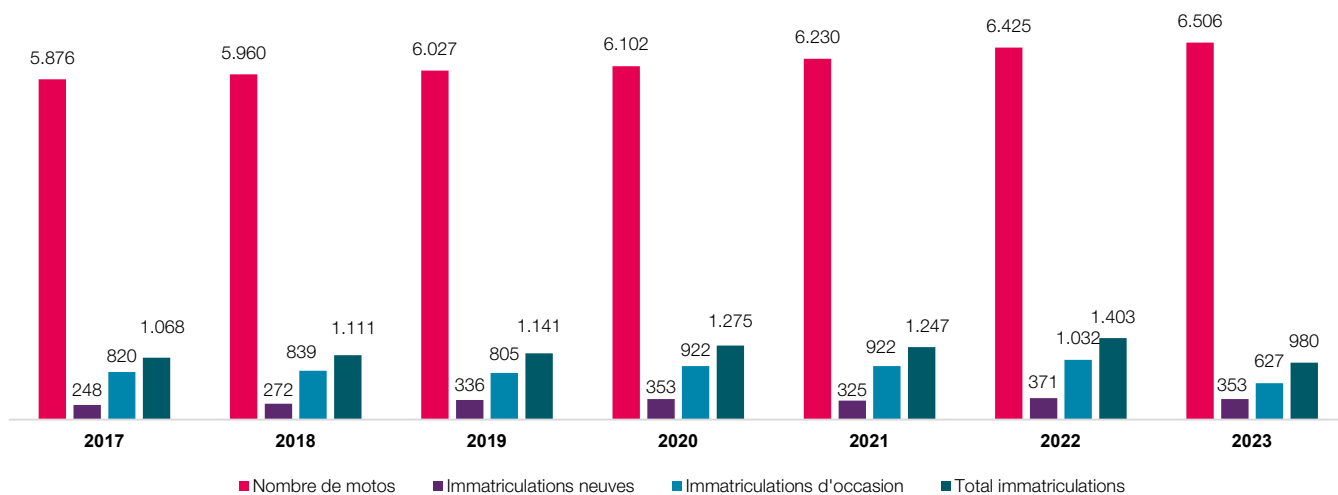
Source : WALSTAT

Part des ménages (privés) en fonction du nombre de véhicules (en %) - 2022



Source : WALSTAT

Parc de motos à Liège

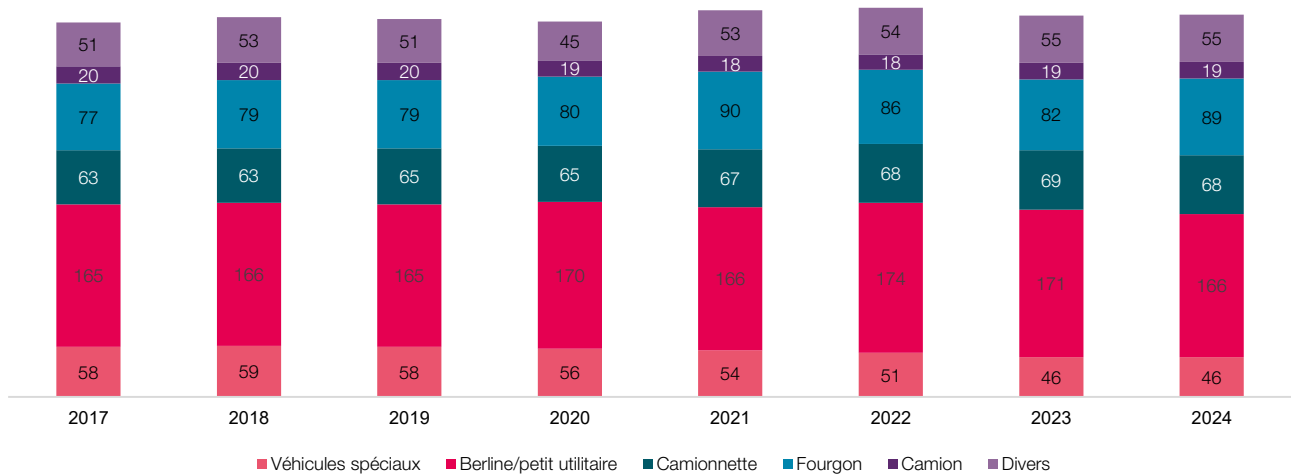


Le parc de motos est en constante augmentation à Liège depuis 2017. L'année 2022 en particulier se démarque avec un nombre record d'immatriculations tant neuves que d'occasion. À noter que ces chiffres élevés ne se retrouvent pas en 2023 (moins d'immatriculations neuves et nettement moins d'immatriculations d'occasion).

Source : interne Ville

Véhicules Ville de Liège

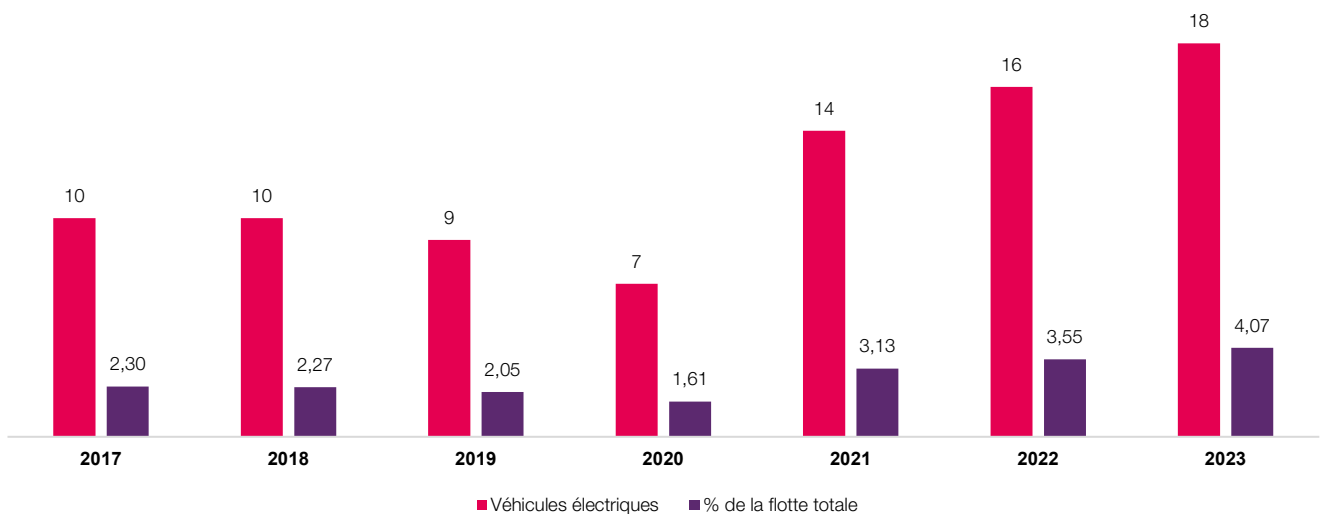
Flotte de véhicules de la Ville



Le nombre de véhicules de la Ville de Liège est relativement stable depuis 2017. Il est fourni pour chaque année au 01/01 de l'année en question. La catégorie «Divers» regroupe des engins très spécifiques (autocars, véhicules protocolaires... et véhicules électriques).

Source : interne Ville

Flotte de véhicules électriques de la Ville



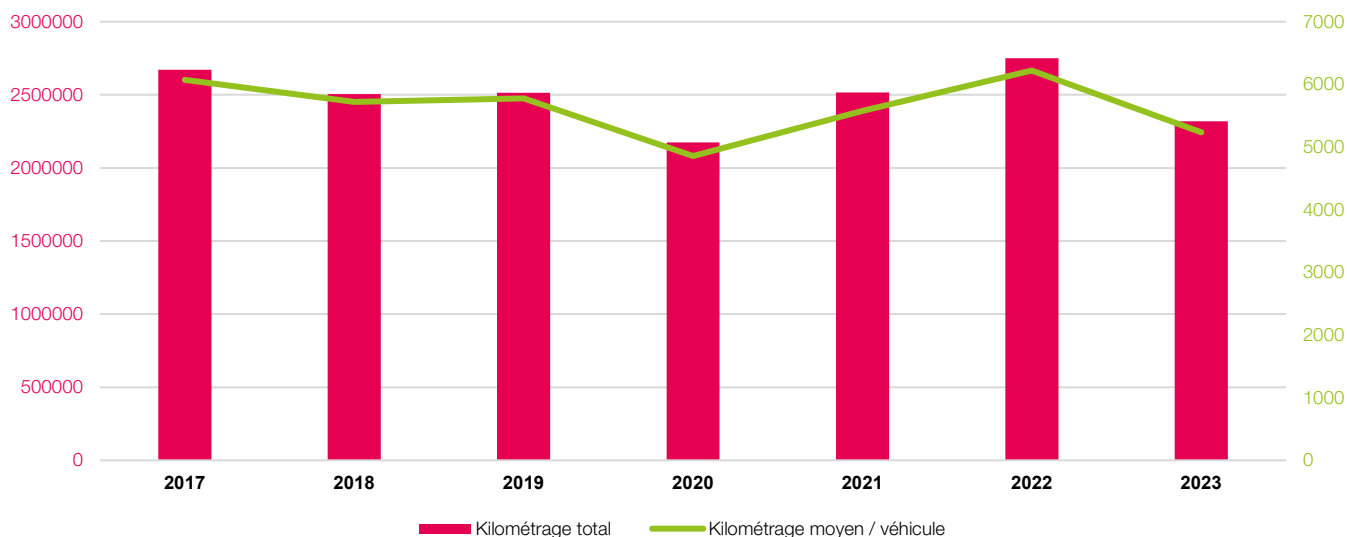
Le nombre de véhicules électriques est à la hausse mais ne représente qu'une très faible part de la flotte complète. À noter toutefois, que la diversité de véhicules de la Ville ne s'accorde pas forcément avec une motorisation électrique.

