

# Revs

Réseau Express Vélo Liège

## MANIFESTE



**Collectif**  
*Revs* Liège

Mars 2024

# 1. Un collectif citoyen : pour un réseau cyclable à Liège !

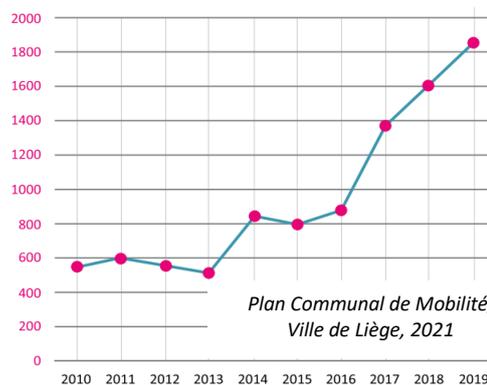
Des travailleurs liégeois roulant sur le chemin du bureau, des étudiants pédalant pour se rendre à leurs cours, de jeunes parents juchés sur un « long tail » qui conduisent leurs enfants à l'école. Chacun peut le constater, nombreux sont aujourd'hui les Liégeois-es à utiliser le vélo comme moyen de déplacement quotidien. On estime que **sur les dix dernières années, il y a trois fois plus de cyclistes à Liège** (Plan Communal de Mobilité, 2021) ; tendance amplifiée si on ajoute la micro-mobilité.

Et pourtant, l'accroissement de la mobilité active à Liège est loin de se réaliser sans douleur : stress, sentiment d'insécurité, dangers, embouteillages, pollution, conflits, accidents... Ce changement sociétal des habitudes de mobilité met à l'agenda un défi urgent : **l'intégration sécurisée et apaisée de la mobilité active dans le tissu urbain.**

Parmi les solutions, une demande prioritaire des cyclistes est connue : la **création d'un véritable réseau d'infrastructures cyclables continues et sécurisées.**

Malheureusement, jusqu'ici, les autorités n'ont pas fait de cette revendication une priorité. Depuis 12 ans, des engagements ambitieux ont été pris à plusieurs reprises. Ils ont malheureusement abouti à des réalisations parcellaires, discontinues, peu qualitatives, peu sécurisantes... Les baromètres du GRACQ l'ont montré, 12 ans après l'adoption par la commune d'un ambitieux « Plan communal cyclable » (2011), trois ans après l'annonce des « corridors cyclables », rouler à vélo à Liège reste encore une épreuve à haut risque.

Évolution du nombre cyclistes  
(somme des comptages en 18 lieux entre 7h et 9h du matin)



Il n'y a pourtant aucune fatalité. Ailleurs, on ne compte plus le nombre de villes qui, en quelques années, ont réalisé des ambitieux **Réseaux Vélo Express** : des infrastructures cyclables en sites propres, séparées des trafics motorisés et piétons permettant à toutes et tous d'utiliser le vélo en sécurité. À Liège, les automobilistes ont leur réseau, les bus ont leur réseau, les piétons ont leur réseau. Les cyclistes méritent également un espace sécurisé et continu de déplacement.

**Notre collectif rassemblant le GRACQ Liège et des citoyens indépendants est né autour de cette revendication : la réalisation d'un Réseau Express Vélo à Liège !** Dans la perspective des élections régionales et communales de 2024, notre ambition est d'obtenir des engagements fermes et publics afin que la législature prochaine passe enfin le grand braquet !

Face aux déceptions récurrentes, une désillusion pointe. Certains pensent que Liège ne sera jamais une ville cyclable. Afin de retrouver l'espoir d'un changement, ce collectif mise sur **l'expression citoyenne. Nous faisons le pari qu'en fédérant et exprimant les voix des Liégeois-es qui souhaitent un Réseau Express Vélo, nous obtiendrons enfin le changement attendu !** C'est pourquoi notre collectif propose :

- **La mobilisation du soutien d'acteurs liégeois** (organisations, écoles, associations, entreprises, commerces...) qui aspirent à un changement. Les étudiants de St-Luc en Identité graphique et visuelle ont déjà contribué à proposer des noms et visuels à ce réseau.
- La diffusion d'une **pétition** (courant mars) afin de récolter un maximum de signatures.
- Des **ateliers citoyens** (entre mars et avril) autour de la définition de ce réseau cyclable.

**Notre pari : Si la société civile liégeoise s'exprime en faveur de son REV, les choses changeront !**

## 2. On rêve d'un REV

### Qu'est-ce qu'un REV ?

À Liège, notre Collectif rêve d'un **Réseau Express Vélo** ! Mais de quoi s'agit-il ? Un REV se distingue d'infrastructures classiques par quelques grands critères :

#### - **La séparation de la circulation**

Un REV est un vaste réseau d'infrastructures cyclables de haute qualité formées de voies larges (au moins 2,5 m pour une piste unidirectionnelle et 4 m pour une piste bidirectionnelle) et d'une séparation nette tant vis-à-vis de la voirie des véhicules motorisés (voitures, bus, tram...) que vis-à-vis des espaces piétons. Des éléments de séparation physiques sont souvent prévus.

#### - **La continuité et la connectivité**

Un REV se veut un itinéraire continu, en ce compris dans les carrefours et ronds-points, et parfois prioritaire sur les automobiles lors de croisements. Il permet de connecter l'ensemble des quartiers et des points névralgiques (gares, centres commerciaux...) d'une ville. Il permet à tous les habitants d'accéder à proximité de son domicile à cet espace sécurisé de déplacement. A Lyon où un REV est en construction depuis 2021, 99 % des habitants et des emplois seront à 10 minutes des « Voies Lyonnaises ».

