



Poqwè n'a-t-i si pô d'rôleus a vélo a Lîdje ?

Regard des usagers de l'espace public Liégeois sur la mobilité douce & la politique vélo à Liège

Enquête commanditée par le GRACQ Liège réalisée durant l'année académique 2017-2018 par les étudiants de la Faculté des Sciences Sociales de l'Université de Liège sous la direction de Sébastien Fontaine, en charge du cours de Pratique de l'enquête par questionnaire

Premiers résultats dévoilés dans le cadre de la semaine de la mobilité



Contact:

Johan Tirtiaux, 0496/805673



*Les Cyclistes Quotidiens Liégeois remercient chaleureusement les étudiants
de la Faculté des sciences sociales de l'Université de Liège
ainsi que leur professeur Sébastien Fontaine
pour leur investissement dans la réalisation cette enquête*

Table des matières

L'enquête résumée en deux pages, p.4

Introduction, p.6

- 1) Éléments de contexte, p.6
- 2) Objectifs et hypothèses de l'enquête, p.8

Résultats de l'enquête, p. 10

- 1) Profil général des répondants, p. 10
- 2) Moyen(s) de déplacement utilisés à Liège, p.11

Ce qui motive les cyclistes liégeois, p. 13

Le vélo, un véritable potentiel à Liège, p. 14

Pourquoi la majorité des usagers de l'espace public liégeois n'utilisent pas le vélo ? p. 15

- 1) Les freins par ordre d'importance, p. 15
- 2) Regard sur la place du vélo à Liège, p. 17
- 3) Regard sur la politique vélo à Liège, p. 18

Comment favoriser l'usage du vélo à Liège ?, p.19

Bibliographie, p. 22

Annexe : « Réinventons Liège », p.23

L'enquête résumée en deux pages

Contexte de l'enquête

Il y a 7 ans, en 2011, Liège adoptait son Plan Communal Cyclable (PCC) avec la volonté de réaliser un véritable réseau cyclable structurant faisant la jonction entre le centre-ville et les quartiers. Malgré sa désignation comme « ville pilote Wallonie cyclable » par la région wallonne et les millions investis durant 5 ans, avec 0 itinéraires structurants réalisés de façon continue sur 6 et 0 jonctions cyclables sur 4, ce projet n'a pas tenu ses promesses. De plus, si le nombre de cyclistes augmente, l'usage du vélo reste très faible à Liège.

Aujourd'hui, la réalisation du réseau cyclable structurant n'apparaît plus dans les objectifs des autorités communales qui se focalisent sur la création d'un Ravel rive gauche pour lesquels elles ont obtenu des moyens européens et régionaux ou sur des corridors cyclables non connectés entre eux. Ces projets, certes intéressants, semblent déjà oublier la continuité et la connexion des quartiers, objectif prioritaire d'une politique cyclable urbaine. Combien d'années les habitants de St Marguerite, St Walburge, Glain, Droixhe, Cointe, Coronmeuse, Outre-Meuse, Angleur, Bressoux, Grivegnée etc devront-ils encore attendre avant de bénéficier d'un réel réseau cyclable ?

Mais les liégeois, et plus largement les usagers des rues de Liège, pourraient-ils envisager utiliser le vélo ? Si oui, à quelle condition ? Pour répondre à ces questions, le GRACQ Liège a commandé une enquête (inédite sur la population liégeoise) au Professeur Sébastien Fontaine de l'Université de Liège qui a réalisé avec ses étudiants une étude à taille réelle. L'objectif : mieux comprendre ce qui freine le déploiement du vélo à Liège.

Principaux résultats

L'enquête révèle tout d'abord **l'important potentiel de développement du vélo** à Liège. A la question « *Quand les conditions météo le permettent, considérez-vous que vos trajets quotidiens sont envisageables en vélo ?* », **il apparaît que six répondants (usagers de l'espace public Liégeois) sur 10 estiment que leurs trajets quotidiens sont envisageables à vélo**, dont quatre estiment leurs déplacements intégralement envisageables à vélo et deux l'envisagent en complément des transports en commun ou de la voiture. Quand on met ces chiffres en parallèle avec la part modale du vélo estimée actuellement à 2 à 3% des déplacements, **on mesure toute l'ampleur du potentiel de développement du vélo à Liège**. Toute la question est alors de savoir **pourquoi si peu d'usagers de Liège utilisent le vélo ?**

Les freins les plus fréquemment cités à l'utilisation du vélo sont : **la dangerosité (55,8%), la distance (50,5%), le relief (49,9%) ou le simple fait de ne pas y penser (45,9%)**. Le problème de la distance concerne toutefois essentiellement les répondants non liégeois ; les liégeois n'estiment guère la distance dans leurs déplacements quotidiens comme un réel frein. En revanche, les liégeois, bien plus que les usagers de Liège issus d'autres communes, ont un

sentiment d'incapacité à rouler à vélo. Globalement, ces réponses montrent que **les principaux freins au développement du vélo relèvent de causes sur lesquels les pouvoirs publics ont la possibilité d'agir** (infrastructures, soutien à l'achat d'un vélo à assistance électrique, formations, libération régulière de l'espace public des voitures afin de favoriser la pratique du vélo...). **Moyennant une action politique forte et raisonnée en faveur du vélo, les difficultés les plus citées par les répondants peuvent être levées.**

Les répondants révèlent une situation très négative du vélo à Liège. **Environ 9 répondants sur 10 estiment que les pistes cyclables ne sont pas présentes en nombre suffisant.** 8 répondants sur 10 estiment que les cyclistes ne disposent pas suffisamment d'espace pour rouler. Plus de 8 répondants sur 10 estiment également que **les cyclistes ne sont guère respectés par les autres utilisateurs de la route.** Enfin, 3 usagers de l'espace public liégeois sur 4 estiment que les **stationnements pour vélos ne sont pas suffisants.**

Quant à la vision de la politique de mobilité douce, **1 répondant sur 4 estime que rien ou presque n'a été fait pour les cyclistes ces dernières années et la moitié des répondants estiment que, si des améliorations ont été apportées, celles-ci restent insuffisantes. Seulement 2% estiment que Liège est désormais une ville cyclable.**

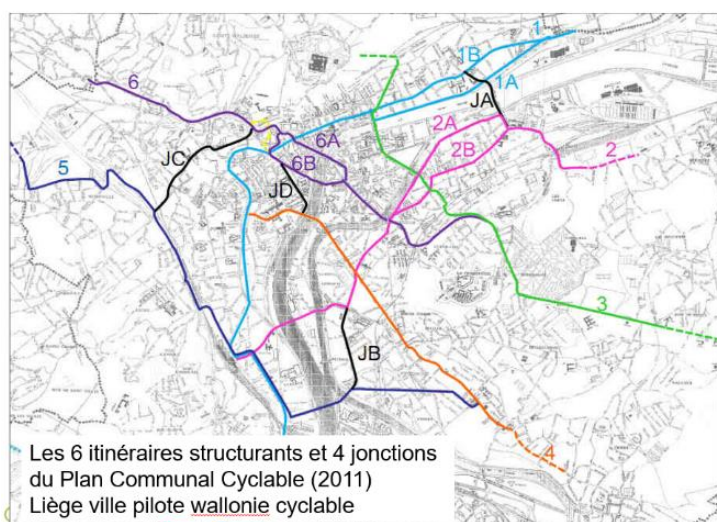
Enfin, sur le plan des mesures à prendre en faveur du vélo, 8 répondants sur 10 estiment que **la création d'un réseau cyclable séparé du reste de la circulation** est le premier levier susceptible de favoriser leur utilisation du vélo. Parmi les autres mesures plébiscitées il y a la **prime à l'achat d'un vélo électrique**, l'installation de **stationnements vélo sécurisés**, la **lutte active contre le stationnement sauvage** sur les pistes cyclables et enfin la création d'un **système de vélo en libre-service.**

Cette étude permet de dégager les conclusions suivantes. Pour lever le premier frein au développement du vélo à Liège (le sentiment de dangerosité) **la première mesure à prendre est celle du développement d'un réel réseau cyclable en site propre faisant la jonction entre le centre-ville et les quartiers.** Il importe donc de remettre sur les rails le projet qui semble déjà oublié (au profit du Ravel rive gauche ou de 15 corridors cyclables non connectés) et qui a pourtant été entamé entre 2011 et 2016 du **réseau cyclable structurant** (en site propre). Pour lever la difficulté du relief, le GRACQ suggère les primes à l'achat de Vélo à assistance électrique, le téléphérique avec vélo embarqué, les bus équipés pour embarquer les vélos... Quant au frein lié au fait de « *ne pas y penser* », le GRACQ invite les politiques à réimplanter le vélo dans l'imaginaire collectif liégeois au moyen d'évènements permettant l'usage du vélo (dimanches sans voitures...) ou de campagnes de communication sur les avantages du vélo. Il importe aussi de lutter contre le sentiment spécifique aux Liégeois de **ne pas être capables de rouler à vélo.** Ces évènements pourraient contribuer à une mise en selle régulière dès le jeune âge. A cela pourraient s'ajouter des formations délivrées gratuitement à l'ensemble des liégeois. Enfin les cyclistes et non cyclistes liégeois attendent une **politique de lutte contre le stationnement sauvage sur les pistes cyclables.**

