
Mémoire de fin d'études: "L'expérience cycliste en milieu urbain".

Auteur : Vosse, Valentin

Promoteur(s) : Le Coguiéc, Eric

Faculté : Faculté d'Architecture

Diplôme : Master en architecture, à finalité spécialisée en art de bâtir et urbanisme

Année académique : 2023-2024

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/19688>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.

L'expérience cycliste en milieu urbain : lorsque la Recherche s'arrête, le ressenti commence



V A L E N T I N
V O S S E

2023-2024

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDE

Ce mémoire est intitulé

**L'expérience cycliste en milieu urbain :
lorsque la recherche s'arrête, le ressenti
commence**

Et défendu par

Valentin Vosse
s173754

Encadré par

Eric Le Coguiec, Vice-doyen à la recherche et membre de
l'unité de Recherches de la Faculté d'Architecture

Résumé

Cette recherche s'intéresse à l'expérience cycliste en milieu urbain au travers du prisme du ressenti. En ce sens, la pratique grandissante du vélo notamment à Liège, contexte géographique de l'étude, est un terrain d'étude largement plébiscité dans la recherche. Cependant peu de sources s'intéressent à la pratique en elle-même, au vécu et à la perception lui préférant une optique plus analytique et standardisée. Or c'est le ressenti qui dicte la manière dont l'utilisateur va interagir avec son environnement. Ce manque ne répond pas à ces questions : Quelle est l'importance du ressenti cycliste en milieu urbain ? Comment influence-t-il la pratique au quotidien ? Le contexte environnant l'impact-t-il vraiment ? Ce travail a pour but de documenter l'expérience cycliste et comment le ressenti influe celui-ci. La méthodologie s'appuie sur deux types de collecte des données : mon implication personnelle en tant que cycliste pour relever ainsi que dix-neuf entretiens semi-ouverts. Ces expériences se sont vues retranscrites via photos et notes dans un carnet de bord.

Mots clés : vélo, ressenti, milieu urbain, Liège

Avant-propos

Nous sommes actuellement à un tournant où nos paradigmes tournés sur nos modes de vies sont bouleversés par l'importance grandissante du réchauffement climatique. L'un des enjeux primordiaux pour aborder ce tournant est la mobilité dont le cyclisme est perçu comme un porte étendard d'une transition des parts modales vers un modèle plus respectueux de l'environnement.

Cependant si le vélo est abordé sous pratiquement tous les angles d'études et de recherche depuis une vingtaine d'années, la littérature scientifique semble omettre une variable non négligeable dans la pratique: le ressenti. Celui-ci manque cruellement dans le milieu de la recherche qui a bien souvent tendance à représenter un cycliste type, impersonnel et standardisé or son expérience et son ressenti sont à la base de la pratique. C'est celui-ci même qui constituera les habitus de chaque individu en matière de «pédalage».

C'est pourquoi je me suis tourné vers ce cas d'étude étant moi-même cycliste. Ce travail tend à soulever des questions portées sur le ressenti donc avec une forme d'approche sociale allié à une approche de design via le milieu urbain. Les différentes rencontres mènent au constat qu'il n'existe pas de cycliste type comme les études et textes scientifiques le prétendent dû à leur approche quantitative pour la plupart mais bien à un panel d'expérience varié et sensible au rapport entre l'utilisateur et la pratique du vélo en milieu urbain. C'est une mixité extrêmement intéressante car elle lie un seul et unique territoire, identique pour tous avec la multitude de profil rencontré qui y développe pourtant une expertise qui est propre à chacun et non répliquable.

De plus ce travail s'effectue via une implication sur terrain du chercheur (moi) construisant un savoir situé et non un savoir hors sol. C'est une étude empirique de nature inductive basé sur la recherche sur terrain en tant que cycliste praticien. Cette implication se poursuit avec des rencontres actives constituant une base de données de témoignage via des entretiens semi-ouverts. L'accompagnement de ces cyclistes du quotidien se fait sur leurs parcours habituels avec la liberté d'exprimer comme ils l'entendent leur expérience de terrain personnel en les guidant le moins possible. Avec ma casquette de chercheur à deux roues, j'observe aussi leurs attitudes et habitudes pour ne rien n'omettre de leur pratique.