Le réseau connecte également les communes avoisinantes de l'agglomération ; créant une jonction entre les centres denses et les communes en périphérie, facilitant les déplacements pendulaires à vélo et développant le potentiel d'usage du vélo jusqu'à 15km d'un centre-ville ; celui-ci étant par ailleurs facilité par l'arrivée des vélos à assistance électrique. Il implique donc une planification intercommunale, comme l'a fait le Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise (dont les réalisations tardent malheureusement à se concrétiser).

#### - **Visibilité et lisibilité**

Ce réseau est composé de lignes clairement identifiées associées à une carte, une signalisation, des marquages et une colorisation au sol ainsi qu'un éclairage adéquat.

#### - **Sécurité et rapidité**

Ces infrastructures permettent à la mobilité active de gagner en sécurité et en rapidité, évitant par exemple d'être bloqués dans les files d'automobiles ou de se frayer un passage au milieu des piétons. Il permet aussi des déplacements plus sains, éloignés des gaz d'échappement.

#### - **Un nouvel équilibre dans l'attribution de l'espace public**

Du fait de l'espace nécessaire pour implanter un tel réseau, sur les axes définis, la création d'un Réseau Express Vélo implique un rééquilibrage de l'attribution de l'espace entre piétons, cyclistes et véhicules motorisés. Il recrée une forme de justice dans l'attribution de l'espace entre les usagers, notamment vis-à-vis de la voiture qui, par déplacement ou par stationnement, occupe jusqu'à 90% de l'espace public.

### **Une clé pour soutenir l'accès à toutes et tous au vélo**

Pensés pour être empruntés par des enfants de 8 ans, les REV permettent à toutes et tous d'utiliser le vélo au quotidien. Un REV bénéficie aux cyclistes, aux usagers des trottinettes et plus largement à l'ensemble de la micro-mobilité. Il accueille également les usagers de fauteuils roulants électriques.

Un REV bénéficie en réalité à l'ensemble du système des transports du fait du report modal vers le vélo qu'il favorise (diminution de la pression automobile, transports en commun moins saturés...).

Les lignes du Réseau Express Vélo sont définies également de par leur potentiel de déplacements à vélo, en particulier pour les déplacements utilitaires. L'absence d'un bon réseau cyclable continu et sécurisé dans une ville est l'un des principaux freins à la pratique du vélo et Liège est particulièrement concernée par cette problématique. Les villes qui développent un Réseau Express Vélo atteignent jusqu'à 15% de part modale (PUM, 2019).

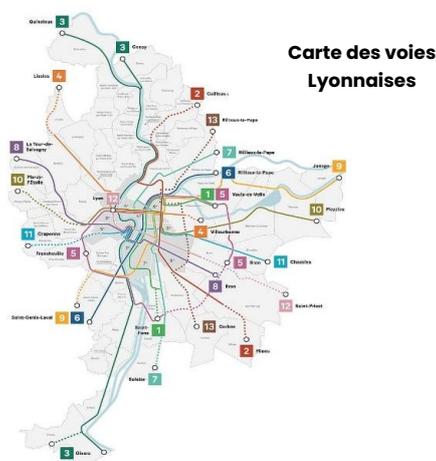
Un Réseau Express Vélo n'est pas la seule solution pour pacifier la mobilité active ; à un niveau plus fin des quartiers, il trouve sa place à côté d'éléments tels que les Zones 30 ou les rues cyclables associées à l'arrêt du trafic de transit, par exemple.

### Les REV se réalisent dans de nombreuses villes

Depuis quelques années, de nombreuses villes à travers le monde ont pris l'initiative de créer des Réseaux Express Vélo afin de développer la pratique du vélo. La France, par exemple, rattrape actuellement son retard par rapport à des pays où la culture vélo est déjà bien implantée (Pays-Bas, Danemark...) en développant des infrastructures dans ses principales agglomérations : Grenoble, Rennes, Toulouse, Lyon, Nantes, Le Mans, Montpellier... Des moyens inédits sont alloués au vélo. Paris est peut-être l'exemple le plus fort de ce changement. En développant un réseau « vélopolitain » dense d'infrastructures, cette capitale est passée en quelques années d'une ville du « tout à la voiture » à un usage désormais si massif du vélo que les larges voies cyclables peuvent à leur tour connaître une certaine saturation. Ce changement dans les politiques de mobilité ne concerne pas que l'hexagone. Des REV apparaissent au Canada (Montréal), en Angleterre (Londres) et même à Bruxelles.



