

LIÈGE

## Plan Communal Cyclable : le temps de l'évaluation

**En 2011, la Ville de Liège a entrepris les démarches nécessaires pour pouvoir bénéficier du Plan Wallonie Cyclable (2011-2015) et, à la suite de la réalisation de son Plan Communal Cyclable (PCC), a été sélectionnée comme commune pilote Wallonie cyclable, tout comme 10 autres communes wallonnes. Ce projet régional apporte des moyens financiers aux communes dans le but premier de développer significativement la pratique du vélo.**

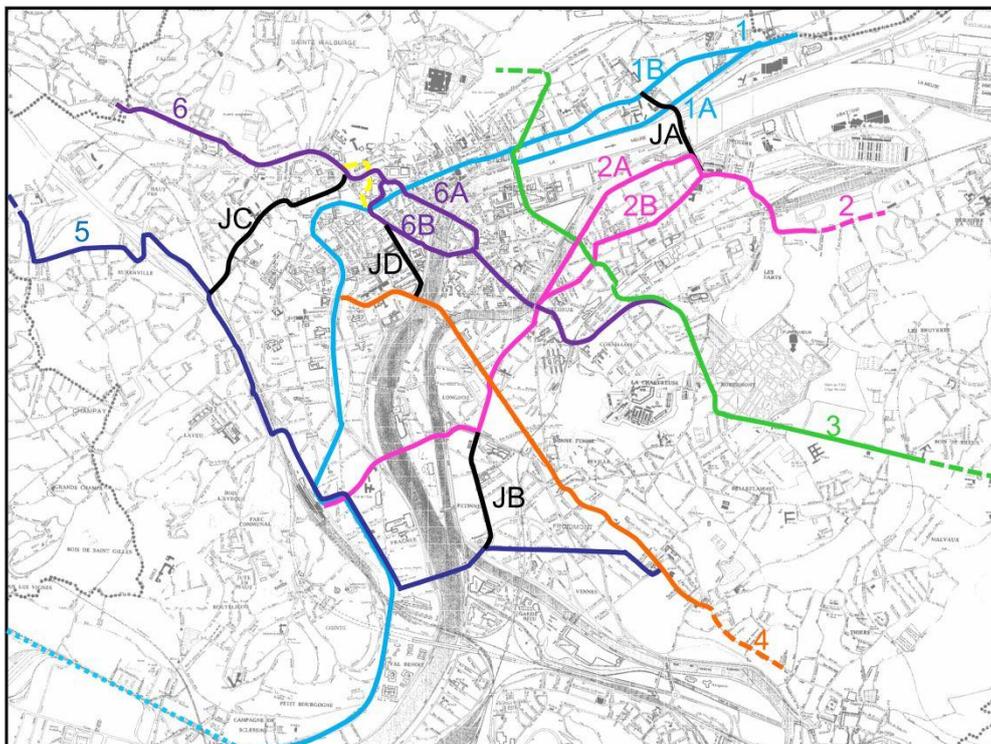
### Le Plan et ses objectifs

Vu le très faible niveau d'équipement cyclable que Liège possédait, le GRACQ Liège s'est évidemment réjoui de voir 4,5 millions d'euros (3,5 millions régionaux et un communal) pour le vélo à Liège.

Parmi les principales actions visées par le PCC, on trouvait le développement de six « itinéraires cyclables structurant » et de quatre « jonctions ». Ces itinéraires devaient répondre à cinq critères (sûr, rapide, cohérent, confortable et agréable) et deux principes d'aménagement :

- Principe 1 : « Si la vitesse autorisée est égale ou supérieure à 50 km/h, un espace propre sera réservé aux cyclistes soit via une piste cyclable marquée, soit via une piste cyclable séparée » (PCC, 2011, p.27)
- Principe 2 : « Si la vitesse autorisée est égale à 30 km/h, la mixité sera d'application avec un marquage suggéré sur le réseau structurant. » (PCC, 2011, p.27)

Figure 1. Cartographie des 6 itinéraires et 4 jonctions structurants prévus au PCC de Liège (2012-2015)



SOURCE : PCC DE LIÈGE (2012-2015)