Introduction

1. Éléments de contexte

En 2011, la ville de Liège adoptait le Plan Communal Cyclable (PCC). L'objectif ? Réaliser un réel réseau cyclable faisant la jonction entre le centre-ville, les points névralgiques (gares...) et les quartiers. Concrètement, la ville identifiait 6 itinéraires cyclables structurants et 4 jonctions fondées sur des pistes cyclables marquées ou séparées du trafic dans les zones autorisant le 50km/h et des bandes cyclables suggérées dans les zones à 30km/h. Une décision inédite qui venait répondre aux attentes des cyclistes liégeois jusque-là largement laissés pour compte par la politique de mobilité de la ville. Sur cette base, la même année, Liège était désignée « Liège ville pilote Wallonie cyclable » par la région wallonne, bénéficiant alors d'un budget d'un million par an pendant 5 ans (dont environ 300.000€ annuels de fonds communaux) pour réaliser ce plan cyclable.

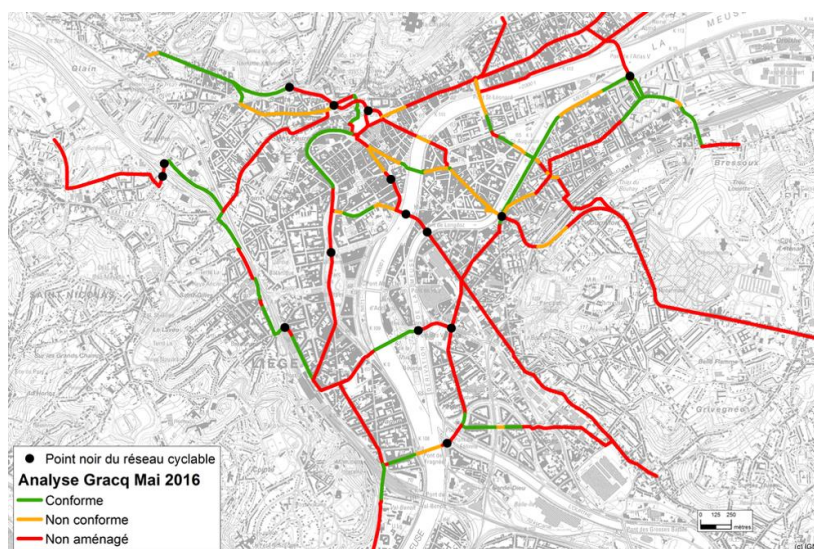


Ce plan a été salué par le GRACQ Liège tant il constitue une première étape importante pour le développement du vélo. Lors des dernières consultations mises en œuvre par les autorités communales, il s'est d'ailleurs avéré que ce plan répondait aux attentes de la population. Lors de la consultation du Projet de ville 2012-2022 (p.37) 38,5% des répondants demandaient « la mise en œuvre du plan global en faveur

du vélo ». Le rapport précisait que « *Les commentaires vont (...) dans le sens de davantage*

d'aménagements pour les cyclistes et la mise en place de pistes cyclables sécurisées (et pas seulement marquées) et continues. » Plus récemment, lors de « Réinventons Liège », en 2017, il est apparu que sur les 40 propositions les plus plébiscitées, 10 portaient sur le développement d'infrastructures cyclables (voir Annexe 1) avec à nouveau un fort accent sur un réseau cyclable « à la hollandaise ».

Pourtant **ni le Plan communal cyclable ni la désignation de Liège comme ville pilote pour le vélo, ni ces consultations n'ont engendré les évolutions espérées.** En 2016, le GRACQ Liège a réalisé une étude¹ visant à cartographier les réalisations en distinguant les nouveaux aménagements conformes aux critères initialement définis ($\geq 50\text{km/h}$: PCM ou PCS et 30km/h = BCS) en vert, les réalisations nouvelles non conformes et de qualité insuffisantes en oranges, et les tronçons non réalisés, en rouge.



Le constat était particulièrement sévère :

Sur 6 itinéraires structurants annoncés, aucun n'était réalisé de façon continue (et ils étaient tous très loin de l'être)

Sur les 4 jonctions cyclables aucune n'était réalisée.

¹ Voir <https://www.gracq.org/actualites-du-gracq/liege-45-millions-nont-pas-suffi> ou Tirtiaux & Charlier, 2017

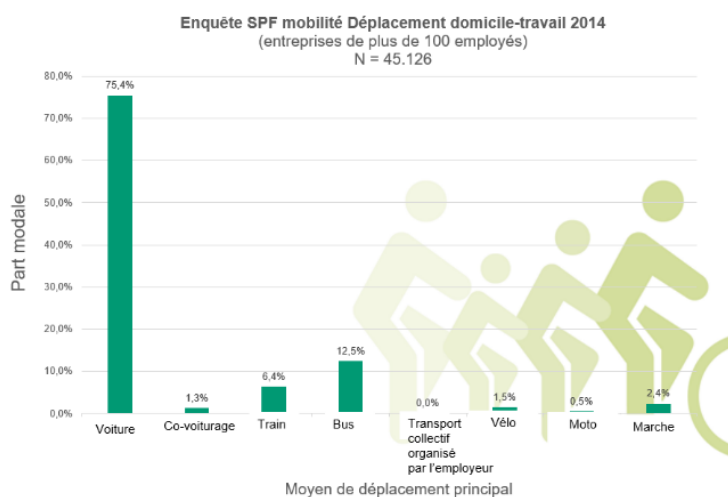
Au total **seulement 23 % du réseau (8km) était en conformité aux principes initiaux** ; même s'il fallait encore nuancer car une large part de ces 8km comportait (et comporte toujours) des problèmes (P. ex. le stationnement sauvage sur les pistes cyclables du Bd de la Sauvenière ; conflits piétons-cyclistes rue du Plan incliné...).

Evaluation PCC Mai 2016	Conforme PCC		Non conforme PCC		Non aménagé		Total
	Km	%	km	%	km	%	
Itinéraires	8,7	23	4,7	12	25,1	65	38,4
Jonctions	0,3	7	0,3	8	3,0	85	3,5
Total général	8,9	21	5,0	12	28,0	67	41,9

Nous sommes en 2018 et cette évaluation reste tout à fait d'actualité. Depuis lors, faute du soutien de la région wallonne (arrêté en 2016), rien ou quasi n'a plus été réalisé de ce Plan Communal Cyclable, à l'exception de la création de deux zones 30 à Bressoux et dans le Longdoz (sans toutefois y réaliser les bandes cyclables pourtant prévues dans le PCC). Mentionnons que, tout récemment, un petit tronçon du PCC a été mis en chantier avec la création de la jonction cyclable (le « corridor cyclable ») au XX août.

2. Objectifs et hypothèses de l'enquête

A quelques encablures des élections communales, le GRACQ Liège souhaitait que soit réalisée une véritable enquête sur le rapport des usagers de Liège au vélo. L'origine de cette enquête tient à une question : **Pourquoi si peu d'usagers de Liège utilisent le vélo comme moyen de déplacement régulier ?**



En effet, la situation du vélo à Liège est aujourd'hui préoccupante : d'un côté les enquêtes révèlent une part modale du vélo comme moyen de déplacement principal très faible. La dernière étude sérieuse remonte à 2016 (chiffres de 2014) et observait une part modale de 1.5%... (SPF mobilité, 2016)

Toutefois, les comptages réalisés par la ville de Liège ont révélé une augmentation des cyclistes, particulièrement depuis 2014. C'est la raison pour laquelle on estime la part modale vélo aujourd'hui à 2-3%. Ce qui reste très faible en regard de l'objectif des 10% annoncés depuis deux législatures par les partis au pouvoir à Liège.