Réseau Express Vélo à Nantes

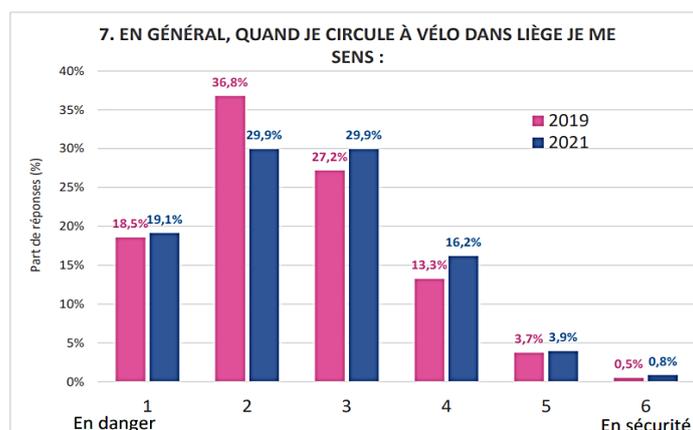


Réseau Vélopolitain à Paris

Les Réseaux Express Vélo dans diverses villes		Lancement
Véloignes	Montpellier	2022
REV Toulouse	Toulouse	2021
Les Voies Lyonnaises	Lyon	2021
Réseau express vélo	Nantes	2021
Réseau express vélo	Montréal	2020
REV Rennes	Rennes	2020
Chronovélo	Le Mans	2019
Chronovélo	Grenoble	2017
Vélopolitain	Paris	2015
Vélostras	Strasbourg	2013
RER Vélo	Bruxelles	2012
Cycle Superhighways	Copenhague	2012
Cycle Superhighway	Londres	2010

### 3. Situation et attentes des cyclistes liégeois

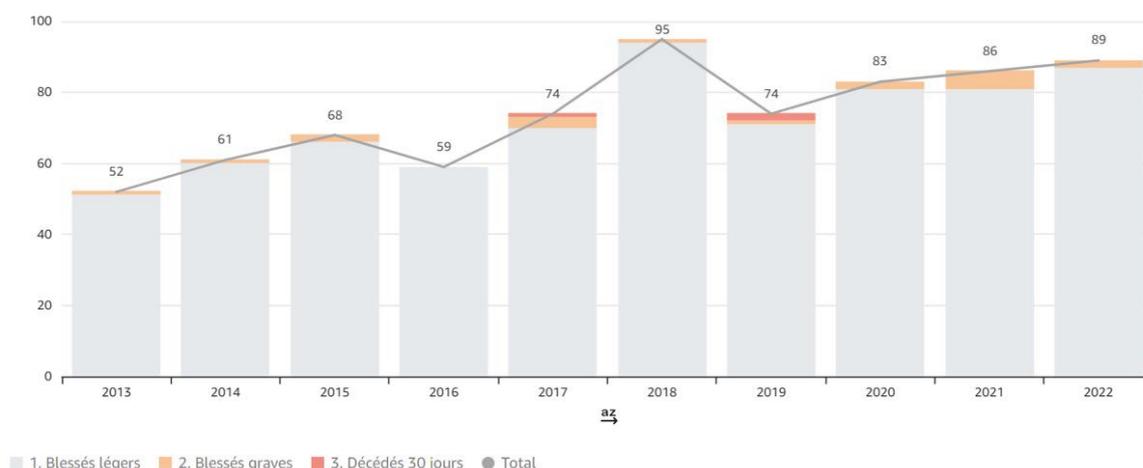
Durant l'année 2023, le compteur placé sous le pont des arches affiche plus de 200.000 passages de cyclistes ! Dans une ville essentiellement aménagée pour la mobilité motorisée, la situation est cependant loin d'être rose. Il faut partager la route avec des voitures roulant à 50km/h ou plus, se frayer un chemin dans les embouteillages, respirer un air pollué, se faire klaxonner quand on ralentit le trafic, vivre une cohabitation contrainte et stressante avec les piétons (qui souffrent de la situation), trouver rapidement un chemin quand subitement les pistes cyclables s'arrêtent au milieu de nulle part... Rien d'étonnant à ce que **plus de 80% des cyclistes se sentent en insécurité à Liège** (Baromètre GRACQ, 2019 et 2021). Ce sentiment d'insécurité est plus marqué chez les femmes et est particulièrement ressenti pour des enfants et des personnes âgées. À Liège, certaines catégories semblent exclues de l'usage du vélo.



Plus qu'un sentiment, cette insécurité s'enracine dans un danger objectif. En témoigne une **augmentation du nombre d'accidents impliquant un cycliste à Liège** sur les dix dernières années (+ 71%, VIAS).