## Évaluation et observations

Durant l'année 2016, qui correspond à la fin des budgets Wallonie Cyclable, le GRACQ Liège a réalisé une évaluation des réalisations de ces itinéraires et jonctions. Cette évaluation repose sur une confrontation entre ce qui était annoncé et des observations sur le terrain afin de voir ce qui a effectivement été réalisé et si les réalisations correspondent bien aux principes d'aménagements annoncés. Afin de faciliter l'analyse, une cartographie de l'ensemble des tronçons a été réalisée en leur associant un code couleur selon leur degré de conformité à ce qui était annoncé (figure 2) :

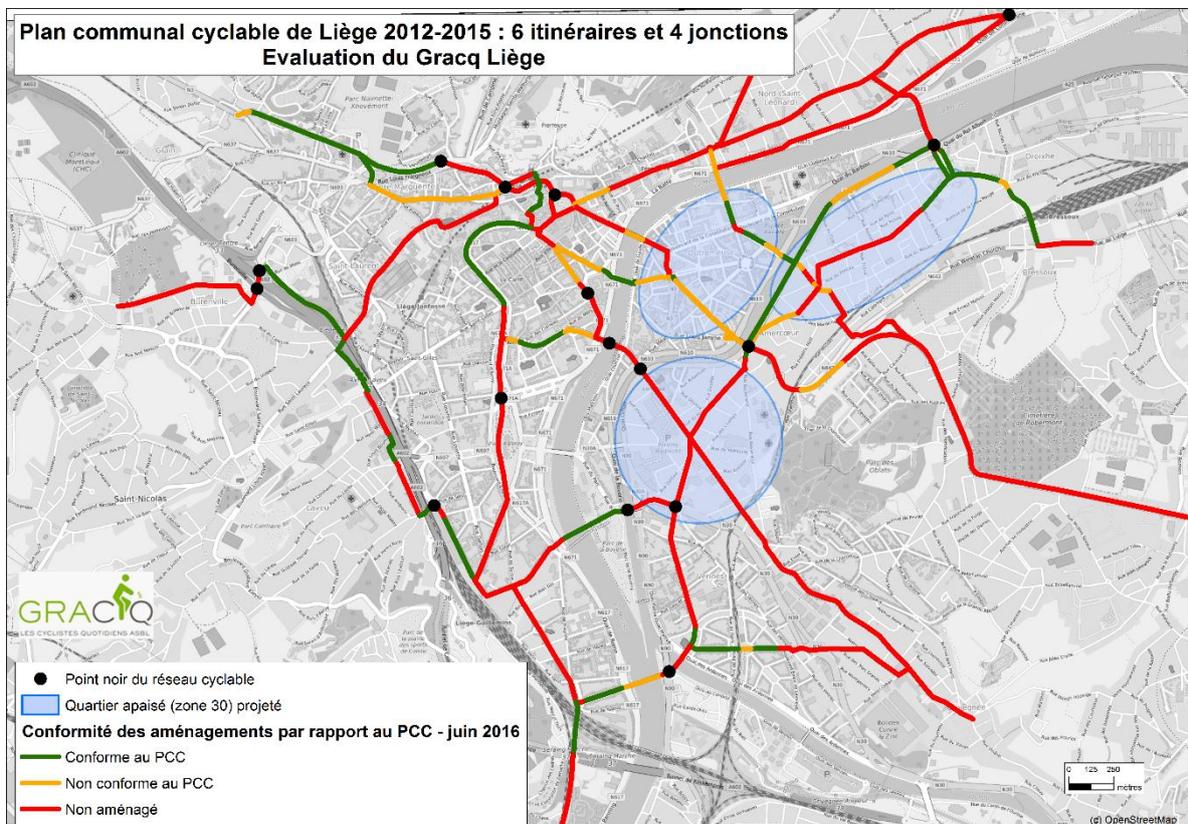
- tronçons aménagés conformément aux principes du PCC (en vert)
- tronçons aménagés mais pas de façon conforme aux principes du PCC (en orange)
- tronçons non aménagés (en rouge)

Sur base de cette analyse le GRACQ Liège est en mesure de poser quatre grandes observations :

1. sur six itinéraires cyclables structurants annoncés, aucun n'est aménagé de façon continue ;
2. sur quatre jonctions annoncées, aucune n'est aménagée de façon continue ;
3. sur trois quartiers apaisés (zone 30) annoncés, aucun n'est encore finalisé et, à terme, si deux d'entre eux verront le jour, aucun ne respectera les principes annoncés ;
4. sur dix points noirs, un seul a été solutionné (à Fontainebleau).