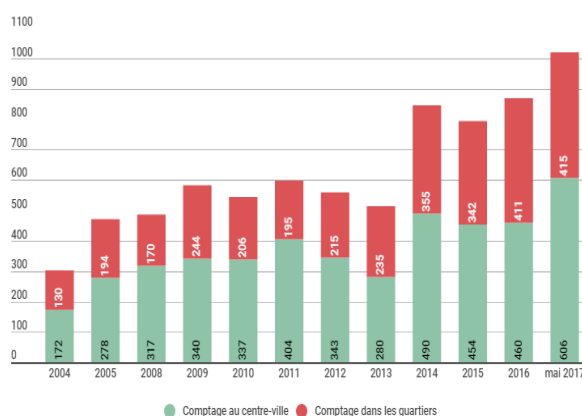
Premier objectif de cette enquête, le GRACQ Liège souhaitait savoir si, dans le chef des usagers de Liège, le développement du vélo à Liège avait atteint son apogée (rencontrant des freins sur lesquels il semble peu possible de jouer) ou si les usagers de l'espace public liégeois considèrent le vélo comme envisageable dans leurs déplacements quotidiens mais sont freinés par certains éléments sur lesquels il est possible d'agir. **L'hypothèse du GRACQ Liège est que le sentiment d'insécurité associé au manque profond d'infrastructure cyclable constitue une chape de plomb qui empêche le vélo de véritablement prendre son essor à Liège**, comme il le fait pourtant aujourd'hui dans de nombreuses villes (Bruxelles, Londres, Paris...).

Second objectif, le GRACQ souhaitait **connaître l'avis des usagers de Liège sur les infrastructures cyclables liégeoises et sur l'attitude des autres usagers vis-à-vis des cyclistes.**

Troisième, objectif, il s'agissait également de **savoir, en regard du plan « Liège ville pilote Wallonie cyclable » si les usagers de Liège avaient perçu une évolution dans la politique de mobilité à Liège en faveur du vélo et si celle-ci était jugée suffisante.**

Enfin, quatrième objectif, il s'agissait de **mieux connaître les motivations de ceux qui optent pour le vélo dans leurs déplacements à Liège.** L'usage (marginal) du vélo est-il une affaire idéologique d'« écolos-bobos » ou est-ce davantage une forme ressentie de solution aux problèmes de mobilité que connaît la cité ardente ?

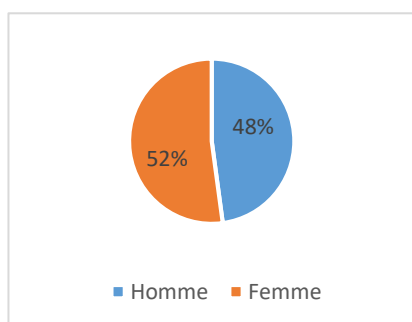
Moyenne des comptages effectués entre 8h et 9h dans huit points du centre-ville et 10 points dans les quartiers. Les comptages sont effectués deux fois par an, un mardi ou un jeudi de mai et de septembre.



Remarque | Les années 2006 et 2007 ne sont pas reprises dans les comptages

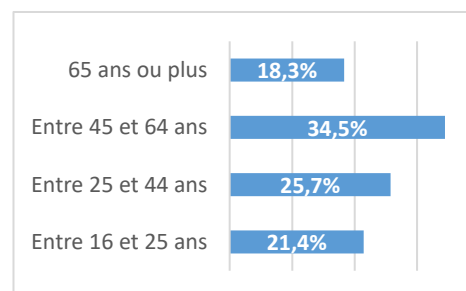
Résultats de l'enquête

1) Profil général des répondants

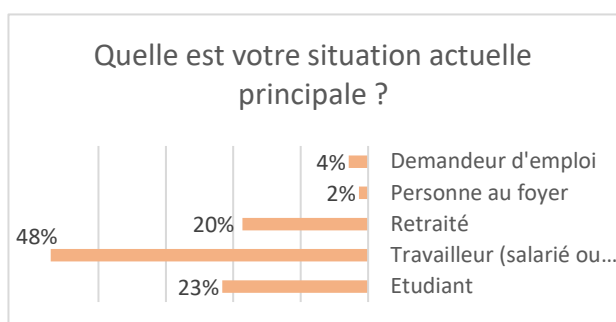


L'échantillon de cette enquête a été recruté durant l'année académique 2017-2018 au hasard des rues de Liège par les étudiants de l'Université de Liège dans le cadre du cours de Pratique de l'enquête par questionnaire, sous la direction du Professeur Sébastien Fontaine.

Au total, **678 répondants** ont répondu à l'enquête, dont **48% d'hommes et 52% de femmes**.

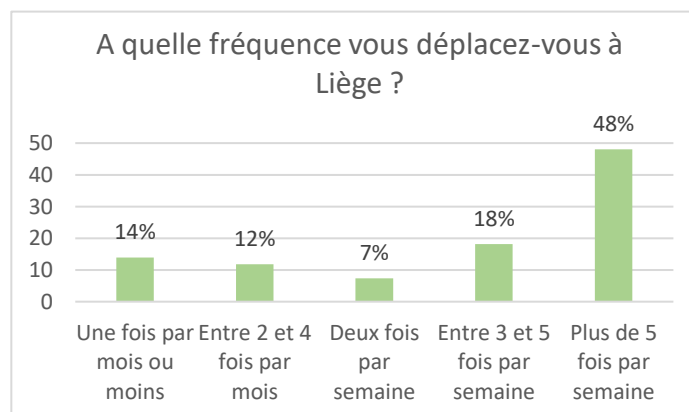


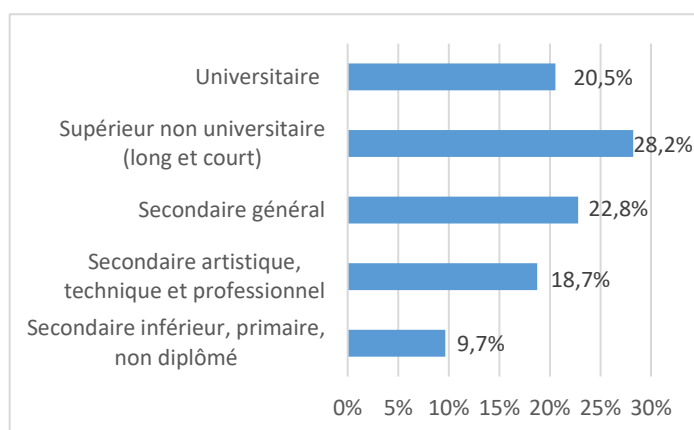
La population enquêtée **couvre toutes les catégories d'âge à partir de 16 ans**. La moyenne d'âge de l'échantillon est de 45 ans.



L'échantillon est composé pour **moitié des travailleurs, d'environ un quart d'étudiants ; 20% des répondants sont retraités, 4% sont de demandeurs d'emploi et 2% de personnes au foyer**.

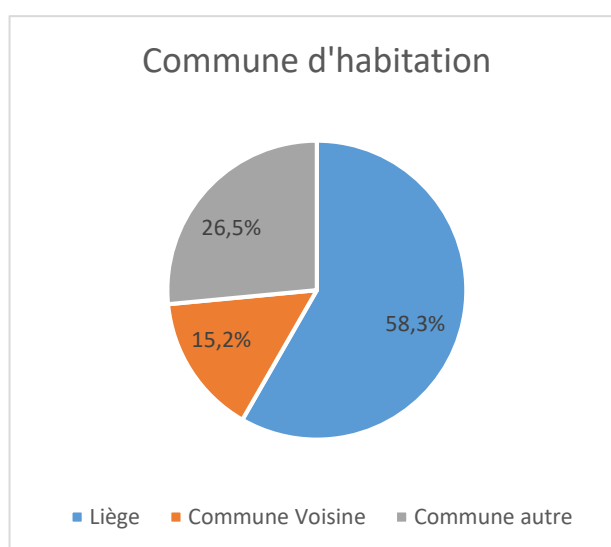
L'échantillon constitue une photographie de la diversité des usagers de l'espace public à Liège. Une **large majorité des répondants sont des usagers fréquents et occasionnels des rues de Liège**. Environ la moitié s'y déplacent plus de 5 fois par semaine et un quart des répondants s'y déplacent au moins 2 fois par semaine. Dans une proportion moindre, l'enquête recueille également le regard d'usagers plus occasionnels et de passage.