#### Statistiques des accidents impliquant un cycliste Liège

Source : VIAS

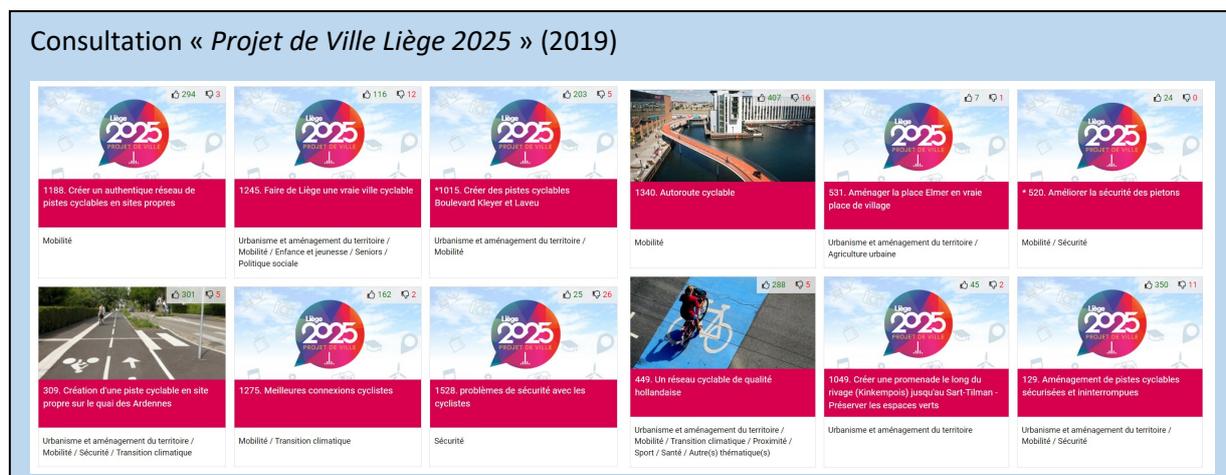
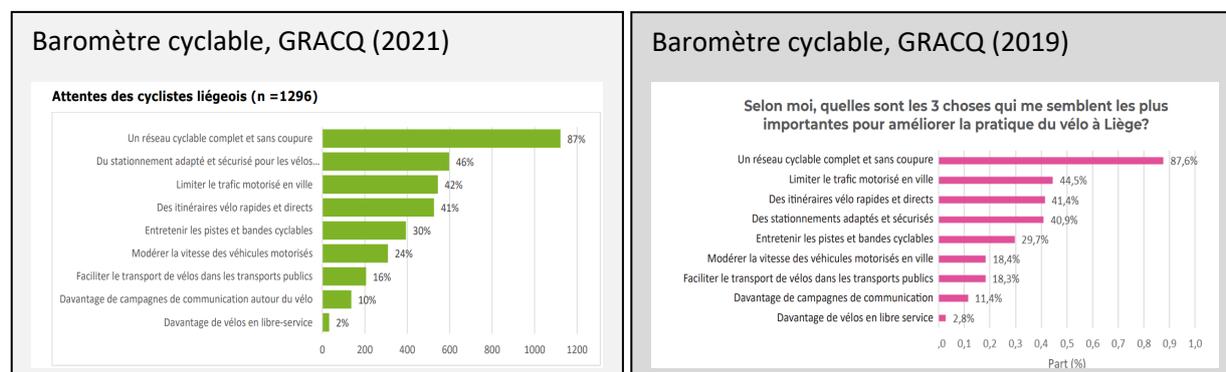


Cette insécurité pèse sur le recours au vélo si bien que comparativement à d'autres villes, l'augmentation des cyclistes reste contenue. **La première raison pour laquelle les Liégeois-es**

**n'utilisent pas le vélo est la dangerosité** (Enquête GRACQ - ULiège, 2018). Pour beaucoup de Liégeois-es encore, face au trafic motorisé, le vélo n'est tout simplement pas une option.

Face à ces difficultés, un élément de solution prioritaire et incontournable est connu depuis longtemps : la réalisation d'un **véritable réseau cyclable séparé du trafic**.

Ce souhait a été exprimé maintes fois par les Liégeois-es : en 2013 lors de la consultation « *Projet de ville 2012-2022* » (Point n°5 : « priorité à la mobilité douce »), en 2017, lors de la consultation « *Réinventons Liège* » (Un réseau cyclable continu : première priorité des Liégeois-es), en 2018 lors de l'enquête GRACQ-ULiège, en 2019 lors de la consultation « *Projet de ville 2025* » et lors du premier baromètre cyclable du GRACQ, en 2021 lors du second baromètre cyclable du GRACQ... Face à une telle constance des revendications des Liégeois-es depuis une dizaine d'années, il est incompréhensible que le développement d'infrastructures cyclables soit si lent et peu qualitatif à Liège.



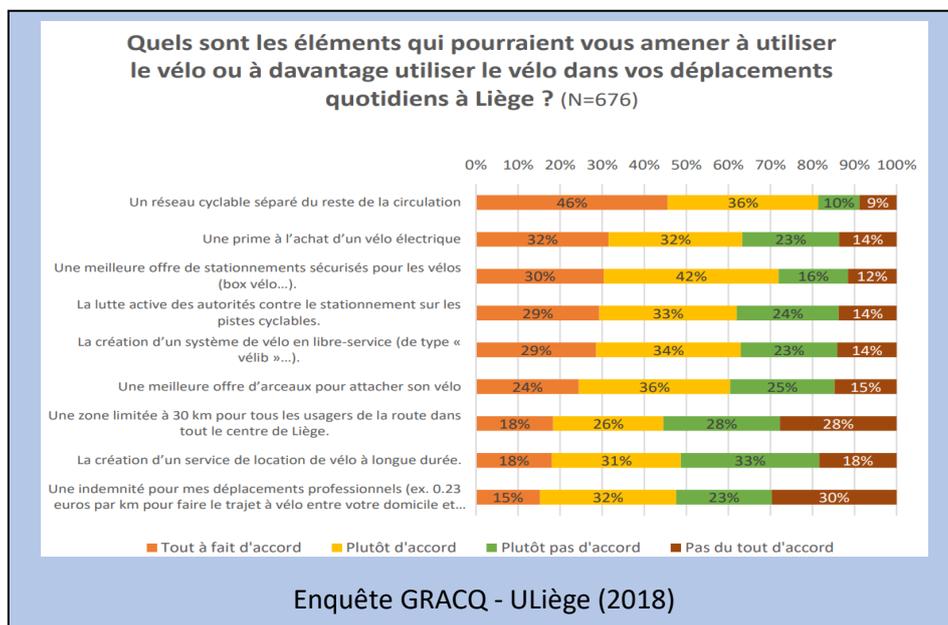
### Consultation citoyenne « *Réinventons Liège* » (2017)