Table des matières

1. Etat de l'art	10
1.1 Etat automobile, oui mais pourquoi ?	10
1.2 Le vélo : un idéal écologique	10
1.3 Pratique de la mobilité	11
1.4 Le développement du cycliste urbain	12
1.5 Le ressenti réel, la réelle lacune	13
1.6 Les saisons	14
1.7 Les risques	15
1.8 L'utilisateur boudé par la recherche	16
2. Design méthodologique	17
2.1 Terrain d'étude	17
2.1.1 Relevés par quartier	18
2.2 Elaboration d'un carnet	18
2.3 Relevé photographique	20
2.4 Entretiens	21
2.4.1 Guide	21
2.4.2 Thématiques et questions	22
2.4.3 Recrutement	22
3. Encadrement de la recherche	23
3.1 Cycliste enquêteur	23
3.2 Vélos utilisés	23
4. Relevés de terrain	24
4.1 Trajets et parcours à titre professionnels	24
4.1.1 Expérience vécue	27
4.2 Trajets et parcours à titre touristiques et culturels	34
4.2.2 Expérience vécue	34
4.3 Trajets et parcours à titre personnels et/ou alimentaires	45
4.3.1 Expérience vécue	46
5. Le type de vélo : variable non négligeable	58
5.1 VTT urbain : solution face à l'état des chaussées liégeoise ?	58
5.1.2 Prologue de l'expérience	58
5.1.3 L'aventure urbaine	59

6. Entretiens	64
6.1 Recrutement	64
6.1.1 Déroulement	64
6.2 Les rencontres	64
6.2.1 Merckx	64
6.2.2 Remco	65
6.2.3 Vingegaard	66
6.2.4 Yates	67
6.2.5 Pogacar	68
6.2.6 Alaphilippe	68
6.2.7 Pedersen	69
6.2.8 Bilbao	70
6.2.9 Hirshi	71
6.2.10 Philipsen	71
6.2.11 Carapaz	72
6.2.12 Campenaerts	72
6.2.13 Rodriguez	73
6.2.14 Ciccone	74
6.2.15 Groenewegen	75
6.2.16 De Lie	76
6.2.17 Van Aert	77
7. Rouler à Liège au gré des quartiers	78
7.1 Quartier du Centre-ville	79
7.2 Quartier des Guillemins	83
7.3 Quartier du Laveu	87
7.4 Quartier Burenville et Saint-Laurent	93
7.5 Quartier Citadelle et Féronstré	99
7.6 Quartier Outremeuse	103
7.7 Quartier de Bressoux	106
7.9 Retour Global	108
8. Conclusion	110
9. Bibliographie	113

1. Etat de l'art

1.1 État automobile, oui mais pourquoi ?

La mobilité est depuis de nombreuses années devenue un objet d'études rassemblant un grand nombre de disciplines et abordée sous autant de points de vue. Elle est d'abord un lien social basé sur le déplacement et s'est vu être un moteur de changements, puisque des études montrent que certains modes de déplacement vont directement influencer sur la gestion du territoire. Lorsque l'automobile se développe, la Ville connaît un effet d'extension/dilution des espaces urbains. Aujourd'hui appelées "zones péri-urbaines", elles sont caractérisées par une faible densité de population et sont mal desservies à cause de l'éloignement conséquent des fonctions urbaines principales. De plus, ces zones continuent de s'étendre car on observe que peu à peu, le facteur de proximité spatiale est remplacé par la vitesse de déplacement (Vannina Pomonti, 2004).