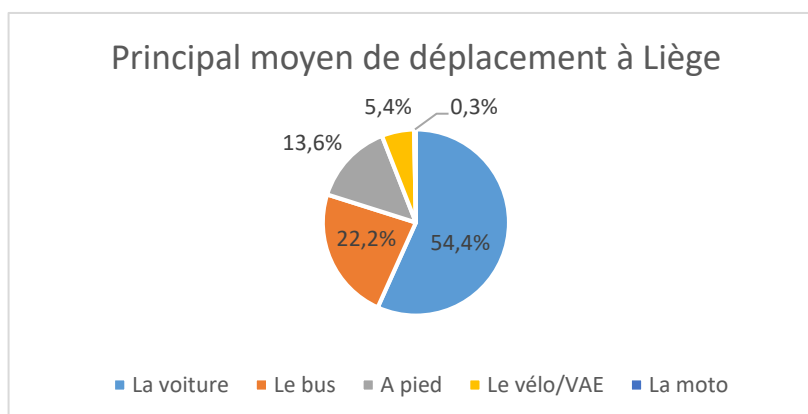
L'échantillon comporte des personnes au **niveau de diplômes variés** avec 20.5% d'universitaires, 28.2% de diplômés de haute école, 22.8% de diplômés du secondaire général, 18.7% de diplômés du secondaire, artistique, technique et professionnel et 9.7% de répondants diplômés du secondaire inférieur, du primaire ou non diplômés.

58.3% des répondants vivent à Liège, 15.2% vivent dans une commune avoisinante de Liège et 26.5% vivent dans une autre commune. 66% des répondants travaillent, étudient ou ont leurs activités régulières dans la commune liégeoise.



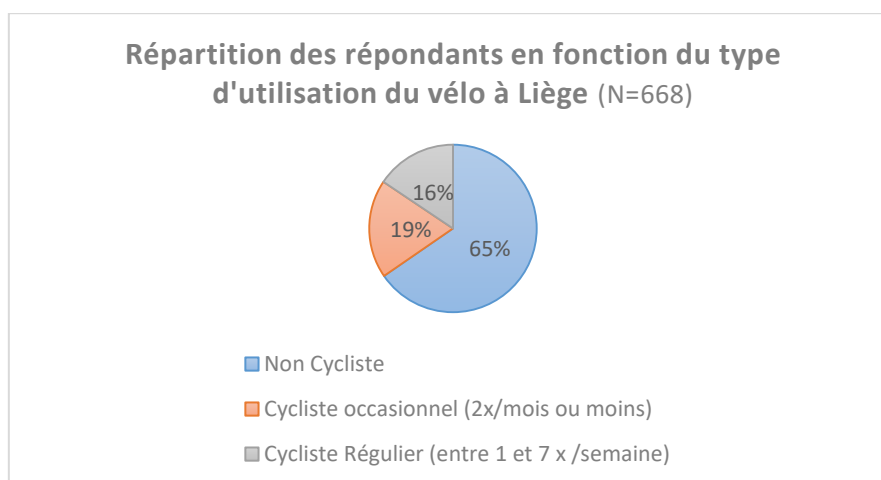
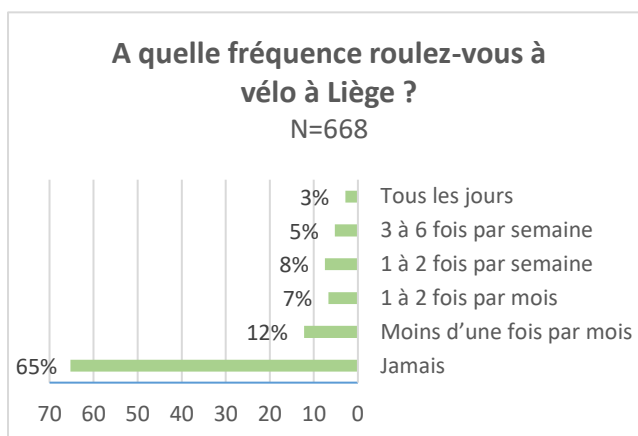
2) Moyen(s) de déplacement utilisés à Liège

Les usagers de Liège répondants à l'enquête **se déplacent avant tout en voiture (54.4%) et dans une moindre mesure en bus (22.2%)**. 13% des répondants s'y déplacent à pied. **Le vélo comme moyen de déplacement principal est cité par 5.4% des répondants** (dont 0.4% utilisent des vélos à assistance électrique). Quant à l'usage de la motocyclette, il est marginal chez les répondants (0.3%).



Précisons que cette photographie des moyens de déplacement des répondants n'a pas pour prétention d'être représentative des pratiques réelles de l'ensemble des utilisateurs de l'espace public liégeois. L'échantillon est le fruit des démarches des étudiants de l'ULiège qui, au hasard de leurs rencontres dans les rues de la cité ardente, ont recruté des répondants. Cet échantillon vise avant tout à **identifier les représentations de différentes catégories d'utilisateurs de Liège (notamment les cyclistes et les non cyclistes) sur la thématique du vélo à Liège.** Aussi, pour la suite de l'enquête, schématiquement nous distinguerons, sur la base de la fréquence d'utilisation du vélo à Liège trois grands types de cyclistes liégeois.

Nous considérerons les 65% des répondants qui disent ne jamais utiliser le vélo à Liège comme des **non-cyclistes**. Les 19% de répondants qui avancent utiliser le vélo à Liège une à deux fois par mois ou moins sont qualifiés de **cyclistes occasionnels**. Enfin les 16% de répondants qui avancent utiliser au moins une fois par semaine (souvent plus) le vélo à Liège sont considérés comme des **cyclistes réguliers**.

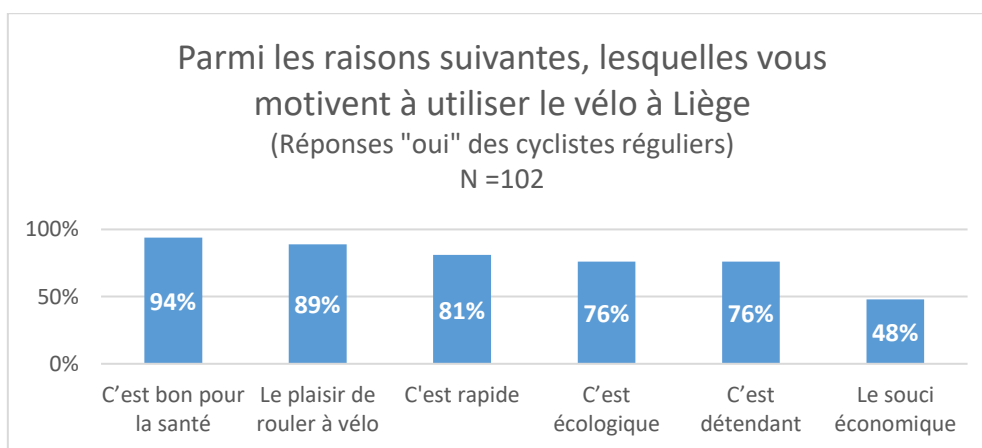


Ce qui motive les cyclistes liégeois

Commençons par identifier les motivations qui poussent les cyclistes liégeois à enfourcher un vélo. Pour cela, nous nous sommes focalisés sur les réponses des « cyclistes réguliers », pratiquants le vélo à Liège au minimum une à deux fois par semaine (et pour la plupart d'entre eux plus souvent que cela). Les répondants étaient invités à répondre par « oui » ou par « non » à une série de motivations qui leur étaient proposées.

Il en ressort que c'est en premier la question de la **santé** qui motive les cyclistes réguliers à Liège (94%) suivie du **plaisir de rouler à vélo** (89%). Vient ensuite la raison de la **rapidité** (81%). Dans une ville particulièrement embouteillée - Liège est la troisième ville la plus embouteillée de Belgique (Source : Tom Tom Traffic Index), le **vélo apparaît donc aux yeux des cyclistes comme une solution de déplacement plus efficace**. On rejoint là un des motifs principal d'utilisation du vélo constaté dans d'autres enquêtes, à Copenhague notamment. Le motif **écologique** (76%) vient ensuite avec également le caractère « **détendant** » (76%) d'un déplacement à vélo. Le fait que la motivation écologique ne soit pas parmi les réponses les plus fréquentes permet de revenir sur un cliché assez récurrent qui associe le cycliste urbain à l'écologie. Si cette motivation est présente, ce sont avant cela des motivations liées à la santé, au plaisir ou à l'efficacité de la solution vélo qui priment.

Enfin, le **souci économique** est mentionné comme motivation pour 48% des cyclistes réguliers. Cette proportion est non négligeable mais il semble bien que le vélo comme réponse au problème du déplacement de personnes rencontrant des difficultés financières ne soit pas la réalité première des cyclistes liégeois. Ceci peut être mis en lien avec le constat souvent posé que le « retour de la bicyclette » que nous observons depuis quelques années dans de nombreux pays est plutôt le fait des catégories sociales moyennes et aisées (Héran, 2014).