#	Titre de l'idée	Catégorie	Sous-catégorie	Auteur	Vote +	Vote -	Vote total	Vote net
1	853 - Des casiers solidaires pour les sams abris	Inclusion sociale	n/a	Les Sentinelles de la Nuit et Fleur Service S	527	20	507	517
3	935 - Un vrai réseau de pistes cyclables	Mobilité	Vélo;	liège 2050	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;	imax fly	391	1	392	390
5	560 - Récupération eau de pluie	Transition énergétique	Energie renouvelable et économie d	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 urbaine	Espaces verts;	Plateforme Ry-Ponet	464	121	585	343
8	158 - Faire de Liège, une ville verte	Transition énergétique	Energie renouvelable et économie d	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 Caspasse	335	14	349	321

### Consultation citoyenne « *Projet de ville 2012-2022* » (2013)

Mettre en œuvre le plan global en faveur du vélo	2.090	38,50%
--	-------	--------

La question des infrastructures est également au centre des préoccupations des non cyclistes. L'enquête GRACQ - ULiège de 2018 montrait en effet que le premier élément susceptible de favoriser l'usage du vélo pour un échantillon large de la population (dont une grande majorité de non cyclistes) réside bien dans des infrastructures séparées.



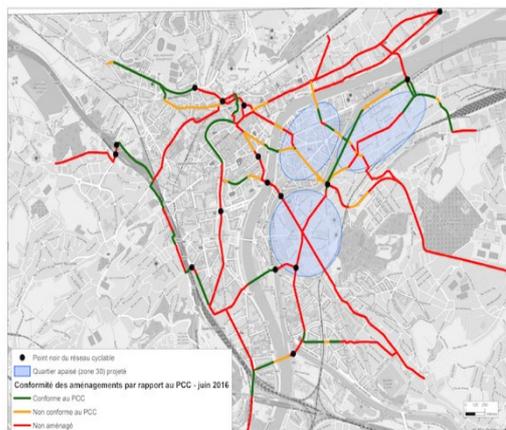
Enfin, revendiquer des infrastructures cyclables séparées est **aussi un moyen d'apaiser la vie des piétons**. Le récent Baromètre piéton à Liège (2023) donnait une note de 9.1/20 sur le problème de la cohabitation entre les piétons, les vélos et la micro-mobilité en ces nombreux endroits où cette mixité des usagers est imposée.

## 4. Politique cyclable de Liège, quelques avancées, beaucoup de déceptions

Si les Liégeois-es ont tant de fois exprimé leurs attentes pour un réseau cyclable, les autorités ont fini par entendre le message et adopter des engagements ambitieux. Malheureusement, les réalisations s'avèrent quasi systématiquement insuffisantes, peu qualitatives et non conformes aux engagements.

### 2011 Le Plan Communal Cyclable

En 2011, la ville adopte le **Plan Communal Cyclable** (PCC) annonçant « 6 itinéraires cyclables structurants » et « 4 jonctions ». 4.5 millions ont été investis. **À ce jour, 12 ans plus tard, aucun itinéraire structurant n'a été finalisé** et une seule jonction a été réalisée (le « *corridor XX août* »). Après quelques avancées (Av. Destenay, Rue de Hesbaye...), les travaux sont depuis des années au point mort. La ville commence même à détricoter ce qui a été réalisé avec la suppression annoncée de la piste cyclable du Bd de la Sauvenière (itinéraire n°1 du PCC ) due à l'arrivée du tram.



[Evaluation des réalisations du PCC par le GRACQ en 2016](#). Les choses ont peu avancé depuis...

### 2011 L'occasion manquée du Tram

L'arrivée du tram impliquait une refonte des aménagements du centre-ville qui devaient également bénéficier aux cyclistes. La mixité avec les voitures, le tram ou les piétons est pourtant largement privilégiée. Le principal point positif est l'attribution de la bande bus du Boulevard d'Avroy aux cyclistes. Au final, **sur les 12 km de tracé du tram, il y aura moins d'1 km de pistes cyclables**. Et l'accès des cyclistes à certains quartiers (ex : st léonard) se trouvera fortement dégradé. On peut légitimement regretter que le Plan Communal cyclable n'ait pas servi de guide pour la conception des plans du tram (conçus parallèlement) et que les demandes de modification du GRACQ (enquête publique) n'aient pas été intégrées. Une [occasion manquée](#),

### 2017 St Walburge plus cyclable ?

En 2017, on lance une **rénovation du quartier de St Walburge** avec la volonté d'intégrer la mobilité active. Finalement, **aucun espace sécurisé n'est réalisé pour les cyclistes**. Une piste cyclable est même supprimée. Sur l'axe principal, les cyclistes doivent se contenter d'une insuffisante bande cyclable suggérée, pris en étau entre un trafic rapide et des voitures en stationnement. Déception.

### 2020 Des coronapistes cyclables ?

A la sortie du confinement, un **groupe Coronapistes Cyclables** rassemble la ville, la région et le monde associatif vélo. Objectif : favoriser une mobilité peu propagatrice du virus via des « coronapistes cyclables » ; des espaces cyclables repris temporairement aux voitures, potentiellement pérennisables. Contrairement à d'autres villes et malgré des manifestations de cyclistes, **aucune coronapiste n'a été réalisée**. Les autorités ont préféré réaliser des rues cyclables, dans des zones de grand trafic, en dépit des principes élémentaires relatifs à ce type d'aménagement. L'échec est là : quotidiennement les automobilistes ne respectent ni la limitation à 30km/h, ni l'interdiction de dépassement du cycliste.