Source : interne Ville



LES VÉHICULES PRIVÉS MOT

Kilométrage flotte de véhicules de la Ville

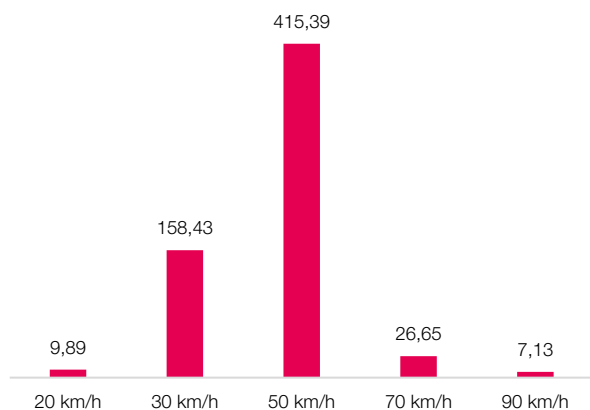


Entre 2017 et 2021, et mis à part en 2020 (année COVID), le kilométrage total et moyen par véhicule est constant. Après une augmentation significative en 2022, une très nette baisse est constatée en 2023. À noter que le kilométrage moyen par véhicule est calculé sur base du kilométrage total de l'année x divisé par le nombre de véhicules au 01/01 de l'année x+1 (il s'agit d'une modification par rapport à la version 1 du monitoring où c'était le nombre de véhicules au 01/01 de l'année x qui était utilisé).

Source : interne Ville

Infrastructures et aménagements

Longueur cumulée des voiries en fonction de leurs vitesses - 2023 (km)



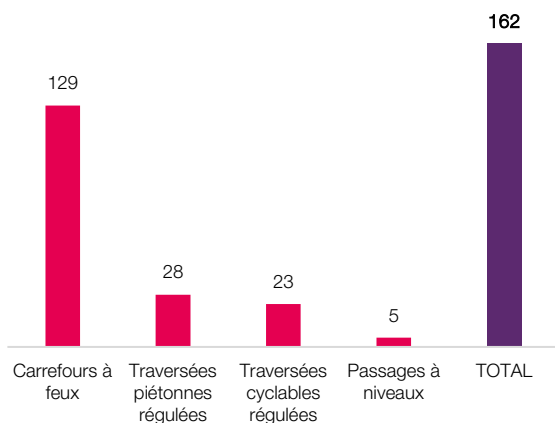
Les valeurs renseignées ne tiennent pas compte des autoroutes et bretelles. Les voiries à 20km/h sont sensiblement des zones de rencontre. À noter qu'en 2023, la décision de faire passer l'entièreté des rues du quartier Renory à 30km/h a été prise. Toutefois, la réalisation sur terrain n'est pas encore effective (les chiffres tiennent compte de la situation réelle sur terrain en fonction de la signalisation de vitesse présente). Le graphique ne reprend pas les rues du piétonnier (accessibles aux livraisons).

Source : interne Ville



En 2023, 25% des voiries (hors autoroutes, bretelles et piétonnier) sont limitées à une vitesse de 30km/h

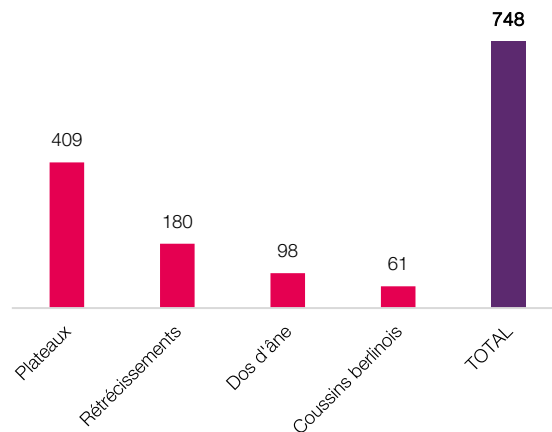
Emplacements équipés de feux lumineux - 2023



Les chiffres comptabilisent les feux gérés par la Ville et le SPW. À noter que les chiffres renseignent une situation tenant compte de feux en place avant le chantier du tram. De nombreuses modifications sont à venir (suppression / ajout / modification). Les carrefours équipés de feux cyclistes sont tous également des feux piétons, raison pour laquelle la somme des carrefours régulés ne tient pas compte du chiffre 23 renseigné. Liège comptabilise 5 passages à niveaux sur son territoire (dont 1 sur ligne industrielle - Ile Monsin)

Source : interne Ville

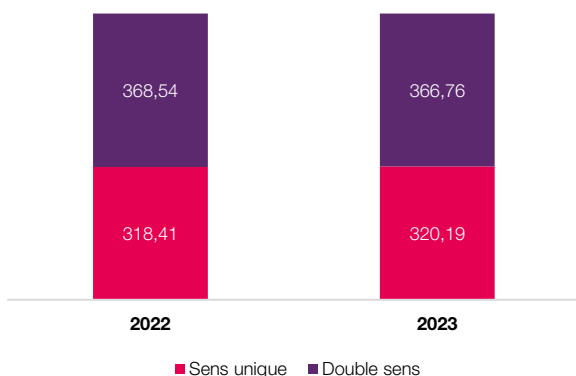
Dispositifs ralentisseurs en voirie - 2023



À noter que le chiffre des rétrécissements correspond au nombre de structures individuelles mises en place pour réduire la chaussée. Dans certains cas, il peut s'agir d'un ensemble de 4 dispositifs permettant de rétrécir la chaussée au même endroit ou de plusieurs dispositifs individuels en quinconce le long d'une voirie. Concrètement, il y a moins de 180 lieux individuels avec rétrécissements.

Source : interne Ville

Sens de circulation des voiries (km)

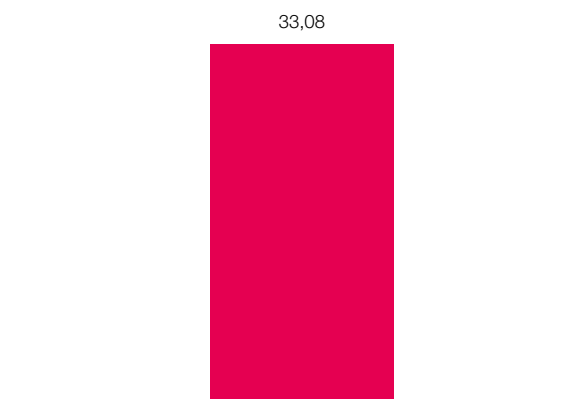


■ Sens unique ■ Double sens

La situation, tant en 2022 qu'en 2023, ne tient pas compte des conséquences du chantier du tram (par exemple, la rue Ernest Solvay est comptabilisée comme une voirie à double sens). Ces aménagements seront intégrés aux chiffres de l'année 2024. Les chiffres ne comptabilisent pas les autoroutes et bretelles. Les voiries en sens unique comprennent non seulement les voiries équipées d'un panneau de signalisation F19 (une voirie avec seule bande de circulation) mais aussi les voiries où la circulation peut se faire à double sens mais où chaque sens est séparé par un aménagement physique (par exemple : la rue Forgeur ou le boulevard de la Sauvenière sont considérés dans les chiffres comme des voiries à sens unique car du stationnement et les voies du tram respectivement séparent les deux sens).

Source : interne Ville

Longueurs cumulées des voiries à circulation locale (km) - 2023



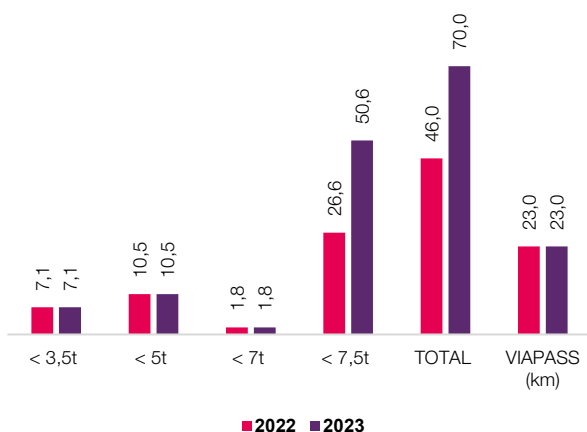
Source : interne Ville



LES VÉHICULES PRIVÉS MOT

Transit poids lourds

Longueurs cumulées des voiries à limitation de tonnage (km)



VIAPASS est le système de prélèvement kilométrique en Belgique pour les véhicules de plus de 3,5t. Sur le territoire liégeois, les N3, 30, 90 et 610 sont concernées. L'interdiction de transit aux véhicules de plus de 7,5t concerne essentiellement les quais de Meuse et de la Dérivation ainsi que les quartiers de Grivegnée et Chênée qui ont été ajoutés en 2023 expliquant la nette progression des kilomètres cumulés de cette catégorie.