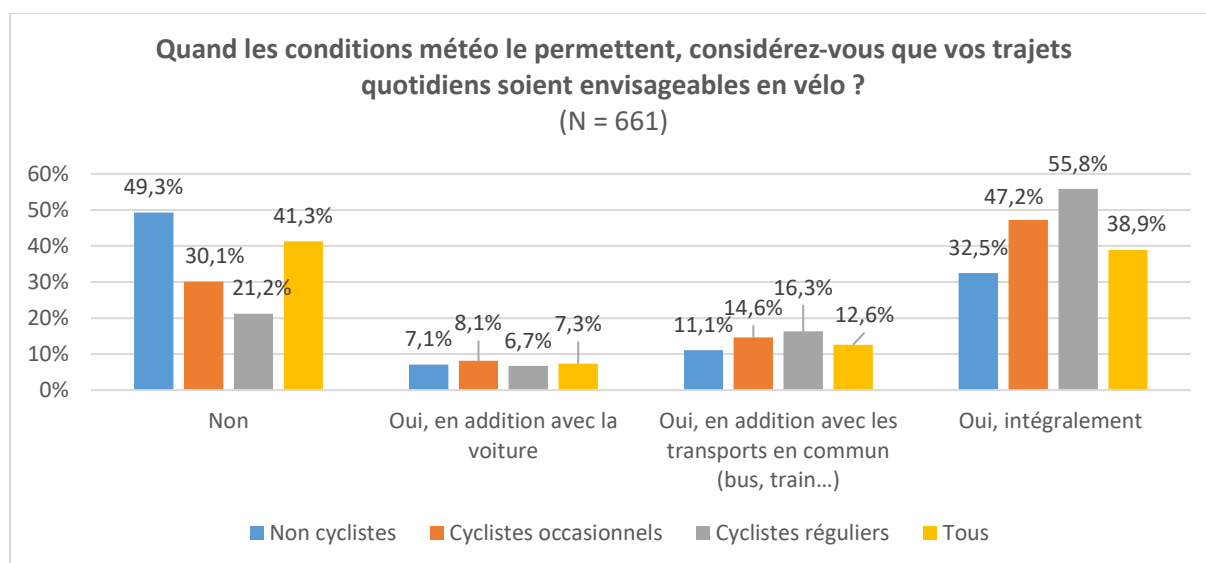


Le vélo, un véritable potentiel à Liège

Cette enquête cherche à identifier le potentiel de développement de l'usage de la petite reine en cité ardente. Une question visait à connaître la **part des usagers des rues de Liège qui estiment que leurs trajets quotidiens sont envisageables à vélo**.

Il apparaît que, sur l'ensemble des répondants, **38.9% estiment que quand les conditions météo le permettent leurs trajets quotidiens sont intégralement envisageables à vélo**. **12.6% estiment que le vélo est envisageable en addition avec les transports en commun pour une part du trajet et 7.3% avec en complément le recours à la voiture**. Quand on met ces chiffres en parallèle avec la part modale du vélo estimée actuellement à 2 à 3% des déplacements, on mesure l'ampleur du potentiel de développement du vélo à Liège.

Affinons ce diagnostic. Si on regarde spécifiquement les réponses de ceux qui n'utilisent jamais le vélo à Liège ou seulement occasionnellement, le potentiel de conversion de ces « non cyclistes » et « cyclistes occasionnels » vers le vélo reste très important. **Environ un tiers des non cyclistes et presque la moitié des cyclistes occasionnels considèrent que leurs déplacements quotidiens sont intégralement envisageables à vélo**. S'ajoutent 11.1% des non cyclistes et 14.6% des cyclistes occasionnels qui pourraient recourir au vélo en addition au transport en commun et respectivement 7.1% des non cyclistes et 8.1% des cyclistes occasionnels en addition à la voiture. Au total, **1 « non cycliste » sur 2 et 7 « cyclistes occasionnels » sur 10 estiment leurs déplacements quotidiens envisageables à vélo**.

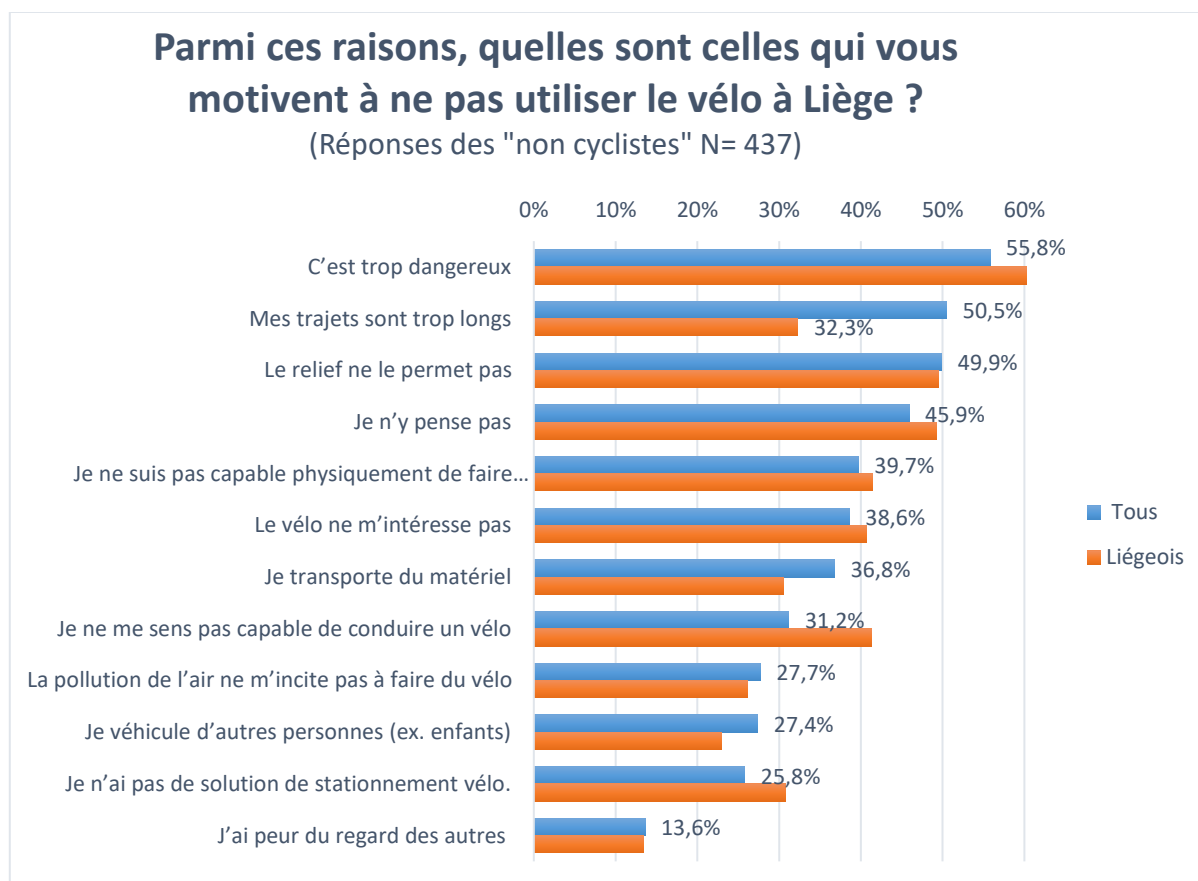


Le constat est très clair. La majorité des usagers de Liège qui n'utilisent jamais ou seulement occasionnellement le vélo à Liège estiment, de leur propre aveu, que leurs déplacements sont envisageables en vélo (en cas de météo favorable). La grande question est donc : « si ces déplacements quotidiens sont envisageables à vélo, pourquoi le recours au vélo est-il si rare ? »

Pourquoi la majorité des usagers de l'espace public liégeois n'utilisent pas le vélo ?

1) Les freins par ordre d'importance

Tentons d'identifier les freins qui, dans les représentations des usagers de Liège, expliquent leur frilosité à recourir au vélo. La détermination de ces freins est une information clé pour identifier des leviers susceptibles de favoriser via notamment l'action politique un plus grand recours au vélo dans les déplacements quotidiens. La question des raisons du non usage du vélo a été adressée uniquement à ceux que nous avons qualifiés de « non cyclistes » qui n'utilisent jamais le vélo à Liège.



Sans guère de surprise, le frein le plus fréquemment cité par les répondants est **la dangerosité**. Liège est perçue par de nombreux utilisateurs comme **une ville insécurisée pour les cyclistes**. Ce sentiment est encore plus marqué chez les habitants de Liège.

Si on regarde les réponses de l'ensemble des répondants (non cyclistes), la **longueur des trajets** est le second frein avancé. Toutefois, assez logiquement, une différence très nette apparaît dès lors qu'on ne regarde que les réponses des liégeois pour lesquels ce frein n'arrive qu'en septième position.