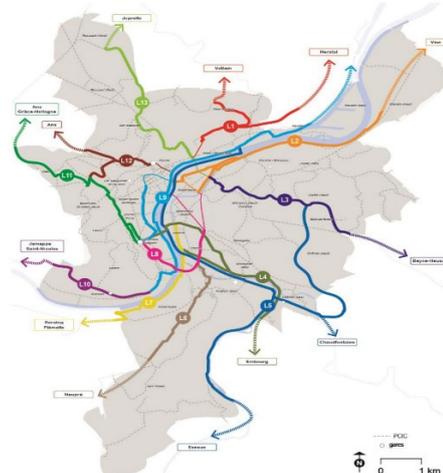
## Législature 2018-2024 « Vous avez dit corridors cyclables ? »

En 2018, au lendemain des élections, la **déclaration de politique communale** annonçait la réalisation de « **15 corridors cyclables** » et la « **continuité des itinéraires actuels** ». L'objectif est défini en lien avec le PUM (Plan Urbain de Mobilité de l'arrondissement de Liège) adopté par la région puis par la Ville en 2019, puis intégré au Plan Communal de Mobilité (2021). Cette annonce a créé de grands espoirs chez les cyclistes. En effet, le « corridor du XX août », réalisé un peu avant semblait enfin marquer un changement à Liège : un espace cyclable en site propre, physiquement séparé du trafic, repris sur les voitures, une réalisation inédite ! Allait-on voir enfin de tels aménagements se développer dans les quartiers de Liège ?

En 2023, 5 ans plus tard, que constatons-nous ? À un an de la fin de la législature, **aucun véritable corridor n'a été réalisé**. Il y a eu quelques avancées (prolongation du RAVEL à Rocourt et à Grivegnée, création d'une passerelle à St Léonard...) sans guère de connexion à un réseau. Des chantiers sont en cours (Vesdrienne, Droixhe...) mais **sur Liège les réalisations s'avèrent très faibles** : quelques confettis d'itinéraires cyclables discontinus et souvent de faible qualité : Court passage sous la trémie au Quai Van Beneden, traversée du Pont Kennedy, tronçon discontinu de pistes cyclables Bd Kleyer jouxtant un trafic à 50 km/h (l'espace permettait de faire beaucoup mieux), piste cyclable discontinue côte de Robermont, itinéraire en mixité avec les piétons rue du parc et pont des Venues impliquant le passage insécurisant sous la place d'Italie, itinéraire en mixité avec les bus au quai des Ardennes (intenable face à un grand nombre de cyclistes)... Les différents corridors prévus pour permettre de traverser en sécurité les déplacements au sein des quartiers d'Outre-Meuse (corridor n°2), de Fragnée (corridor n°8), du Laveu (corridor n°11), du centre (corridor n°9), de Glain (corridor n°11), d'Angleur (corridor n°5), de St Léonard (corridor n°1), d'Amercoeur (n°11), de St Walburge (corridor n°13) n'ont en réalité pas avancé. Les travaux du fameux **corridor « rive gauche »** (annoncé pour 2022) **n'ont toujours pas commencé et la récente enquête publique a révélé que les problèmes d'aménagements classique perdurent : discontinuité, mixité piétons-cyclistes...**. L'horizon de ces corridors est 2030. Vu la lenteur et la qualité encore parfois faible des réalisations, il est tout-à-fait légitime de craindre que les 15 corridors vélos annoncés ne verront pas le jour à l'échéance prévue et, de qualité insuffisante, ne tiendront pas leurs objectifs de sécuriser les cyclistes. Ce projet doit être révisé sur base d'un **agenda plus rapide et précis, de meilleurs standards d'aménagements** et de **moyens supérieurs**.

L1	Thier-à-Liège	> Herstal, Vottem
L2	Wandre	> Visé
L3	Robermont	> Beyne-Heusay
L4	Chennée	> Embourg
L5	Angleur	> Esneux, Chaudfontaine
L6	Sart-Tilman	> Neupré
L7	Kinkempois	> Seraing, Flémalle
L8	Vennes, Longdoz	
L9	Rive Gauche	> Herstal
L10	Sclessin	> Saint-Nicolas, Jemeppe
L11	Glain	> Ans, Grâce-Hollogne
L12	Burenville	> Ans
L13	Rocourt	> Juprelle