Source : interne Ville et VIAPASS

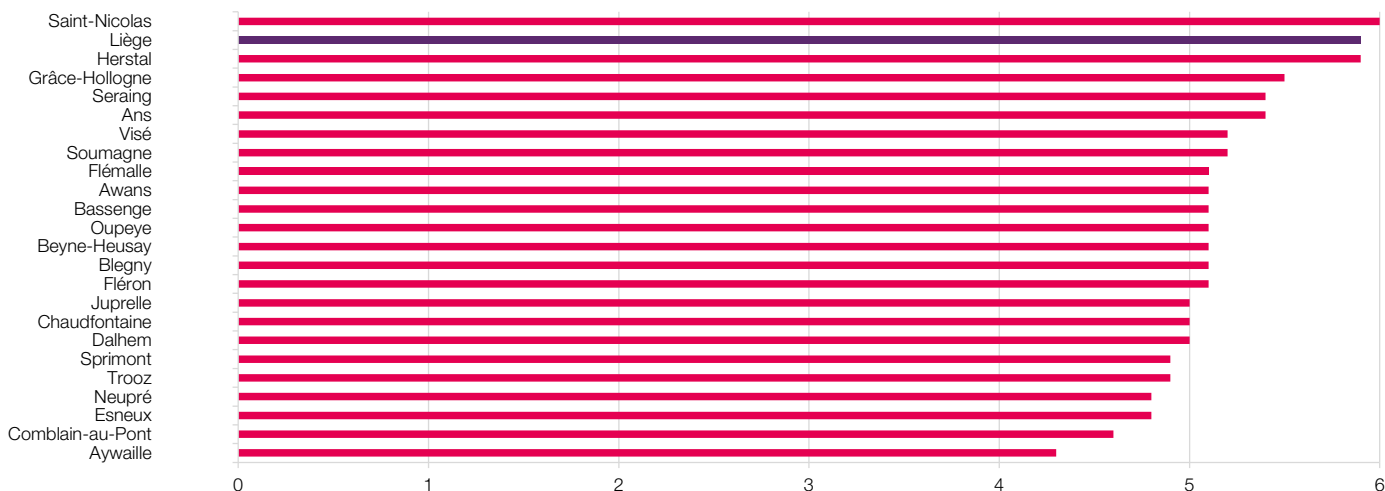
+ 24 km



En 2023, 24 km de voiries ont été limitées en tonnage (7,5 t)

Environnement

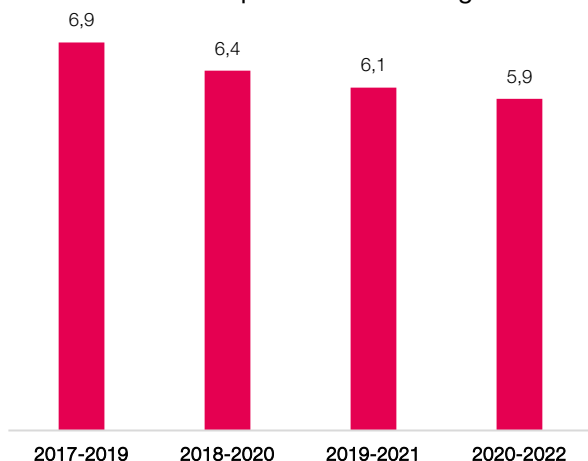
Indicateur qualité air (long terme) - arrondissement de Liège (2020/2022)



Avant 2024, WALSTAT publiait un indicateur de qualité de l'air ambiant comparant les communes à la moyenne wallonne. Dans celui-ci, Liège était mieux placée par rapport à ses voisines de l'arrondissement. Avec ce nouvel indicateur, Liège se retrouve dans le top 3 des communes de l'arrondissement ayant la moins bonne qualité de l'air. Il faut toutefois rappeler qu'une valeur de 1 correspond à une excellente qualité de l'air et qu'une valeur de 10 à une qualité exécrable. On voit ici que la majeure partie des valeurs tournent autour de 5 et qu'elles se tiennent toutes dans un intervalle assez restreint.

Source : Walstat

Évolution qualité de l'air - Liège



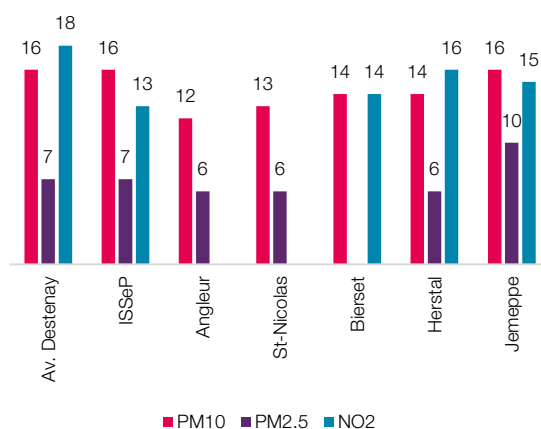
+1 point de qualité

Depuis 2017, la qualité de l'air s'améliore à Liège

Avant 2024, WALSTAT publiait un indicateur de qualité de l'air ambiant comparant les communes à la moyenne wallonne. Dans celui-ci, Liège était mieux placée par rapport à ses voisines de l'arrondissement. Avec ce nouvel indicateur, Liège se retrouve dans le top 3 des communes de l'arrondissement ayant la moins bonne qualité de l'air. Il faut toutefois rappeler qu'une valeur de 1 correspond à une excellente qualité de l'air et qu'une valeur de 10 à une qualité exécrable. On voit ici que la majeure partie des valeurs tournent autour de 5 et qu'elles se tiennent toutes dans un intervalle assez restreint.

Source : Walstat

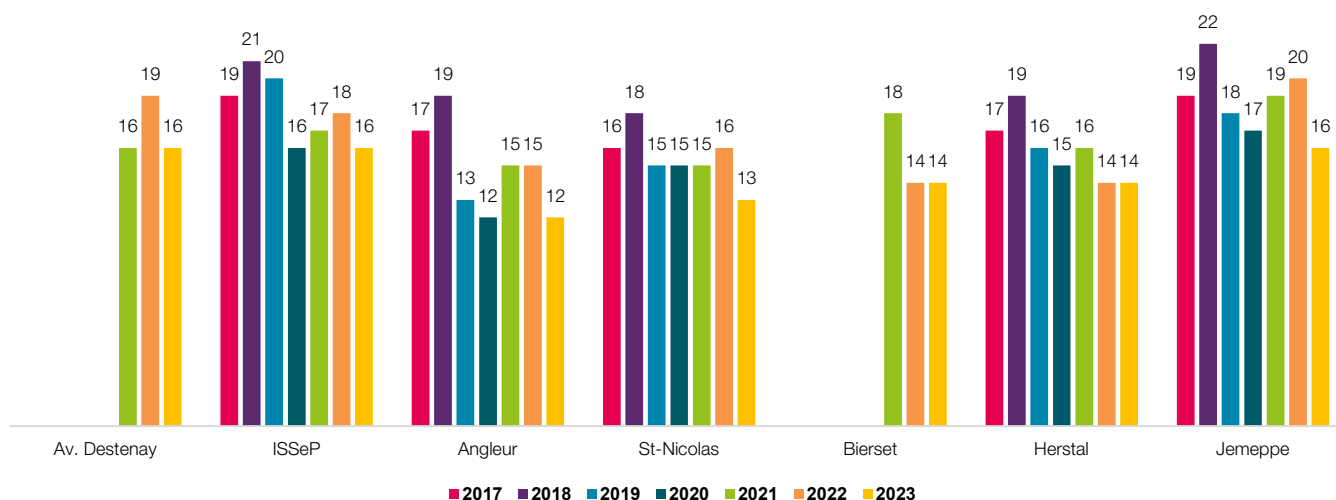
Moyenne annuelle des concentrations en particules fines ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) - 2023



Les stations de mesure se trouvent soit sur le territoire de la Ville, soit sur celui de communes voisines mais proches des limites de Liège. À noter que les valeurs sur Liège et sa proche périphérie sont systématiquement plus faibles que les seuils européens (fixés à 40, 25 et $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ respectivement pour les PM10, PM2.5 et NO2) mais supérieurs aux niveaux recommandés par l'OMS ($15\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM10 et $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le NO2).

Source : interne Ville et irCELIne

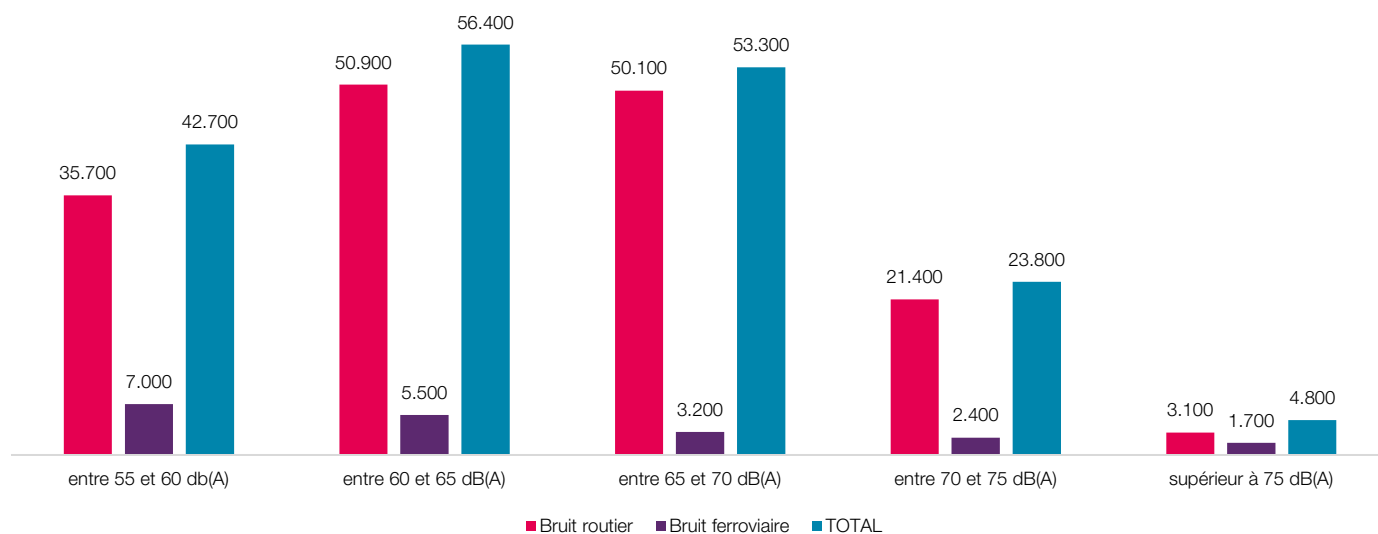
Évolution des concentrations en PM10 (µg/m³)



Après une baisse des concentrations entre 2018 et 2020, on constate une augmentation en 2021 qui peut s'expliquer par l'année de pandémie COVID en 2020 ayant ralenti les activités économiques et de transport. Cette tendance à l'augmentation se poursuit en 2022 mais pas en 2023.