Le surdéveloppement de l'automobile l'a installé comme mode de déplacement principal mais l'a aussi affaibli car il y a une réelle méconnaissance des effets de son usage. De plus, informer sur ce point a tendu à opérer un changement dans les habitudes de ses usagers. Ainsi le vélo a participé à plusieurs de ces changements au cœur de l'espace urbain, appuyé par l'augmentation du nombre d'usagers. D'abord observé comme un marqueur social de la mobilité et dont l'apparition des pistes cyclables a joué un rôle dans la légitimité existentielle de celui-ci mais surtout de ses usagers. Cependant les actions rapides sur le territoire urbain (dues à la durée des mandats politiques) empêchent d'établir un plan sur le long terme, laissent à penser que cela n'est pas suffisamment progressif et sont souvent perçues comme agressives pour les automobilistes (Jean-René Carré, 1998).

1.2 Le vélo : un idéal écologique

La mobilité est souvent mise en avant comme un moteur de la transition écologique, les plans développement durable mettant l'accent sur les modes de transports sont les plus fréquemment proposés par les autorités pour diminuer l'impact environnemental des villes. Cela nécessite cependant des ressources financières considérables afin d'évaluer les conditions de faisabilité, dans un contexte de mobilité individuelles, où les politiques se doivent d'être coordonnées à différentes échelles et différents secteurs (Jean-Pierre Orfeuill, 2014).

La province de Liège y va aussi de son Master plan présenté en 2019 et dédié à toute une série de secteurs différents dont celui de la mobilité "durable". La province en dégage un objectif principal : réduire le taux de déplacements et de motorisations des ménages afin de réduire l'impact environnemental, ainsi que les nuisances générées comme le bruit ou les accidents. Divers moyens sont mis en lumière, dont une stratégie visant à augmenter le covoiturage, encourager les gens à passer à la voiture partagée, renforcer le réseau ferroviaire et organiser des compléments aux bus, mettre en place des réseaux de Parking Relai et élargir l'offre de location de vélos. Pour ce qui est du vélo, son développement est relégué au chapitre tourisme, mais il aborde le renforcement de boucles cyclables des campagnes vers les villes et la mise en œuvre de stations vélos (INterland Transitec groupement, 2019).

Il s'agit avant tout de se mouvoir, de se déplacer d'un point A à un point B donc, certains se sont penchés sur une méthodologie d'aménagement et de gestion du territoire par le biais de la marche. Il est ici question d'un aspect sanitaire associé aux questions de mobilité douces urbaines ayant pour but d'élaborer un outil de mesure basé sur la marche à pied. Cet outil a pour but d'aiguiller les autorités et urbanistes dans leurs études de mobilité afin d'établir une cohérence dans l'aménagement et les tracés des zones piétonnes. De penser celle-ci comme des voies urbaines qui ne serait pas mesurée en kilomètres mais en minutes de marche et par extension d'établir un plan urbain pour certains secteurs d'activités afin d'améliorer les connexions au cœur de la ville (S. Lavadinho et G. Pini, 2005).

1.3 Pratique de la mobilité

Mobilité douce, durable, active ou alternative, voilà différentes façons dont le grand public et les médias nomment la multitude de modes de déplacements mis en avant dans la transition écologique au niveau des mobilités. Cependant, ces quatre termes, bien que voisins proches, sont en réalité quatre notions non-interchangeables, renvoyant à des valeurs et enjeux différent(e)s :

- Mobilité douce : il s'agit là de la première notion apparue, elle résulte d'une période où le questionnement sur les nuisances générées par la mobilité faisait son apparition. L'impact au niveau urbain mais aussi au niveau des citoyens et usagers était une problématique grandissante. Donc il s'agit ici d'un souci d'urbanité, minimiser les nuisances.
- Mobilité durable : elle renvoie à une prise de conscience des effets négatifs de l'activité humaine sur l'environnement et de son implication directe dans le réchauffement climatique. Ce terme n'est pas couramment employé mais est bien ancré dans l'imaginaire collectif comme lié aux valeurs écologiques.
- Mobilité active : cette notion assez méconnue du public fut (re)mise en avant récemment et désigne une façon de pallier des effets sanitaires négatifs : dans un premier temps lié aux problèmes de sédentarisation, pour en 2020 se définir comme un moyen physique de contrer l'inactivité durant la pandémie. Elle est donc liée à un souci de bien-être corporel et de santé.
- Mobilité alternative : cette mobilité se définit sous la forme d'une prise de conscience plus globale reprenant les valeurs citées précédemment (ville, écologie, santé) et alimentée par la volonté de participer au changement de mode de déplacement.