Ensuite, pour l'ensemble des répondants, **le relief** constitue le troisième grand frein au recours au vélo ; argument qui arrive même en seconde position chez les liégeois.

La quatrième raison la plus souvent évoquée tient au fait que les usagers de Liège **n'y pensent pas**. Cette même explication est particulièrement forte dans la chef des liégeois. A Liège, le vélo ayant une présence marginale dans l'espace public, il n'est tout simplement guère une solution présente dans l'imaginaire collectif.

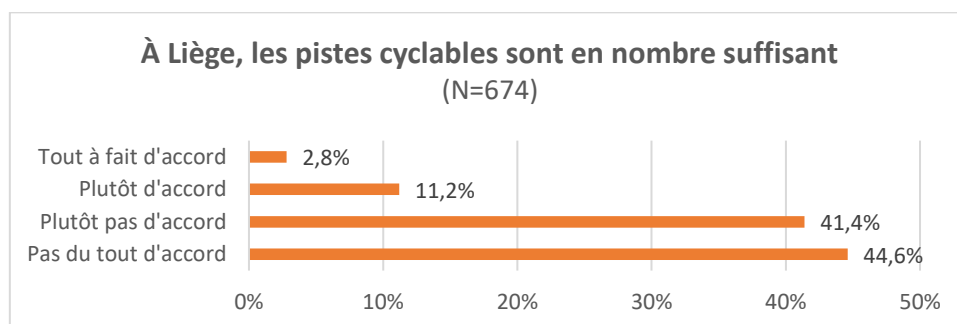
Ensuite, vient la difficulté des **capacités physiques** de réaliser les trajets à vélo et **l'absence d'intérêt pour le vélo**, mentionnée par 4 répondants non cyclistes sur 10. Parmi les autres raisons invoquées on retrouve de façon moins marquée le fait de **devoir transporter du matériel, le sentiment de ne pas être capable de rouler à vélo, la pollution de l'air, le transport d'autres personnes ou le problème du stationnement pour le vélo**. La peur du regard des autres n'est guère un frein aux yeux des répondants à l'enquête.

On peut toutefois pointer le fait que **les répondants habitants de Liège sont particulièrement freinés par un sentiment de ne pas être capable de rouler à vélo** et, dans une moindre mesure, **par le problème du stationnement du vélo**. La première difficulté tient probablement au fait les habitants du milieu urbain liégeois n'ont guère eu l'occasion d'expérimenter régulièrement la conduite d'un vélo, là où la pratique est plus aisée et fréquente en milieu plus rural. La seconde difficulté du stationnement d'un vélo peut être particulièrement liée au liégeois gens qui vivent en appartement et disposent de peu de place.

Conclusion : De façon générale, si on met la question de la distance de côté qui concerne, nous l'avons vu, avant tout les usagers de Liège non-résidents à Liège, il ressort que **les principaux freins au développement du vélo relèvent de causes sur lesquels les pouvoirs publics ont la possibilité d'agir**. En effet, la question de l'insécurité trouve des solutions du côté des aménagements cyclables et de la régulation des vitesses des usagers motorisés. La question du relief a des solutions avec le soutien à l'achat de vélos à assistance électrique ou à la mise en œuvre de téléphériques ou de système de bus équipés pour charger des vélos. Le sentiment de ne pas être capable de rouler à vélo peut être solutionné à la fois par des aménagements qui en permettraient la pratique dès le jeune âge ou, par exemple, par l'instauration régulière de journées sans voiture ouvrant la possibilité d'expérimenter le vélo sans danger. **Moyennant une action politique forte et raisonnée en faveur du vélo, les difficultés les plus citées par les répondants pourraient être levées.**

2) Regard sur la place du vélo à Liège

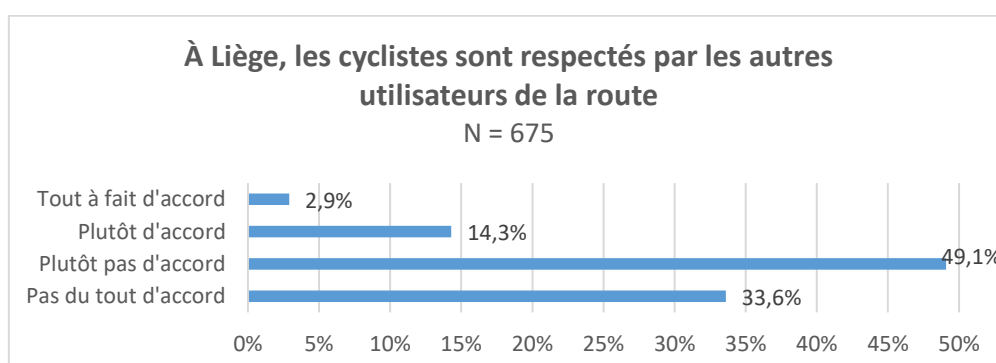
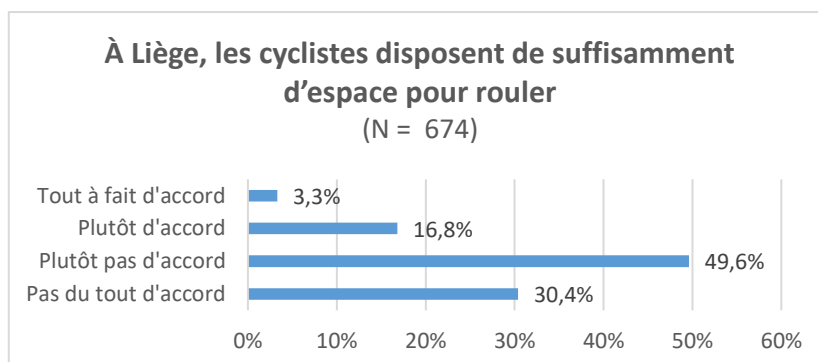
Approfondissons la perception des usagers de Liège quant à la situation du vélo en cité ardente. Si les usagers de Liège mentionnent l'insécurité comme premier frein au recours au vélo, il semble que cette vision est associée à une **perception très négative des aménagements cyclables proposés aux liégeois. Environ 9 répondants sur 10 estiment que les pistes cyclables ne sont pas présentes à Liège en nombre suffisant.** Les tests statistiques ne révèlent aucune différence significative entre cyclistes réguliers, cyclistes occasionnels et non cyclistes. Tous partagent cette perception.



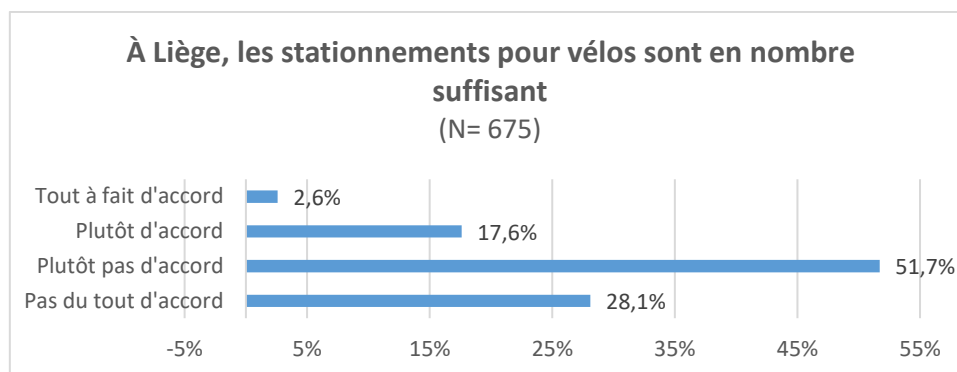
8 répondants sur 10 estiment également que **les cyclistes ne disposent pas suffisamment d'espace pour rouler.**

Plus de 8 répondants sur 10 estiment également que **les cyclistes ne sont guère respectés par les autres utilisateurs de la route.**

A nouveau, il n'y a pas de différence statistique significative entre cyclistes réguliers, cyclistes occasionnels et non cyclistes. Tous partagent cette perception.