Source : interne Ville et irCELine

Nombre d'habitants exposés au bruit (Lden) - 2015



La valeur limite au-delà de laquelle des mesures de réduction du bruit sont requises a été fixée à 70 dB(A) Lden. Au total, 24500 et 4100 Liégeois sont exposés respectivement à un bruit routier ou à un bruit ferroviaire au-delà de ce seuil limite. Ramené en pourcentage de la population, cela revient à 12,5 et 2,1% de la population liégeoise.

Source : Etat de l'environnement wallon

LE STATIONNEMENT

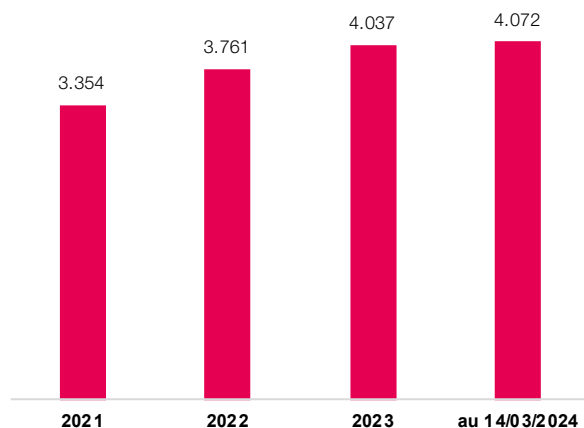




LE STATIONNEMENT

Offre

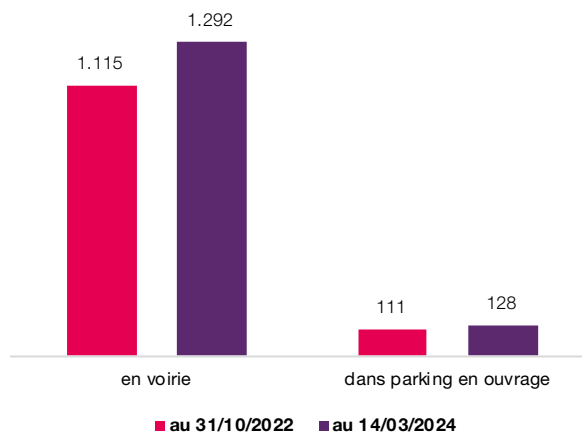
Nombre de places "Riverains"



Les places riverains sont des places réservées aux riverains d'une zone déterminée. Les places sont accompagnées d'une signalisation verticale et, dans certains cas, d'un marquage au sol. La création de places riverains est continue et résulte des demandes citoyennes reçues ou d'une vision plus stratégique développée par la Ville pour protéger certaines rues ou portions de rues de la pression de stationnement engendrée par des spots spécifiques (culturels, commerciaux ...). Les données sont issues de la mission de mobile mapping commandée par la Ville en 2023. Ce relevé de données n'a pas eu lieu dans les voiries concernées par les travaux du tram. Celles-ci seront relevées ultérieurement et disponibles pour une prochaine édition. Cette mise à jour / changement de source explique les différences de chiffres par rapport à la version 1 du Monitoring édité en 2022.

Source : interne Ville

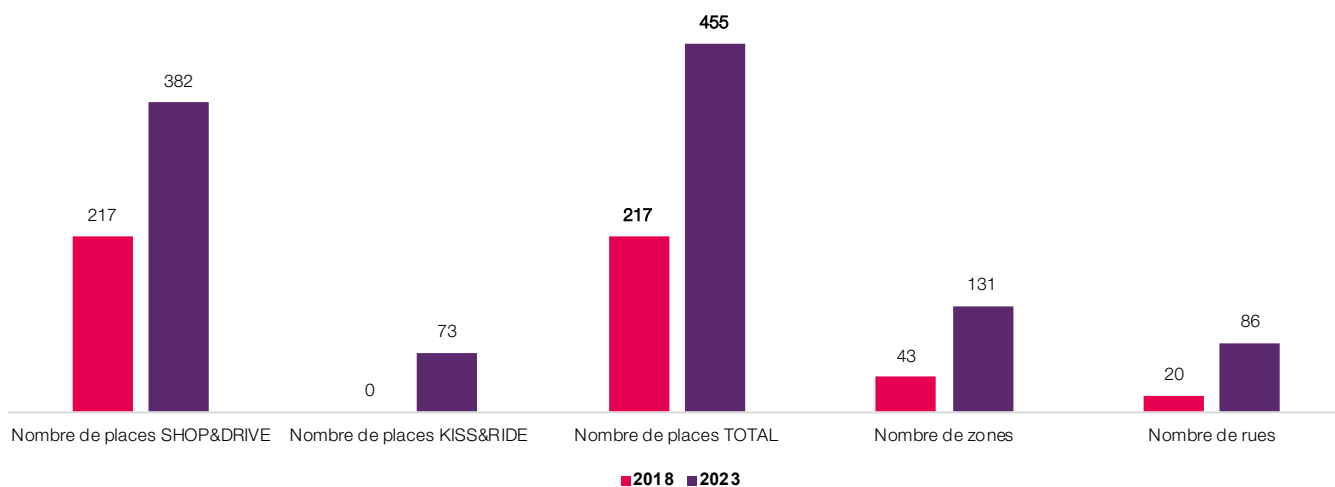
Nombre de places "Handicapés"



Les places «handicapés» sont accompagnées d'une signalisation verticale et, la plupart du temps, d'un marquage au sol. La création de ces places est continue et résulte des demandes citoyennes reçues ou de choix de la Ville d'équiper certains lieux d'intérêt public. Les données «Ville» sont issues de la mission de mobile mapping commandée par la Ville en 2023. Ce relevé de données n'a pas eu lieu dans les voiries concernées par les travaux du tram. Celles-ci seront relevées ultérieurement et disponibles pour une prochaine édition.

Source : interne Ville et exploitants de parkings en ouvrage

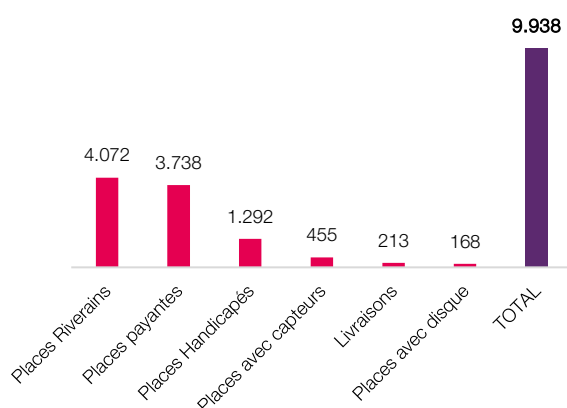
SHOP&DRIVE / KISS&RIDE



Les places SHOP&DRIVE et KISS&RIDE sont des places équipées de capteurs de durée de stationnement. Les SHOP&DRIVE autorisent le stationnement gratuit pendant 30' tandis que les KISS&RIDE autorisent 15' de stationnement. À noter qu'en 2023, un marché pour l'installation de 75 nouveaux capteurs a été passé. Ces places devraient voir le jour en 2024. Il faut comprendre le nombre de zones comme étant le nombre de lieux différents proposant une série de places en enfilade (dans une même rue, on peut trouver 2 zones différentes espacées d'une cinquantaine de mètres par exemple).

Source : interne Ville

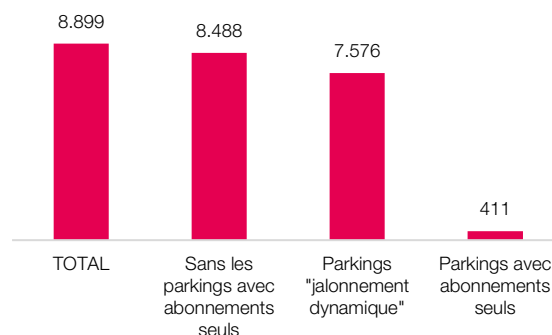
Répartition des places réglementées
en nombre - mars 2024



Les données sont issues de la mission de mobile mapping commandée par la Ville en 2023. Ce relevé de données n'a pas eu lieu dans les voiries concernées par les travaux du tram. Celles-ci seront relevées ultérieurement et disponibles pour une prochaine édition.

Source : interne Ville

Places dans les parkings en ouvrage
2023



Le jalonnement dynamique consiste en l'affichage en temps réel de la disponibilité des places dans les parkings. Ces informations sont affichées sur des panneaux distribués dans la Ville selon 4 circuits différents reprenant chacun un certain nombre de parkings.