Ces quatre notions de mobilité peuvent comprendre certains mêmes modes de déplacement (exemple : marche, vélo, trottinette) mais ne peuvent pas porter les mêmes valeurs, les mêmes enjeux, ceux-ci sont propres à l'utilisateur. Dans ce spectre, nous pouvons placer aux extrémités les mobilités alternatives (tend à exclure l'autolisme, fait d'être seul usager d'un seul véhicule) et actives (ne met en avant que des mobilités dites autogènes, à savoir qu'une personne génère l'énergie nécessaire à son propre déplacement). L'entre deux inclut les mobilités douces et durables qui en fonction de leurs usagers, de leurs valeurs et de leur mode de déplacement, s'orientera plus vers un des deux pôles cités ci-dessus. Ces deux dernières sont souvent assimilées à un flou car même si sur le fond, elles valorisent des mobilités non motorisées, il est toutefois possible d'en inclure certaines mettant en avant l'aspect collectif (bus, tram), le non-thermique (véhicules électriques et hydrogènes) ou non-individuelle (véhicules partagés et covoiturage).

En complément à ces notions, divers types d'actions quotidiennes cyclistes peuvent influencer sur la pratique via le facteur de régularité. Celui-ci indique la fréquence de "roulage" tout en renseignant l'implication de l'utilisateur pour la pratique mais il est indépendant du type de mobilité cité ci-dessus. Il existe quatre types d'action :

- Croissante : le cycliste accroît la fréquence à laquelle il roule ou diversifie sa pratique (exemple : cyclisme urbain + cyclocross) ;
- Décroissante : le cycliste diminue la fréquence à laquelle il roule et/ou minimise ses trajets ;
- Réparatrice : la pratique du vélo sert avant tout à améliorer la santé et se fait sur un rythme régulier (exemple : récupérer de la motricité des suites d'un accident) ;
- Résiliente : le cycliste organise ses sorties dans le but de poursuivre son activité à fréquence régulière (exemple : sortie vélo le week-end).

Ces actions distinctes des types de mobilité renseignent non pas une valeur pour laquelle rouler mais la valeur de rouler, le lien sur le plan physique entre le cycliste et la pratique (M. Adam; N. Ortar; A. Poisson, 2022).

1.4 Le développement du cycliste urbain

Le développement du cyclisme urbain apparaît toutefois de manière différente en fonction d'un contexte propre à son époque et sa région. Si on regarde outre-Atlantique, une ville comme Montréal s'est vu investir dans les infrastructures cyclistes des suites d'une volonté citoyenne active pour devenir l'une des villes en haut des classements des villes les plus accessibles aux vélos : au sommet du classement Nord-Américain et onzième mondiale (classement établi par Copenhagenize Urban Cycling en 2013). Le vélo a fait son boom durant les seventies, époque où il était risqué de rouler à vélo, via plusieurs facteurs tels que le babyboom, l'augmentation des prix de l'essence en 1973, l'apport du jogging, culturisme ou régime à la culture de masse, la prise de conscience écologiste naissante ou encore les innovations technologiques (rendant les vélos plus légers avec des transmissions plus agréables, ...). C'est dans ce contexte particulier que l'on peut voir le MAB (Monde A Bicyclette) naître, activiste omniprésent à Montréal, ils vont fortement mettre en lumière par des mises en scène dites "cyclo-dramatique" les difficultés à se déplacer à vélo. Ils vont aussi bien sensibiliser aux bienfaits et promouvoir le deux-roues que défendre les droits cyclistes en milieu urbain (Daniel Ross, 2015).