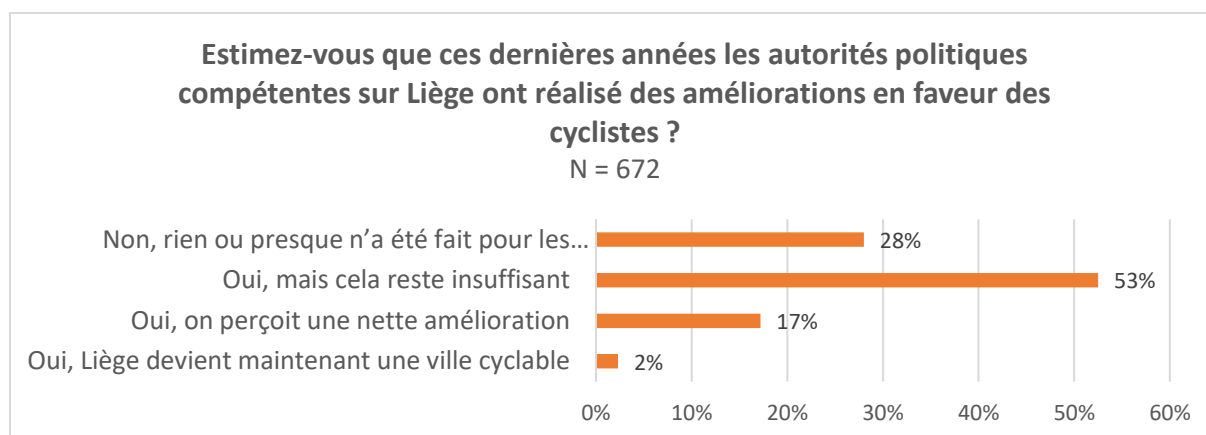
Enfin, 3 usagers de l'espace public liégeois sur quatre répondants à l'enquête estiment que les stationnements pour vélos ne sont pas présents en nombre suffisant.



3) Regard sur la politique vélo à Liège

L'enquête a également sondé la **perception de la politique vélo menée à Liège**. L'objectif était d'identifier la perception des améliorations apportées par la mise en œuvre du Plan Communal Cyclable associée à la désignation de Liège comme « ville pilote Wallonie cyclable » par la région wallonne en 2011 (associée à 1 million/an pendant 5 ans).

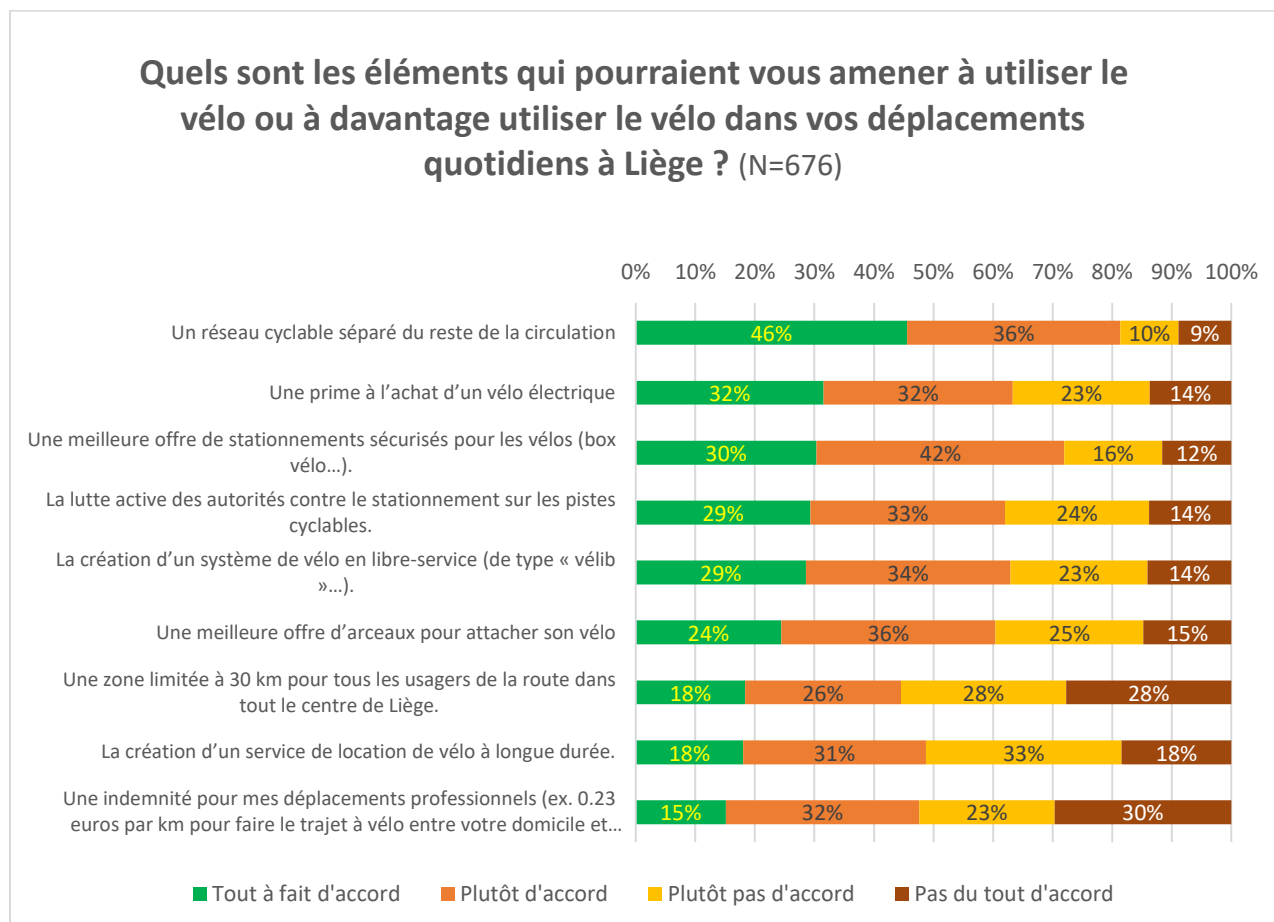
Le constat s'avère assez sévère puisque 1 répondant sur 4 estime que rien ou presque n'a été fait pour les cyclistes et que la moitié des répondants estiment que si des améliorations ont été apportées, celles-ci restent insuffisantes. 17 % des répondants perçoivent une nette amélioration et **seulement 2% estiment que Liège est désormais une ville cyclable.**



Le GRACQ Liège l'avait déjà pointé dans ses évaluations menées en 2016. On sait maintenant que les usagers de Liège partagent cette analyse : la réalisation du projet « Liège ville pilote Wallonie cyclable et du Plan communal cyclable entamée en 2011 n'a pas tenu ses promesses. Les usagers de Liège estiment que la situation du vélo à Liège (infrastructure, sécurité...) reste très insuffisante.

Comment favoriser l'usage du vélo à Liège ?

Approfondissons notre réflexion quant aux facteurs susceptibles d'amener les usagers de Liège à davantage recourir au vélo. Il a été demandé aux répondants d'identifier **les éléments qui pourraient les amener à utiliser le vélo ou à davantage utiliser le vélo dans leurs déplacements quotidiens.**



Il ressort nettement que **la création d'un réseau cyclable séparé du reste de la circulation est le premier levier susceptible de favoriser l'usage du vélo. 80% des répondants sont de cet avis.** Ce premier facteur est la réponse logique au sentiment d'insécurité déclaré qui freine les usagers de Liège.

Les quatre facteurs suivants sont très proches en ordre de préférence. Vient tout d'abord la **prime à l'achat d'un vélo électrique** qui rencontre le plus de réponse « tout à fait d'accord ». Vient ensuite la question des **stationnements vélo sécurisés**, la **lutte active contre le stationnement sauvage sur les pistes cyclables** et enfin la création d'un **système de vélo en**

libre-service. L'amélioration de l'offre d'arceaux est encore avancée par plus de la moitié des répondants. Viennent ensuite la Zone 30, les services de location longue durée et une indemnité vélo.

Ces réponses sont particulièrement intéressantes tant elles pointent, dans le ressenti des usagers de Liège, des manquements importants à la politique de mobilité de la ville.

On se rend compte tout d'abord que l'objectif voté en 2011 de créer un « réseau cyclable structurant » reste bien un enjeu primordial. Certes les réalisations de ce Plan Communal Cyclable n'ont, à ce jour, pas tenu leurs promesses et, on s'en rend compte, les autorités compétentes sur les voiries de Liège privent de ce fait les usagers de Liège de cette solution de déplacement. Toutefois, si les autorités communales semblent déjà avoir oublié cet objectif au profit du « Ravel en rive gauche » ou de « 15 corridors vélos » non connectés les uns aux autres, **c'est bien d'un réseau continu, sécurisé, en site propre et véritablement connecté que les usagers de Liège ont besoin pour recourir davantage au vélo.**

La **prime à l'achat d'un Vélo à assistance électrique** est également absente à Liège, à l'exception d'une réduction de 10% proposée par l'asbl Pro-Vélo (en partie soutenue par les autorités communales) à la suite d'une location test d'un Vélo à assistance électrique. Or, certaines communes proposent des primes de 15% de la valeur du vélo, d'autres proposent 300€. Certaines y mettent une progressivité liée au niveau de revenu. Il s'agit certainement là une politique qui pourrait davantage être soutenue par la ville.