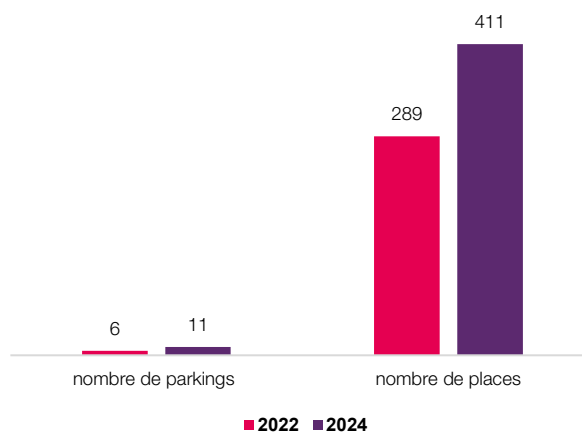
Source : interne Ville et exploitants de parkings

0,9
place en ouvrage
par place réglementée
en voirie

En 2023, il y a quasiment
autant de places réglementées
en voirie que de places
de stationnement en ouvrage



Mutualisation des parkings



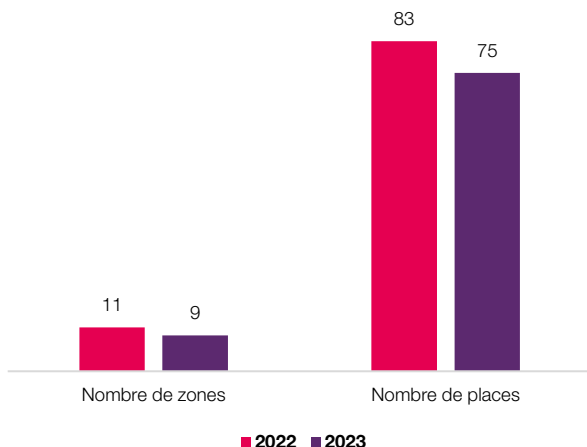
Les parkings offrant une forme de mutualisation des emplacements appartiennent tous à Bepark. La mutualisation est liée au fait que Bepark propose du stationnement sous forme d'abonnement dans des parkings dédiés à la base à d'autres fonctions (commerces essentiellement).

Source : Exploitants de parkings



LE STATIONNEMENT

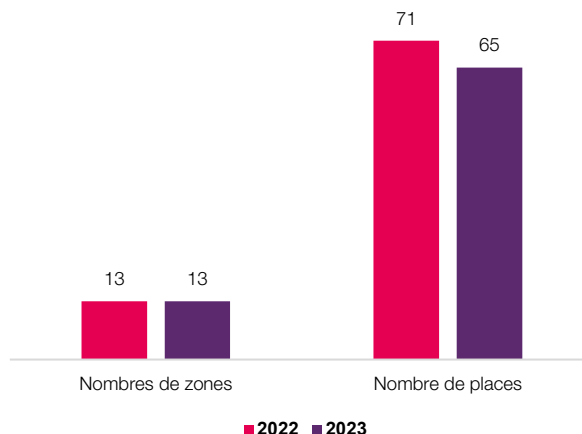
Stationnement motos



La majeure partie des places se trouvent autour de la gare des Guillemins. À noter que certaines places sont équipées d'arceaux et d'autres ne sont constituées que par du marquage au sol mais elles sont minoritaires.

Source : interne Ville

Stationnement taxis

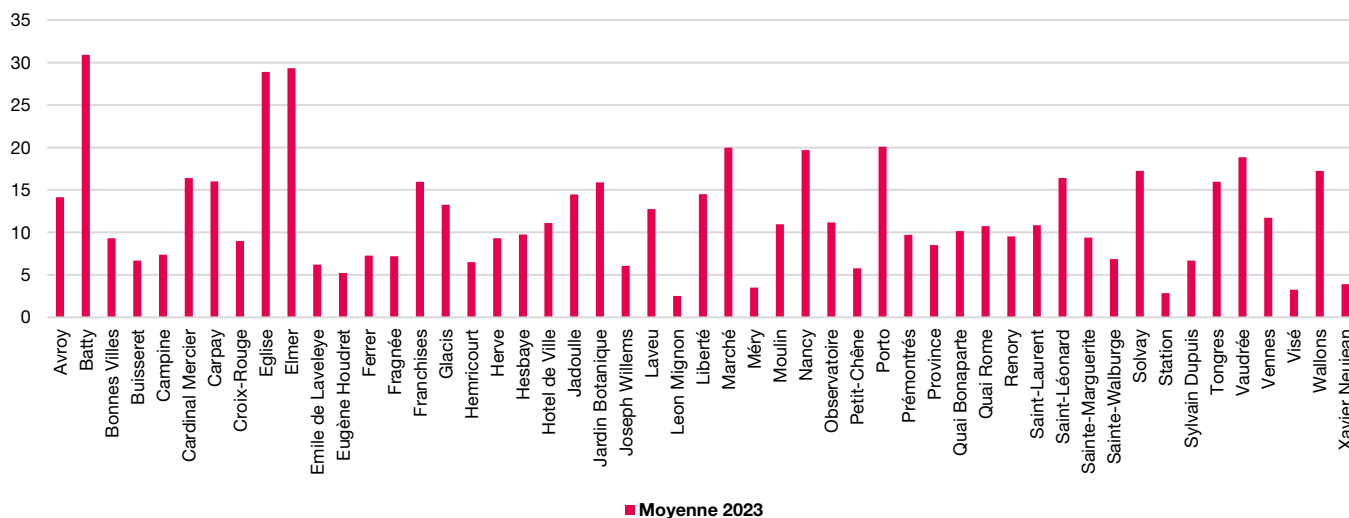


Les chiffres tiennent compte des emplacements sur le parking du CHR en dehors de la voirie. À noter que les chiffres de 2022 tenaient compte d'emplacements temporaires mis en place pendant le chantier du tram. En 2023, ces emplacements ont été supprimés. À noter que d'autres changements sont planifiés mais pas encore en place, toujours en raison des modifications liées au tram.

Source : interne Ville

Rotation

Total journalier de rotations / place SHOP&DRIVE - 2023

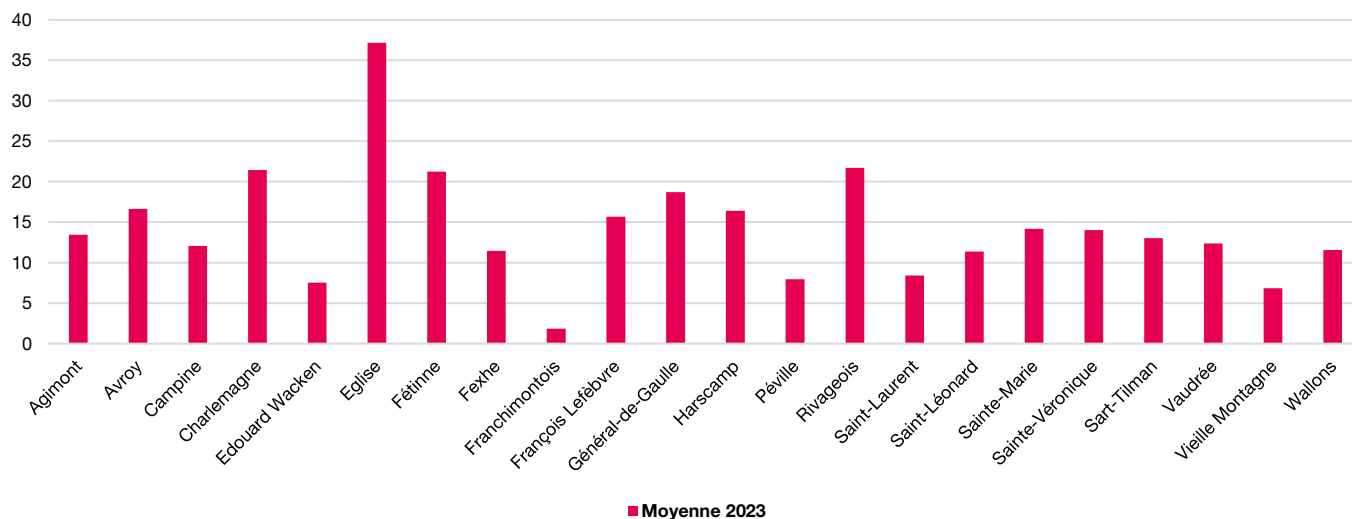


■ Moyenne 2023

Les rues reprises sont celles qui ont été équipées de capteurs en 2022. Les chiffres correspondent à la moyenne des valeurs obtenues pour la 1ère semaine de chaque mois (hors période de vacances scolaires) sur la période de validité des places SHOP&DRIVE (8h-18h du lundi au samedi). Étant donné la pose des capteurs entre août et septembre 2022, la moyenne n'est fournie que pour l'année 2023. Les valeurs très faibles sont, la plupart du temps, liées à des problèmes techniques engendrant une indisponibilité des capteurs. Les performances des places varient grandement d'un lieu à l'autre. Ces statistiques sont fournies à titre indicatif car elles sont biaisées par certains facteurs. En effet, dans une même rue, le chiffre fourni concerne une moyenne sur toutes les places SHOP&DRIVE de la rue peu importe que l'une ou plusieurs de ces places soient hors service. Par exemple, si une des 10 places de la place du Batty est inaccessible, la valeur moyenne de rotation se basera malgré tout sur 10 places et non sur 9 (amoindissant de la sorte les performances des autres places).