Les observations n°1 et 2 signifient concrètement qu'aucun de ces itinéraires/jonctions ne respecte les deux principes d'aménagement adoptés. A ce stade, 5 ans après le début du Plan Wallonie Cyclable à Liège, le réseau cyclable n'est donc encore malheureusement qu'une suite discontinue de tronçons cyclables et de lieux non aménagés forçant le cycliste à une mixité avec les automobiles très souvent dans des zones de 50 km/h et à haute densité de trafic.

Figure 2. : Evaluation du PCC 2012-2015



Suite au travail cartographique, il apparaît que **67 % des aménagements ne sont pas réalisés** en juin 2016. Parmi les raisons, on peut mettre en évidence que :

- la Ville n'a finalement pas jugé opportun d'aménager certains des tronçons annoncés dans le PCC préférant laisser l'intégralité de l'espace de la voirie aux automobiles ;
- tous les travaux prévus (budgets WaCy) ne sont pas encore terminés ;
- des aménagements étaient prévus en parallèle à la réalisation du tram. La non réalisation de celui-ci a signifié la non réalisation des itinéraires cyclables concernés ;
- certaines voiries sont gérées par le Service Public de Wallonie. Il semble qu'un manque de coordination avec la Ville et un décalage dans les priorités existent.

**12% des itinéraires ne respectent pas les principes du PCC.** Il s'agit fréquemment de l'absence de piste cyclable marquée sur des tronçons limités à 50 km/h ou plus. L'aménageur y a préféré selon les cas la pose de chevrons et logos vélo, parfois disparates, mais toujours insuffisants pour offrir aux cyclistes un espace confortable, sécurisé et rapide ou encore de l'utilisation de la bande des bus par les vélos. Il peut également s'agir d'un aménagement conforme mais dans un seul sens de circulation.

**Enfin, il apparaît que parmi les tronçons aménagés respectant les 2 principes,** certains points restent problématiques pour les cyclistes. C'est le cas dans certaines zones de mixité piétons-cyclistes, sur des voiries avec trop peu de marquage suggéré ou d'un revêtement inconfortable, de Zones 30 dont la densité de trafic est telle qu'il est simplement impossible d'y rouler, du non-respect par les automobilistes des infrastructures cyclables.

## Dépenses trop dispersées et résultat trop peu efficace

Au terme de cette analyse, il est indéniable que les budgets investis ont amené et amèneront encore des améliorations dans les déplacements quotidiens des cyclistes à Liège. Liège partait de très loin. Ravel excepté, rien ou presque n'avait été fait pour les cyclistes depuis des décennies.

Toutefois, le GRACQ Liège estime que les budgets dégagés pour la politique cyclable à Liège, à savoir 4,5 millions d'euros, dans le cadre du plan Wallonie cyclable 2011-2015 n'ont pas été utilisés de la façon la plus efficace pour engendrer un transfert modal significatif vers le vélo. Le réseau actuel est loin d'être « structurant » en raison des nombreuses discontinuités et de l'éparpillement des aménagements. Comme il a été montré, les raisons sont notamment liées à d'autres projets avortés, mais plus fondamentalement au manque de priorité accordée à l'infrastructure cyclable.

La question de la place accordée au vélo est liée à celle accordée à la voiture. De ce point de vue, il faut bien reconnaître que nous sommes face à des pouvoirs publics (politiques et administrations) encore beaucoup trop favorables à la voiture, que ce soit au niveau régional ou au niveau local. Quand un Gouvernement admet que chaque euro investi dans le développement du vélo permet à la collectivité d'en économiser entre 10 et 20 (Plan Wallonie cyclable adopté le 1<sup>er</sup> décembre 2010 par le Gouvernement wallon), on est en droit d'attendre un changement clair de priorités dans les aménagements et dans la façon de penser la mobilité en ville.

Le PCC de Liège avait des objectifs clairs d'aménagements pour 2020. Après avoir dépensé les fonds Wallonie Cyclable, on voit mal comment la Ville va pouvoir atteindre les objectifs annoncés et dès lors permettre au GRACQ Liège de colorier l'ensemble des tronçons de sa cartographie en vert. Afin de se rapprocher au plus de ces objectifs, les budgets accordés au vélo par la Ville devront être bien supérieurs à sa contribution des dernières années.

Le rapport complet de l'analyse menée par le GRACQ Liège sur l'évaluation du PCC de la Ville de Liège est consultable ici : [LIEN VERS LE DRIVE](#)

J. TIRTIAUX & J. CHARLIER