Le problème des **stationnements sécurisés** est également un frein majeur à l'utilisation du vélo à Liège et cela n'est pas sans lien avec le développement du Vélo à assistance électrique. Le seul parking de ce type à Liège est situé aux Guillemins et est largement saturé. Le GRACQ Liège demande depuis de nombreuses années l'installation de box vélos et/ou l'obligation faite de prévoir des espaces sécurisés pour les vélos au sein des parkings en ouvrage liégeois. Or, les choses viennent seulement d'évoluer récemment, au départ d'une initiative privée, avec la création toute récente de places de stationnement sécurisées au sein du parking St Denis. La ville projette désormais l'installation de 20 box vélos. Cette enquête pointe toute la pertinence de cette toute nouvelle politique qu'il faudra très certainement rapidement accentuer.

Autre élément, avec la **lutte active contre le stationnement sauvage sur les pistes cyclables** les répondants pointent un autre problème majeur des déplacements à vélo. Les pistes cyclables sont rares et de surcroît quotidiennement colonisées en toute impunité par les voitures. Le conseiller communal François Schreuer a demandé à plusieurs reprises au Bourgmestre les chiffres des verbalisations policières contre ce stationnement sauvage, sans obtenir de réponse substantielle. Le sentiment général au sein du GRACQ Liège est que ce stationnement sauvage se réalise aujourd'hui en toute impunité. Les cyclistes attendent une véritable politique pro-active sur ce plan.

Enfin la création d'un **système de vélo en libre-service** est avancée ; ce qui traduit un certain décalage entre les attentes des liégeois et les choix des politiques liégeois qui, il y a des années, ont fait le choix de ne pas proposer une telle offre de vélo (contrairement à Namur, Bruxelles, Paris qui ont pourtant rencontré un vif succès...). Une position qui mériterait peut-être d'être réinterrogée.

Enfin, on peut également commenter le fait que **la Zone 30** est mentionnée de façon un peu moins massive, par 44% des répondants. La ville de Liège a réalisé deux avancées à ce niveau avec la mise en Zone 30 des quartiers de Bressoux et du Longdoz (sans toutefois intégrer d'éléments contraignants les automobilistes à respecter cette vitesses). Reste que, à Liège, la densité automobile dans de tels quartiers est si importante que le ralentissement du trafic ne saurait être une mesure suffisante pour les rendre « cycle friendly ». Nécessaire sans doute, mais pas suffisante. La priorité des répondants pour leur permettre d'utiliser le vélo passe bien avant cela par un véritable réseau cyclable éloigné du trafic.

Bibliographie

Héran Frédérique, 2014, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe*, de 1817 à 2050, Paris, La Découverte.

SPF mobilité, 2016, *Diagnostic des déplacements domicile - lieu de travail 2014*, Service public fédéral Mobilité et Transports

Tirtiaux Johan & Charlier Julien, 2017, *Le plan Wallonie cyclable à Liège*, Revue Dérivations, pp. 210-219.

ANNEXE 1. Réinventons Liège 2017 ; les 40 propositions les plus plébiscitées

#	Titre de l'idée	Catégorie	Sous-catégorie	Auteur	Vote +	Vote -	Vote total	Vote net
1	855 - Des casiers solidaires pour les sans abris	Inclusion sociale	n/a	Les Sentinelles de la Nuit et Fleur Service S	527	10	537	517
2	935 - Un vrai réseau de pistes cyclables	Mobilité	Vélo;	liege2050	514	8	522	506
3	513 - Des bus électriques	Mobilité	Mobilité électrique;	Atelier Citoyens	422	6	428	416
4	223 - Des bus électriques	Transition énergétique	Mobilité électrique;	max fly	391	1	392	390
5	560 - Récupération eau de pluie	Transition énergétique	Energie renouvelable et économie	Isabelle Balsaux	376	1	377	375
6	031 - Créer un réseau cyclable cohérent et continu	Mobilité	Vélo; Infrastructures;	Johan T	374	7	381	367
7	737 - Ry-Ponet : un vaste espace vert à préserver	Espaces verts, Végétalisation, Agriculture urbain	Espaces verts;	Plateforme Ry-Ponet	464	121	585	343
8	158 - Faire de Liège, une ville verte	Transition énergétique	Energie renouvelable et économie	JP	335	2	337	333
9	808 - Un centre ville piétonnier élargi	Mobilité	Piéton;	Clarence	346	16	362	330
10	943 Mobilité - Liège plus cyclable !	Mobilité	Vélo;	Benoit Caprasse	335	14	349	321
11	097 - Ticket de transport unique	Mobilité	Transport public;	Lidjeu	311	2	313	309
12	849 - Favoriser les commerces du centre-ville	Mobilité	Transport public;	Clarence	309	1	310	308
13	444 - Un réseau cyclable de qualité hollandaise	Mobilité	Vélo;	Lidjeu	311	8	319	303
14	926- Améliorer l'intégration, l'accès aux pistes cyclables	Mobilité	Vélo;	Matthhieu	311	10	321	301
15	672 - Réaffectation de bâtiments à l'abandon	Inclusion sociale		Vincenzo	307	6	313	301
16	083 - Rénover les serres du Jardin Botanique	Art, Culture, Patrimoine, Tourisme	Patrimoine;	Henri M.	301	2	303	299
17	013 - Favoriser les produits bio et locaux dans les cantines	Espaces verts, Végétalisation, Agriculture urbain	Agriculture et Alimentation;	Ville de Liège	316	21	337	295
18	036 - Mettre en place des bus de nuit	Mobilité	Transport public;	Redlight	296	3	299	293
19	727- Transports nocturnes	Mobilité	Transport public;	Atelier Citoyens	295	3	298	292
20	643 - Autonomie énergétique 100% renouvelable en 2050	Transition énergétique	Energie renouvelable et économie	Lidjeu	293	3	296	290
21	220 - Opter pour un éclairage public LED	Transition énergétique	Energie renouvelable et économie	Vinciane Jansen	295	7	302	288
22	596- Nettoyons nos façades et nos monuments !	Art, Culture, Patrimoine, Tourisme	Patrimoine;	Pepete	283	1	284	282
23	782 - Soutenir les petits producteurs locaux	Espaces verts, Végétalisation, Agriculture urbain	Agriculture et Alimentation;	Lidjeu	296	16	312	280
24	225 - Rue et place Cathédrale piétonnes	Mobilité	Piéton;	GG Lg	292	12	304	280
25	012 - Créer un couloir de mobilité douce le long de la Meuse	Mobilité	Vélo;	Ville de Liège	281	2	283	279
26	634- Sensibiliser au zéro-déchet	Transition énergétique	Energie renouvelable et économie	Léa Zyra	285	7	292	278
27	539 - Finalisation des pistes cyclables de Liège	Mobilité	Vélo;	YvanBernard	284	6	290	278
28	162 - Végétaliser Liège.	Espaces verts, Végétalisation, Agriculture urbain	Végétalisation et Biodiversité;	frankyfix	283	6	289	277
29	840 - Transports permanents par voie fluviale	Mobilité	Transport public;	Nico1	290	16	306	274
30	857 - Des bâtiments publics exemplaires	Transition énergétique	Energie renouvelable et économie	Clarence	276	2	278	274
31	165 - Bus hybrides	Transition énergétique	Mobilité électrique;	Kevin Defrance	275	1	276	274
32	009 - Développer l'éclairage urbain intelligent	Transition énergétique	Energie renouvelable et économie	Ville de Liège	275	7	282	268
33	267 - Interdire les quads en ville	Mobilité		max fly	276	10	286	266
34	374 - Pistes cyclables sécurisées	Mobilité	Vélo; Infrastructures;	Géraldine J.	270	4	274	266
35	734-Faire de Liège un exemple en matière d'énergie renouvelable	Transition énergétique	Energie renouvelable et économie	Dimitri Grommerch	269	5	274	264
36	249 - Des arbres sur la place Saint Lambert	Espaces verts, Végétalisation, Agriculture urbain	Végétalisation et Biodiversité;	max fly	272	9	281	263
37	175 - Une ville pour les vélos	Mobilité	Vélo;	Airco	278	18	296	260
38	434 - Pistes cyclables	Mobilité	Vélo; Infrastructures;	SawsanCharchour	268	9	277	259
39	854 - Installer des feux intelligents	Mobilité	Infrastructures;	Clarence	263	4	267	259
40	274 - Installation de citernes d'eau de pluie	Transition énergétique	Energie renouvelable et économie	fabfid	261	7	268	254