Source : interne Ville

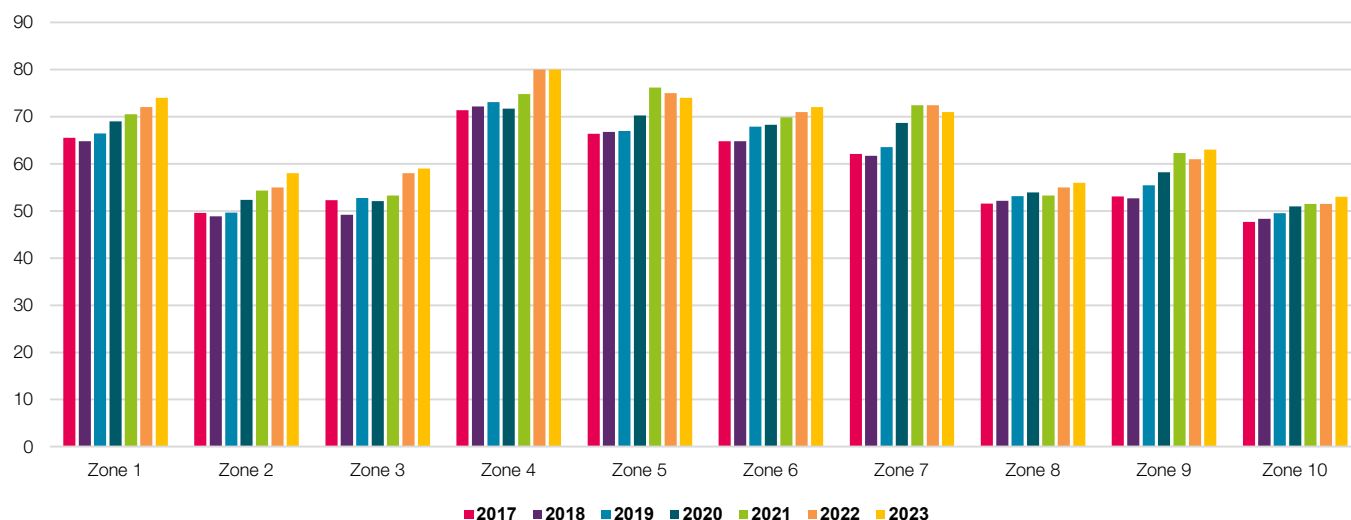
Total journalier de rotations / place KISS&RIDE - 2023



Les rues reprises sont celles qui ont été équipées de capteurs en 2022. Les chiffres correspondent à la moyenne des valeurs obtenues pour la 1ère semaine de chaque mois (hors période de vacances scolaires) sur la période de validité des places KISS&RIDE (7h-18h du lundi au vendredi (le samedi n'a pas été considéré)). Étant donné la pose des capteurs entre août et septembre 2022, la moyenne est fournie pour 2023 uniquement. Les valeurs nulles ou très faibles sont, la plupart du temps liées à des problèmes techniques engendrant une indisponibilité des capteurs. Les performances des places varient grandement d'un lieu à l'autre. Ces statistiques sont fournies à titre indicatif car elles sont biaisées par certains facteurs. En effet, dans une même rue, le chiffre fourni concerne une moyenne sur toutes les places KISS&RIDE de la rue peu importe que l'une ou plusieurs de ces places soient hors service. Par exemple, si une des 3 places de la rue de Péville est inaccessible, la valeur moyenne de rotation se basera malgré tout sur 3 places et non sur 2 (amoindissant de la sorte les performances des autres places).

Source : interne Ville

Temps de stationnement moyen en zone payante en minutes



La tendance est à la hausse du temps de stationnement depuis 2017. En 2023, le temps de stationnement moyen varie entre 53 et 80 minutes en fonction de la zone concernée..

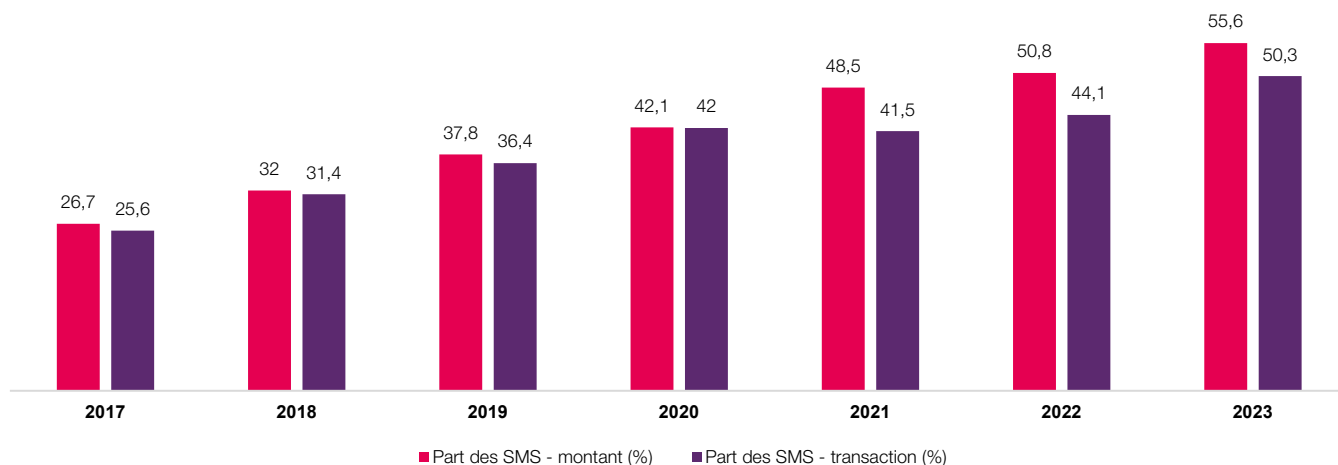
Source : interne Ville et 4411



LE STATIONNEMENT

Services

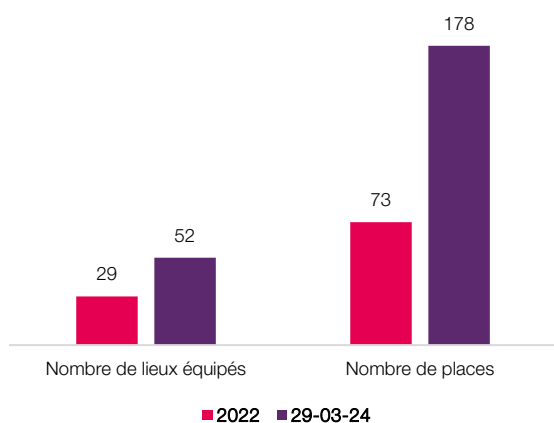
Part des paiements dématérialisés (SMS et Appli) pour les places de stationnement en zone payante (%)



Le paiement des places de stationnement en chaussée se fait de plus en plus par voie dématérialisée. L'augmentation est constante depuis 2017 pour atteindre plus de 50% tant en termes de nombre de transactions que de montant. Cela peut s'expliquer en partie par l'absence de possibilité de paiement par Bancontact. À noter que la part dématérialisée est chaque fois plus élevée en termes de montant qu'en termes de nombre de transactions. La dématérialisation du paiement favorise donc davantage les durées de stationnement plus longues (il est plus facile, par exemple, de relancer une session à distance que de le faire en devant se rendre à un horodateur).

Source : 4411 et Yellowbrick

Emplacements avec bornes de recharge pour véhicules électriques



Les bornes de recharge répertoriées ici sont des bornes privées ouvertes au public (elles équipent des parkings en ouvrage, des commerces ou des lieux spécifiques et ne sont pas situées sur domaine public). Fin 2022, la Région wallonne a sollicité les communes wallonnes dans le cadre d'un appel à intérêt pour l'installation de bornes de recharge électrique distribuée au prorata de la population de chaque commune. Liège devrait bénéficier de 97 bornes sur l'espace public. Au 29/03/2024, la Ville, au même titre que l'ensemble des communes wallonnes, attend toujours, de la part de la Région wallonne, le cahier des charges devant régir l'opération.

Source : Chargemap, DATS 24, Province de Liège

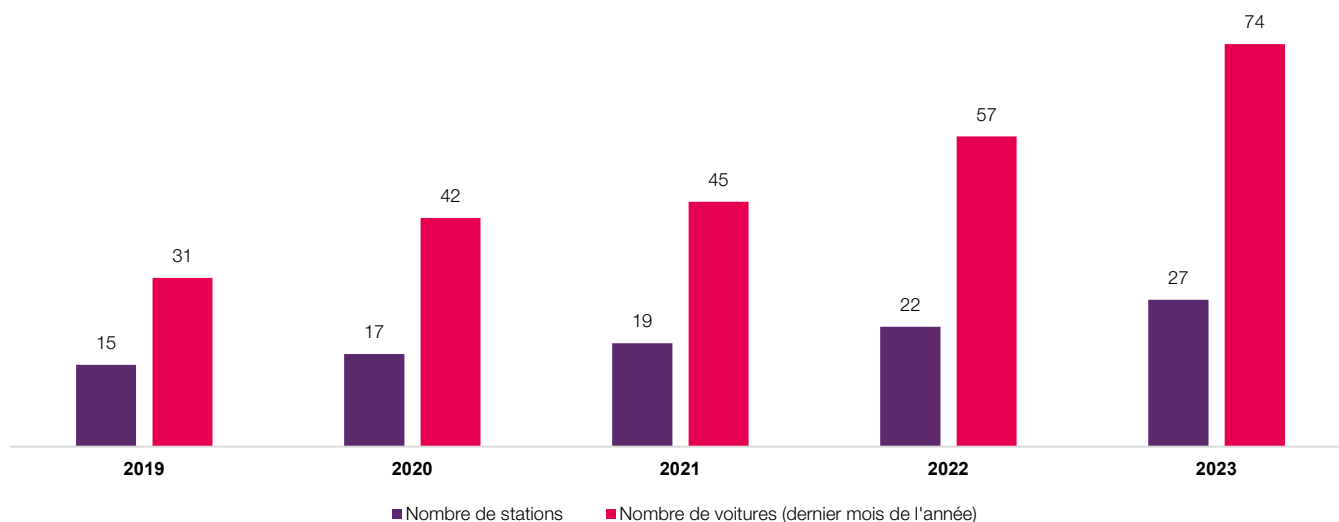
>50%
de paiement
dématérialisé



En 2023, plus d'un paiement sur deux est réalisé via SMS ou appli mobile

Autopartage

Voitures partagées et stations



Les voitures partagées en stations à Liège sont proposées par CAMBIO. Chaque année depuis 2019, de nouvelles stations sont ouvertes augmentant la flotte mise à disposition et la couverture du service.

