

LIÈGE

« Réconcilier les gens avec la ville grâce à la mobilité douce »



Michel Firket
Echevin

Pionnière de la mobilité douce avec son programme Vélocité et son statut de ville pionnière du projet Wallonie cyclable, Liège met actuellement le turbo sur sa politique « vélos en ville ». Une stratégie globale de développement cycliste a ainsi été inscrite dans le Projet de ville, tandis que Liège a adopté un plan communal d'itinéraires cyclables intégrant les usagers doux dans la totalité des projets de réaménagement. Il faut dire que Liège fait face aujourd'hui à des transports publics plus que saturés, et à l'une des plus fortes fréquentations automobiles de Wallonie, avec plus de 250.000 véhicules au quotidien. Rendre la ville aux vélos, tel est donc le défi que s'est lancé la Ville de Liège, sous l'égide de son Echevin Michel Firket, en charge de la mobilité.

La Cité ardente, nominée dans le cadre du Belfius Smart City Award 2015, donne donc un coup de pédale supplémentaire à sa stratégie visant à développer l'usage du deux-roues. Ainsi est né l'emblématique programme Vélocité, unique en Wallonie, qui consiste à proposer aux Liégeois la location de vélos, de un mois à un an.

« La Ville de Liège, depuis un certain nombre d'années, entretient avec HEC-ULg, un échange suivi sur des thèmes de mobilité », nous explique Michel Firket. « Les étudiants de fin de cycle nous proposent des idées pour améliorer la mobilité dans tous les compartiments de la vie à Liège. Et donc, cela nous a donné de l'appétit à l'égard de toute cette dynamique des Smart Cities. Pas mal de jeunes Liégeois sont de plus en plus urbains et savent que c'est dans la ville que les choses se passent. Une émulation qui nous permet donc d'améliorer notre ville ».

« On s'est lancés dans la promotion du vélo en inscrivant plus de 600 rues en sens unique limité », continue-t-il. « Nous nous sommes également inscrits dans la politique des Ravel. Nous étions donc tout désignés pour poser notre candidature au projet Wallonie cyclable de la Région wallonne. Liège a depuis été désignée ville-pilote, ce qui nous a permis de développer des projets pour cinq millions d'euros, 3,5 millions de la Wallonie et 1,5 million de la Ville de Liège, pour la promotion du vélo dans la ville. Cela passe par des aménagements cyclables bien entendu, mais aussi par de la formation ».

Des sessions de formation et d'encadrement des participants ont ainsi été organisées avec le partenaire associatif local ProVélo, gestionnaire de la Maison des Cyclistes de Liège. Un forum de discussion verra également le jour sur Internet pour stimuler les échanges d'expériences,

le marketing viral de l'usage du vélo et le partage d'informations sur la cyclabilité de la ville.

« Enfin, Wallonie cyclable nous a permis de développer un système de location de vélos », continue l'Echevin. « Plutôt que de recourir aux Vélib' ou aux Villo, assez onéreux finalement, on a mis au point notre propre système baptisé Vélocité. Pour le moment, il y a 100, bientôt 350, vélos mis en location à courte, moyenne et longue durée. Cela marche tellement bien que 650 vélos supplémentaires seront disponibles à l'automne prochain. Donc, on aura quasiment 1.000 vélos en prêt à bas coût. Enfin, il nous semblait, pour parfaire notre réflexion à propos de la mobilité à Liège, que le vélo électrique était la solution d'avenir ».

A l'issue d'un marché public, Liège a ainsi acheté 60 vélos à assistance élec-



trique. Après une phase-pilote organisée avec succès en 2014, la Cité ardente les mettra cette année à la disposition de 240 usagers soigneusement sélectionnés, bien que l'appel à candidatures en eût réuni trois fois plus, preuve d'un réel besoin. Deux critères les ont départagés : le fait de vouloir réellement opter à l'avenir pour des déplacements à vélo plutôt qu'en auto et celui de pouvoir justifier de trajets réguliers dont la distance et la déclivité nécessitent une assistance électrique.

Au final, les premiers utilisateurs seront représentatifs de la population, des hommes, des femmes, des travailleurs, des étudiants, des pensionnés... Ils se verront prêter gracieusement, pendant deux mois, un vélo équipé d'un moteur Bosch dans le pédalier et pourront l'utiliser à leur guise, dans différentes circonstances. L'opération a démarré fin avril dernier. Si l'expérience est concluante, après débriefing des premiers usagers, elle sera reconduite en 2016.

L'objectif de toutes ces mesures convergentes est triple. Il s'agit à la fois de

réduire la congestion automobile, la pollution atmosphérique, mais aussi la pollution par le bruit. Des calculs ont montré que la seule utilisation des vélos électriques dans le cadre de Vélocité entraînerait ainsi une diminution des émissions de CO₂ comprise entre 3,2 et 16 tonnes en deux ans.

« Je pense qu'il est du devoir d'une grande ville de montrer l'exemple en ce domaine », commente Michel Firket. « La densification des villes, pour moi, c'est plus qu'une idée pour se faire plaisir, c'est fondamentalement le développement durable. Cela permet les économies d'échelle pour tout un pays. On a fait tout l'inverse depuis les années 60-70. Il faut aujourd'hui faire marche arrière et redensifier les villes. Et le vélo est l'outil qui accompagne cette redensification, parce que plus on habite les villes, moins il y a de place pour les voitures. Le vélo, pour un citoyen convaincu, est un outil formidable, parce qu'on franchit avec lui, en toute aisance et même avec plaisir, des distances de plusieurs kilomètres sans difficulté. La marche et le vélo sont aussi des outils de grande sociabilité ».

« Notre ambition, en tant que ville sélectionnée dans le cadre du Smart City Award, c'est de convaincre un public nouveau. La vie en ville est difficile. Le commerce local rencontre des difficultés de par la dispersion de l'habitat et des grandes surfaces commerciales. Donc, il faut réconcilier les gens avec la ville, les jeunes générations principalement. Plus on développe l'image moderne d'une métropole européenne, plus on a de chance de gagner des habitants. On restera une ville intelligente grâce à nos jeunes, notamment ».

« Nous avons beaucoup de retard en Wallonie à ce propos », conclut Michel Firket. « Toutes ces erreurs à récupérer, cela prend du temps ! Cela fait trente ans que la Ville y travaille, mais c'est extrêmement difficile parce que la paupérisation de la société wallonne s'inscrit sur les fléaux urbains. Et donc, il faut vraiment ramer à contrecourant. Cela implique de faire accepter aux gens que la voiture n'est plus l'outil roi qui doit s'imposer. C'est cette culture nouvelle, qui est profondément citoyenne, qui doit gagner du terrain dans tous les esprits ».



La gare de Liège-Guillemins