PROVINCE DE LIEGE – ARRONDISSEMENT DE LIEGE

COMMUNE DE CHAUDFONTAINE

PROJET DE DECISION - SEANCE DU CONSEIL COMMUNAL

Séance du 25 juin 2025

Service : Mobilité
Agent traitant :

Objet : Mobilité - Remise d'avis sur l'étude de définition du réseau cyclable structurant de l'arrondissement de Liège : décision

LE CONSEIL COMMUNAL,

Vu le courrier du 26 mai 2025 de Monsieur Jean-Michel BAIJOT, Inspecteur général au Service public de Wallonie relatif à la remise d'avis sur l'étude de définition du réseau cyclable structurant de l'arrondissement de Liège;

Vu le courriel du 27 mai 2025 de Monsieur Jérémie TOURNAY, Attaché au Service public de Wallonie / Cellule PUM - Plans urbains de mobilité relatif aux modalités pratiques se rapportant à l'étude du Réseau cyclable structurant de l'Arrondissement de Liège;

Vu la présentation du rapport d'étude et les différents documents techniques en annexe (cartes des aménagements existants, projetés, les interventions et priorités);

Vu le document d'Avello (ex-Gracq) en annexe relatif à une compilation des remarques rédigées par les locales d'Avello (ex Gracq) en partenariat avec l'équipe permanente pour le projet de réseau cyclable structurant de Liège;

Considérant le décret relatif à la politique cyclable du 24 novembre 2022 définissant le réseau cyclable structurant comme : "un réseau cyclable fonctionnel qui se concrétise par des aménagements cyclables qualitatifs tels que définis par le Gouvernement, en ce compris des mesures de circulation visant à limiter sensiblement le trafic automobile et les vitesses de circulation ";

Considérant que le décret ci-dessus indique que le réseau cyclable structurant wallon est composé de deux niveaux, les cyclostrades et les liaisons fonctionnelles supra-locales, que les cyclostrades constituent l'épine dorsale du réseau cyclable structurant bénéficiant d'une infrastructure de grande qualité, tandis que les liaisons fonctionnelles supra-locales constituent un réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des polarités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité;

Considérant que ce même décret prévoit que le réseau cyclable structurant est complété localement par des liaisons cyclables de desserte locale. Ces dernières liaisons sont définies par les communes et ne font pas l'objet de l'étude en objet ;

Considérant la séance d'information du 22 février 2024 organisée par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW-MI présentant le démarrage de l'étude réseau cyclable structurant pour l'arrondissement de Liège;

Considérant le premier comité d'accompagnement du 21 mars 2024 organisé par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW-MI présentant l'état des lieux du potentiel cyclable à l'échelle de l'arrondissement de Liège et l'atelier collaboratif menant à une première esquisse du réseau cyclable structurant (V1) ;

Considérant les ateliers participatifs citoyens des 18 septembre, 23 septembre et 25 septembre 2024 à Visé, Seraing et Esneux permettant à une septantaine de citoyens de réagir en présentiel sur cette première esquisse et partager leurs priorités ;

Considérant la plateforme web du 10 septembre au 30 octobre 2024 permettant à plus de 300 citoyens de réagir en ligne sur cette première esquisse et partager leurs priorités ;

Considérant la réunion bilatérale tenue en septembre 2024 en visio-conférence avec le conseiller en mobilité, le SPW MI et le bureau d'études pour échanger sur les résultats de la participation citoyenne et sur une seconde version du réseau cyclable structurant ;

Considérant le deuxième comité d'accompagnement du 29 août 2024 organisé par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW-MI présentant les résultats de la participation citoyenne et la seconde version de réseau cyclable structurant (V2) ;

Considérant le troisième comité d'accompagnement du 22 avril 2025 organisé par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW-MI présentant les propositions d'interventions et les priorités du réseau consolidé ;

Considérant les trois rapports et quatre cartes du réseau cyclable structurant repris en pièces jointes : carte des aménagements existants, cartes des aménagement projetés, carte des interventions et carte des priorités ;

Considérant la remarque d'Avello (ex-Gracq) concernant le tronçon d'itinéraire prévu pour rejoindre la rue Joseph Deflandre à la rue Haroun Tazieff via le bas de la rue François Jacquemart et la rue Au Pâlo;

Considérant qu'au vu de la remarque d'Avello (ex-Gracq), il s'avère opportun de demander au SPW MI d'analyser la faisabilité de longer le mur de l'autoroute au pied de la rue François Jacquemart (zone du domaine public entre le mur et le fond des parcelles de la rue Au Pâlo) pour assurer la jonction entre la rue Joseph Deflandre et la rue Haroun Tazieff;

Considérant par ailleurs que la rue Au Pâlo sera intégrée à un itinéraire de liaison cyclable de desserte locale en vue de prévoir ultérieurement une connexion entre Embourg et Chênée;

Considérant les informations de la présentation sous format de capsule vidéo diffusée pour résumer l'étude vers les membres des Collèges et conseils communaux :

<https://mobilite.wallonie.be/reseau-structurant-liegeois.html> ;

A ces causes,

En Séance publique,

Après en avoir délibéré,

DECIDE,

Article 1er

d'émettre un avis favorable sur le réseau cyclable structurant soumis par la Direction de la Planification du SPW-MI via les cartes reprises en pièces jointes tout en sollicitant le SPW MI d'analyser la faisabilité de longer le mur de l'autoroute au pied de la rue François Jacquemart (zone du domaine public entre le mur et le fond

des parcelles de la rue Au Pâlo) pour assurer la jonction entre la rue Joseph Deflandre et la rue Haroun Tazieff;

Article 2

de charger le Collège communal de transmettre, avant le 15 juillet 2025, la présente délibération à la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW-MI à Namur.