### ■ Développer des corridors cyclables



Plan communal de mobilité 2021

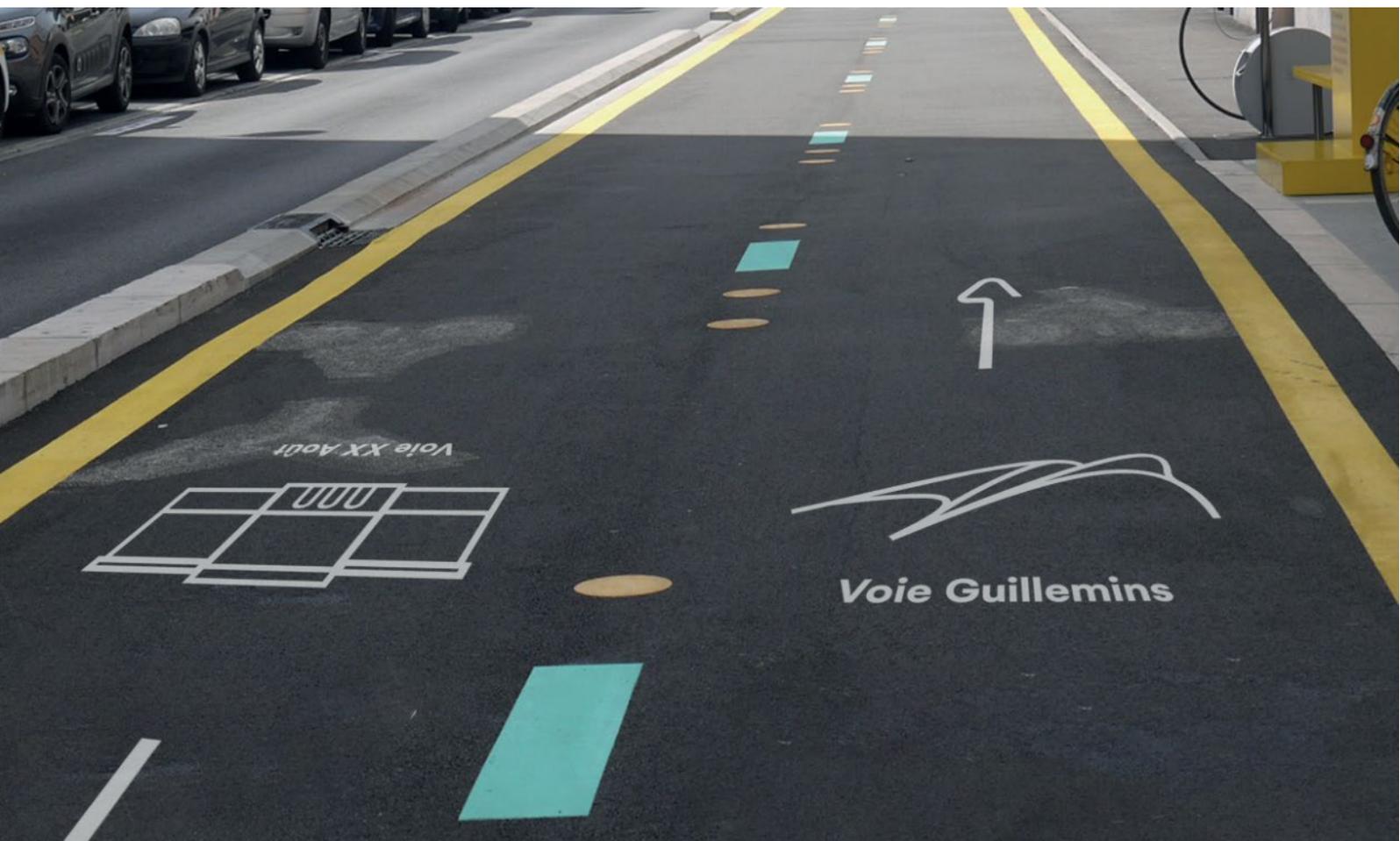
## 5. Notre revendication : un Réseau Express Vélo à horizon 2030

À Liège, malgré les promesses, les infrastructures cyclables se développent trop lentement, sans continuité et souvent avec des standards de qualité beaucoup trop bas. Pourtant, depuis des années, la ville adopte un discours favorable au vélo, expose un objectif de 10% de part modale vélo, réalise des campagnes invitant à « Changer de mode », subsidie des formations à la conduite du vélo dans les écoles et le prêt des Vélocités... **Il est urgent de sortir de cette politique cyclable schizophrène faisant la promotion du vélo tout en contraignant quotidiennement les cyclistes à l'insécurité du trafic. Il est urgent d'offrir aux Liégeois-es un réseau cyclable sécurisé !**

- Pour répondre à l'augmentation du nombre de cyclistes et à leur sentiment d'insécurité ;
- Pour lutter contre la montée actuelle des accidents impliquant un cycliste à Liège (+71% en 10 ans) ;
- Pour répondre aux attentes maintes fois exprimées des Liégeois-es ;
- Pour permettre à toutes et tous d'utiliser le vélo en sécurité dans ses déplacements quotidiens ;
- Pour une mobilité globalement plus efficace à Liège ;
- Pour canaliser et dynamiser une politique cyclable erratique et lente ;
- Pour améliorer la qualité de l'air et la santé des Liégeois-es ;
- Parce que ce qui est possible ailleurs est possible à Liège ;
- Pour voir Liège agir, comme elle s'y est engagée, en faveur de la lutte climatique ;
- Pour soutenir le secteur du vélo qui subit actuellement une bulle Post-COVID.

**Nous demandons des futures autorités communales et régionales élues en 2024 :**

1. **La réalisation d'un réseau continu d'infrastructures cyclables à Liège à l'horizon 2030**
2. **Que ce réseau repose sur :**
  - **La connexion** de tous les quartiers de la ville et des communes avoisinantes
  - **La non-mixité** avec les voitures, les bus, le tram ou les piétons et **la séparation physique**
  - **La continuité** des itinéraires en ce compris dans les carrefours et ronds-points
  - **La visibilité des itinéraires** : logos, revêtement coloré, signalétique
  - **Le confort** : largeurs suffisantes, revêtement qualitatif, éclairage, entretien
  - **Le rééquilibrage de l'attribution de l'espace entre piétons, cyclistes et véhicules motorisés** au sein des cheminements identifiés
3. **Que la réalisation du réseau repose sur une commission « Réseau Express Vélo Liège »,**
  - **Co-présidée par un représentant de l'administration et un membre du Collectif REVe Liège (association vélo, GRACQ...)**
  - Proposant un **calendrier précis et public** sur les 6 années concernées (de 2025 à 2030)
4. Que des **moyens exceptionnels et ambitieux** (60 millions sur la période 2025-2030) soient alloués à ce projet (**10 millions** de la Ville de Liège/ **50 millions** de la Région wallonne), même si le recours à l'**urbanisme tactique** doit permettre d'avancer vite et à moindre coût
5. Qu'un **réseau cyclable reposant sur les mêmes critères soit parallèlement réalisé à l'échelle de l'agglomération de Liège** (tel que le prévoit le Plan Urbain de Mobilité) en dialogue avec les communes et les associations cyclistes concernées
6. Que les éventuelles **exceptions aux principes d'aménagements du point 2** soient rares, justifiées par des contraintes incontournables, aient préalablement épuisé toute autre solution et soient discutées et validées avec les représentants associatifs vélo.