Source : interne Ville et CAMBIO

Véhicules partagés / station au 31/12/2023



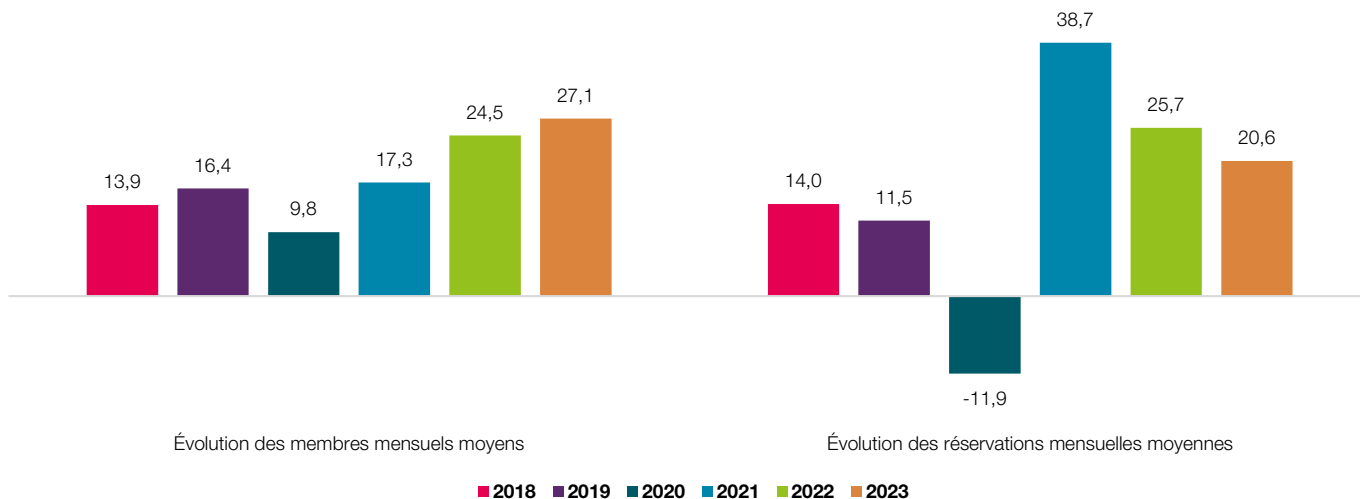
Les gares des Guillemins et Palais concentrent le plus de véhicules. En 2023, outre les 5 nouvelles stations, 2 stations ont accueilli une voiture supplémentaire (Congrès et Saint-Léonard).

Source : interne Ville et CAMBIO



LE STATIONNEMENT

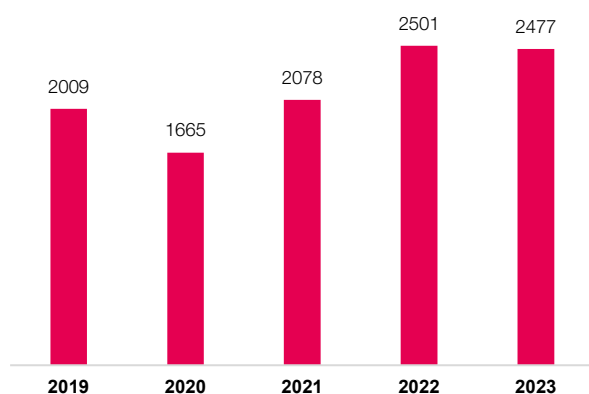
Évolution des membres et des réservations - voitures en station (%)



Les chiffres donnent l'évolution de l'année x+1 par rapport à l'année x. Mis à part en 2020 (année COVID), on constate une augmentation significative et continue du nombre de membres, en particulier depuis 2021. Les réservations évoluent aussi très fortement à la hausse d'une année à l'autre depuis 2021. Cela montre très clairement que la demande est présente et que l'augmentation de l'offre est tout à fait justifiée.

Source : interne Ville et CAMBIO

Distance moyenne parcourue par mois et par voiture (km)



La diminution constatée en 2020 est plus que probablement liée à la pandémie de COVID. Il est intéressant de remarquer que le kilométrage moyen par mois par voiture en 2021 dépasse légèrement celui de 2019 alors que le nombre de stations et de voitures a augmenté entre les 2 années (+3), ce qui montre bien que le service rencontre son public. Cette remarque reste valable en 2022 avec une très forte augmentation des kilomètres moyens par voiture avec ici un nombre de voitures nettement en hausse (+12). Un très légère baisse est constatée pour 2023 mais elle s'explique probablement par le nombre très élevé de véhicules ajoutés (+17) essentiellement en fin d'année (les 1ères semaines du service sont souvent moins importantes en termes de kilomètres que les suivantes où les utilisateurs ont pris conscience de la disponibilité de ces nouvelles voitures).

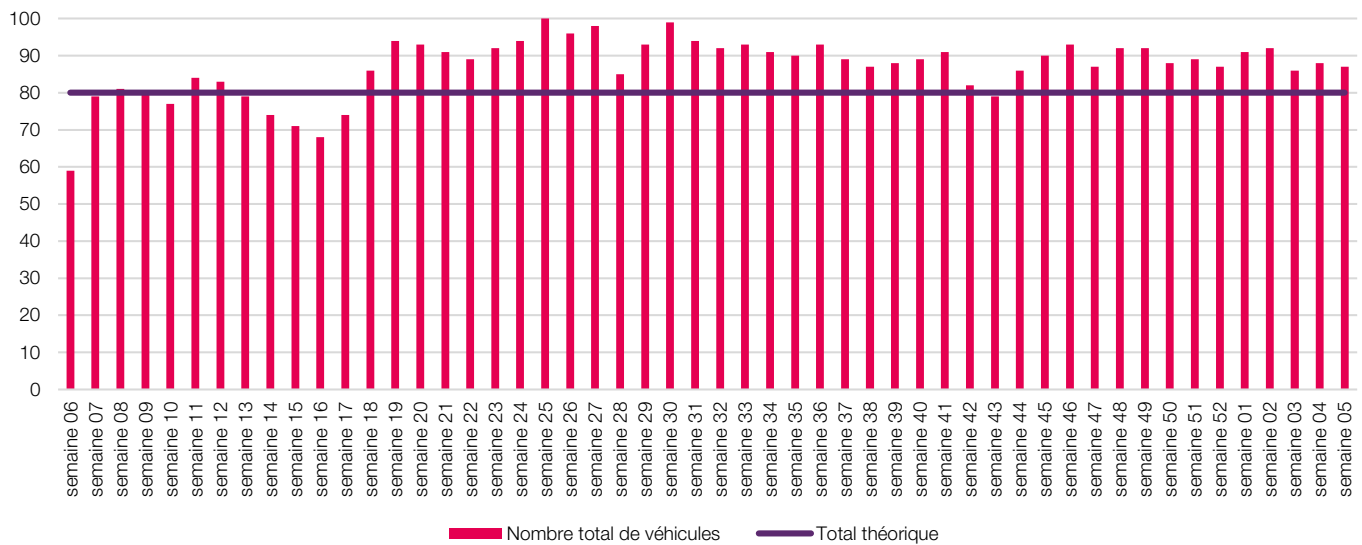
Source : interne Ville et CAMBIO

154 véhicules partagés



En 2023, 74 et 80 voitures partagées, respectivement en station et en freefloating sont disponibles ce qui équivaut approximativement à 1 voiture partagée pour 1300 Liégeois

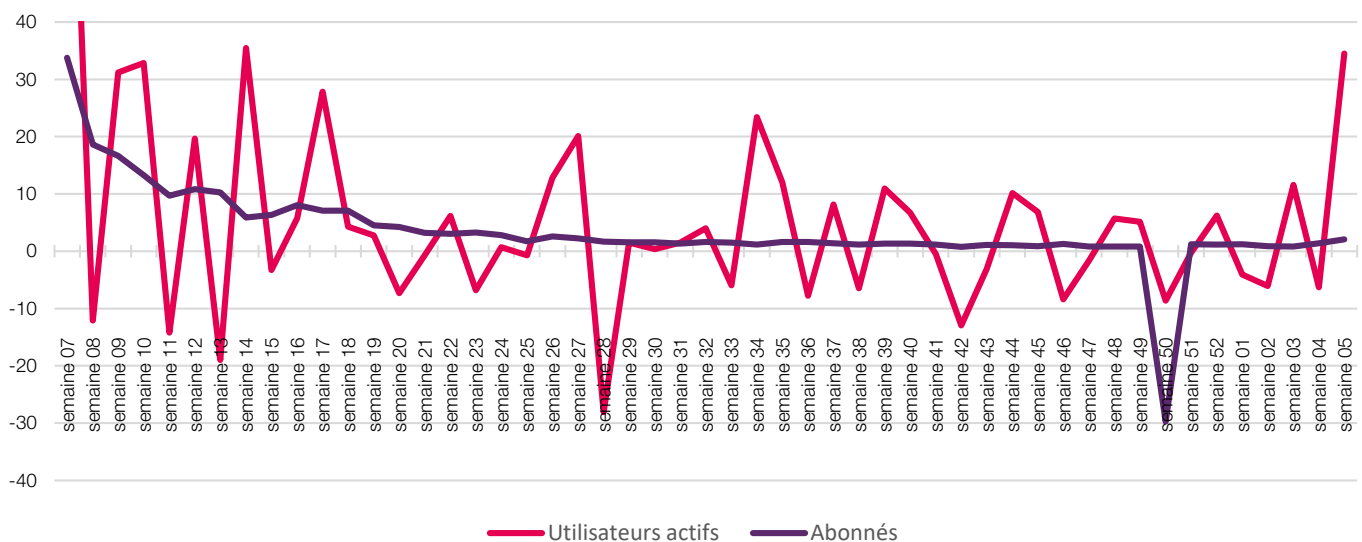
Flotte de véhicules en free floating - 2023



80 véhicules sont autorisés sur le territoire de la Ville de Liège. Le service étant encore récent à Liège (déploiement en février 2023 - semaine 6), il a fallu un temps d'adaptation pour maîtriser ce nombre. Une légère tolérance est de mise en raison des mouvements des véhicules (certains utilisateurs entrent sur le territoire de la Ville de Liège à partir d'un véhicule POPPY déployé dans une autre Ville ou un aéroport de Belgique (et inversement)). Parmi ces véhicules, une camionnette est disponible pour les utilisateurs liégeois.