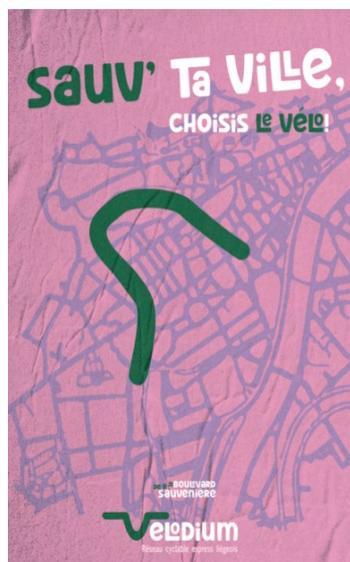


**Illustration du futur Réseau Express Vélo  
revendiqué pour Liège**



## 7. Un nom, une identité graphique !

Face à notre souhait de faire de ce projet une volonté citoyenne née et portée par les acteurs liégeois, des étudiants en Identité graphique et visuelle accompagnés de leur professeure Cindy Marchal et d'Olivier Debie (Graphiste au Studio Debie) se sont mis au travail pour proposer un NOM et une IDENTITÉ VISUELLE à ce réseau. Merci à eux pour ce magnifique travail enthousiasmant ! Un choix a été réalisé entre deux noms qui ressortaient : Le VéloDium et le Réseau Express Vélo de Liège et les identités proposées. Nous revendiquons maintenant notre REV, notre Réseau Express vélo.



# REV

**Réseau Express Vélo Liège**

## 8. Ils RÊVent avec nous (nos soutiens)

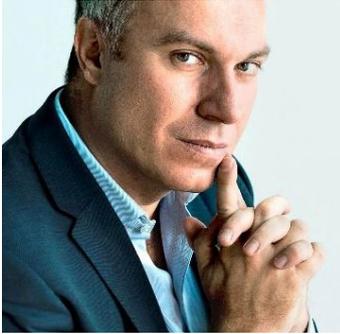


**Ensemble, on RÊVe !**

**Pour un Réseau Express Vélo à Liège**



L'éditeur **Luc Pire** est un fan de la mobilité douce et cycliste quotidien. Il a été parrain de l'opération *Tous-vélo-actifs* et de la *Semaine de la Mobilité*. Il est engagé dans la transition et actif dans de nombreuses ONG, dont Amnesty international et l'école de devoirs La Place.



**François Gemenne**, Politologue, Professeur à l'Université de Liège, Co-auteur du sixième rapport du GIEC, Spécialiste des migrations et des questions climatiques



**Pierre Frankignoulle**, Chargé de cours à l'Université de Liège en Faculté d'architecture, Auteur de « Ville et vélo. Histoire d'une reconquête. ». Cycliste quotidien.



**Sybille Mertens**, Professeure en économie et entrepreneuriat sociale et durable à HEC Université de Liège. Conseillère de la Rectrice à la Transition environnementale et sociale.



**Pierre Bailly**

Dessinateur liégeois de Bande dessinée.

Auteur des séries *Ludo* et *Petit poilu*. Cycliste quotidien



**Frédéric Héran**

Économiste des transports et urbaniste  
Maître de conférences émérite Université de Lille  
Auteur de « *Le retour de la bicyclette* ».



*"Pour une mobilité douce en toute sécurité"*

**Pierre Ozer**

Professeur en Sciences et Gestion de l'Environnement, Uliège  
Cycliste quotidien



*« Liège n'est malheureusement pas encore très cyclable.  
L'espace public est assez hostile, c'est-à-dire dévoué à l'automobile  
quasi exclusivement »*

**Stein Van Oosteren**

Attaché diplomatique à l'ambassade des Pays-Bas à Paris,  
Porte-parole du Collectif vélo Ile-de-France.  
Auteur de « *Pourquoi pas le vélo ? Envie d'une France cyclable* ».



*"Comme dans toutes les grandes villes,  
Les Liégeois aspirent à se déplacer davantage à vélo et le potentiel  
y est immense.  
Cela doit devenir une vraie priorité politique"*

**Mathieu Chassignet**

Ingénieur français.  
Spécialisé dans les mobilités durables.



*« Je déplore vraiment la dangerosité des routes à Liège pour les  
vélos en général, et pour les enfants en particulier. »*

**Cédric Leterme**

Docteur en sciences politiques et sociales, chargé de projet au  
GRESEA.

**Personne de contact pour le Collectif REVe Liège :**

Johan TIRTIAUX

Mobile : 0496 80 56 73

Email : revliege@gmail.com

<https://revliege.be>