Source : POPPY

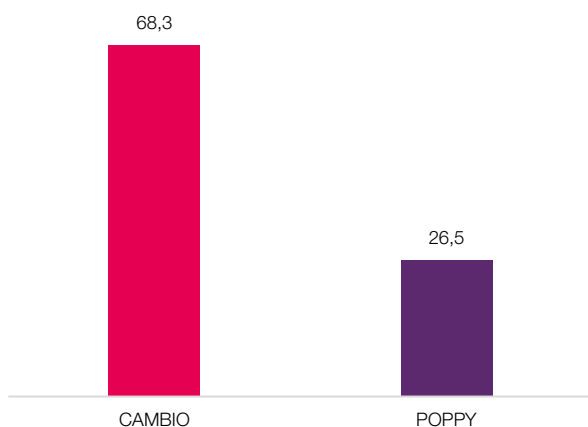
Évolution de l'adhésion au service de voitures en freefloating (%)



Les chiffres donnent l'évolution (en %) du nombre d'abonnés (pas forcément actifs) et d'utilisateurs actifs au cours de la 1ère année de déploiement du service par POPPY. On constate que le nombre total d'abonnés est très stable depuis de nombreuses semaines (puisque la courbe est proche de 0% d'une semaine à l'autre). Les utilisateurs actifs fluctuent assez fortement d'une semaine à l'autre (par exemple, on observe +35% entre la semaine 13 et 14 et -3% entre la semaine 14 et 15) mais leur nombre est relativement stable en fin sur l'entièreté de la période.

Source : POPPY

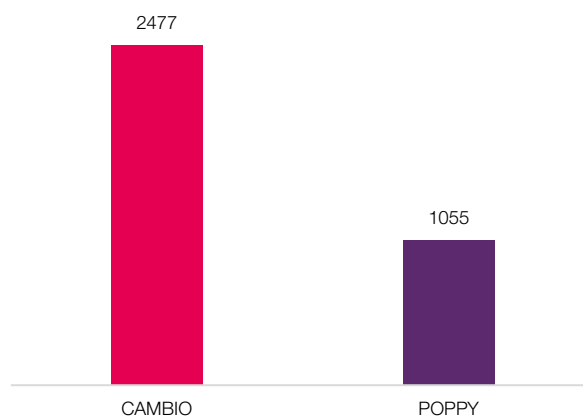
Distance moyenne / trajet (km)



La diminution constatée en 2020 est plus que probablement liée à la pandémie de COVID. Il est intéressant de remarquer que le kilométrage moyen par mois par voiture en 2021 dépasse légèrement celui de 2019 alors que le nombre de stations et de voitures a augmenté entre les 2 années (+ 3), ce qui montre bien que le service rencontre son public. Cette remarque reste valable en 2022 avec une très forte augmentation des kilomètres moyens par voiture avec ici un nombre de voitures nettement en hausse (+12). Un très légère baisse est constatée pour 2023 mais elle s'explique probablement par le nombre très élevé de véhicules ajoutés (+17) essentiellement en fin d'année (les 1ères semaines du service sont souvent moins importantes en termes de kilomètres que les suivantes où les utilisateurs ont pris conscience de la disponibilité de ces nouvelles voitures).

Source : interne Ville, CAMBIO, POPPY

Distance moyenne / voiture / mois (km)



Les mêmes constatations sont d'application.

Source : interne Ville, CAMBIO, POPPY

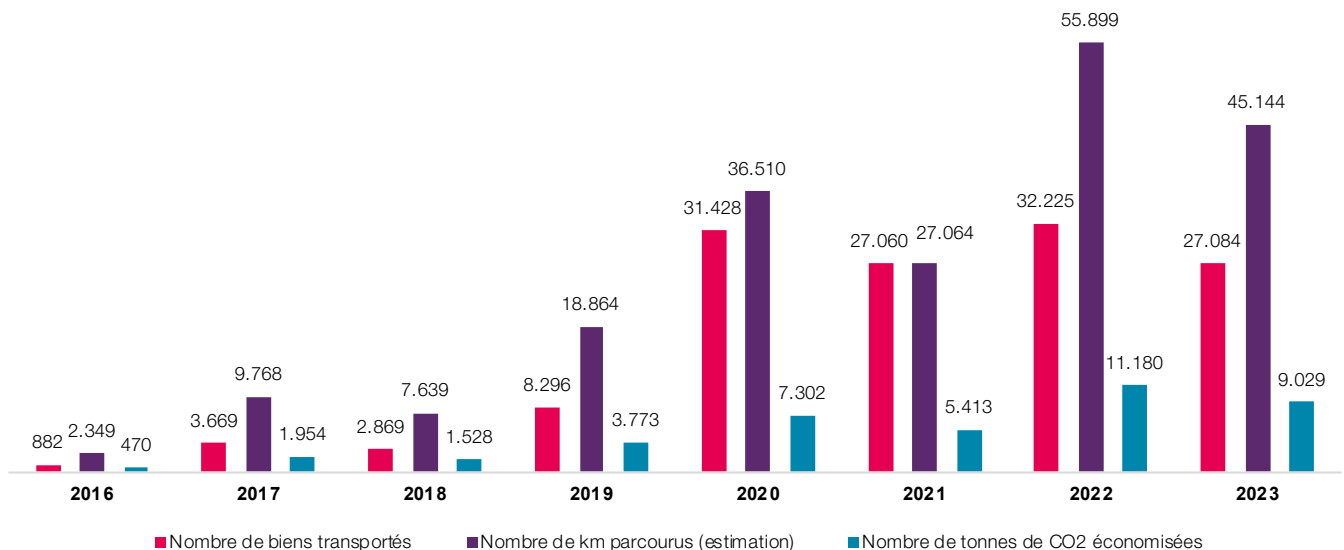
LA LOGISTIQUE URBAINE





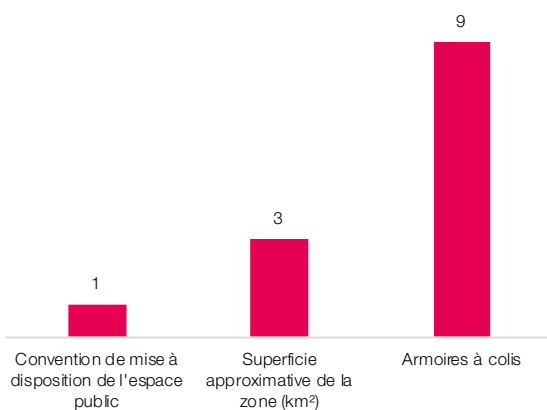
Véhicules et Services

Statistiques Rayon 9



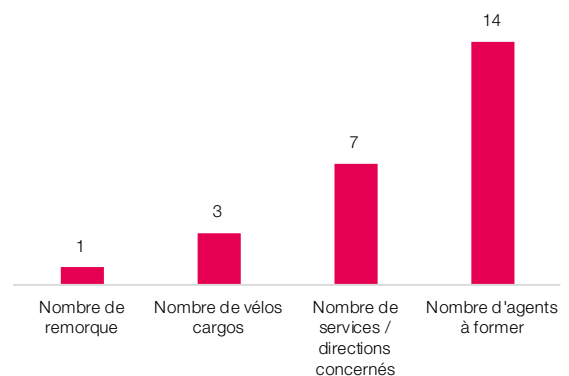
Source : Rayon 9

Statistique B-POST / Ecozone Liège



Le principe des écozones mises en place par B-Post repose sur le maillage dense de points B-POST (bureaux, points d'enlèvement, armoires à colis) incitant les citoyens à se déplacer à pied ou à vélo. B-Post alimente ces différents points également par des modes de déplacement respectueux de l'environnement (marche, vélo ou camionnettes électriques). L'écozone a débuté en septembre 2023. Il est prévu de fournir une vue sur les gains en matière de déplacements au terme de la 1ère année d'exploitation complète.

Statistiques Projet Vélo cargo Ville de Liège



En 2023, la Ville a acquis 3 vélos cargos et une remorque pour lancer un projet-pilote visant à réorienter certaines missions vers l'usage du vélo en lieu et place des déplacements motorisés. La mise en œuvre du projet se déroule en 2024.

Source : interne Ville

Source : interne Ville et B-POST