Plus proche de nos régions, des années 1970 à 1980, Amsterdam a sensibilisé ses habitants suite développement frénétique de l'automobile et agit sur le plan politique de peur devoir intervenir ultérieurement. Cette sensibilisation s'est faite au détriment du citoyen avec une politique de réduction de la circulation et de la présence automobile dans le but d'équilibrer les différents modes de mobilité. Cette gestion de l'automobile s'est accélérée dans les années 90 (stationnement limité avec tarification, ...). Il s'agissait donc d'un plan d'action en faveur du vélo puisqu'à cela la ville a investi dans des pistes cyclables déterminées par des itinéraires (préalablement établis) et des parcs et abris à vélo urbains (V. Pomonti, 2004).

1.5 Le ressenti réel, la réelle lacune

Cependant, en ce qui concerne le spectre de l'usager, les études sont beaucoup moins nombreuses mais mettent tout de même en lumière une part de la réalité des pratiques usagères. L'augmentation des manifestations contre la voiture et les créations de comités de quartier souhaitant une mobilité repensée sont le reflet d'un engouement marqué d'une part de la population voulant être plus respectueuse de l'environnement. Les villes sont les pôles du développement de la bicyclette, comme l'atteste l'avènement des livreurs cyclistes, des ateliers confections/réparation ou même des services qu'intègrent certaines entreprises pour leurs employés (vélo en libre utilisation, vestiaires, douches, etc). Ici les usagers mettent en avant un désir de représenter des valeurs d'écoresponsabilité à l'échelle d'une personne ou d'un groupe (Alizée Vincent, 2017). Par ailleurs, cet engouement résulte de trois arguments pouvant être exprimés comme tels : la révolte contre la voiture, la volonté de respecter des valeurs environnementales et la mise en œuvre d'un mode de vie sain (Philippe Gaboriau, 2016).

Ces arguments se déclinent sous tous les âges : les personnes âgées restent majoritairement attachées à la voiture car elle représente une conquête sociale, les 50-60 ans pratiquent le vélo dans une optique de santé (avoir une vie saine), les 30-40 ans mettent en avant leur dynamisme et enfin les moins de 30 ans valorisent la bicyclette comme un moyen de déplacement procurant une liberté et une autonomie pour un faible coût/utilisation (Frédéric Héran, 1991). Une autre étude peut compléter les valeurs en fonction de l'âge puisqu'elle aborde les différentes pratiques du vélo en fonction du sexe durant l'adolescence. Il est d'abord établi un lien direct qui existe entre ces jeunes usagers et l'aspect santé, car plusieurs études démontrent un développement plus harmonieux chez les jeunes pratiquant le vélo. Ensuite, à partir de ce même objet, le vélo, on se rend compte des différences sociales en fonction du sexe : en effet, les garçons sont plus nombreux mais prennent aussi plus de risques car la socialisation aux risques est différente pour les deux sexes. La situation des parents influe sur la pratique : des parents cadres ou de profession intellectuelle supérieure auront des enfants qui roulent plus tandis que des parents ouvriers auront moins de probabilité à ce que leurs enfants fassent du vélo. On apprend aussi que si un garçon roule à vélo en prônant des valeurs de force, endurance et esprit de compétition alors, celui-ci gardera ces valeurs s'il continue de rouler en grandissant, tandis que les filles verront d'abord la grâce, la souplesse et l'agilité pour faire évoluer ces valeurs. Le vélo deviendra par la suite un moyen de garder la ligne et sa jeunesse puis un outil de protection contre les agressions dans certains contextes (David Sayagh, 2020).

Mais il existe aussi la notion de socialisation cycliste reprenant les fondements du développement de l'individu dans sa construction personnelle ici adapté aux capacités nécessaires pour se déplacer à vélo. Certaines études montrent que le parcours d'une personne se tournant vers la mobilité cycliste se fait suite à un déclic, un événement déclencheur et que les plans de vie privée et pratique du vélo urbain sont bien plus liés qu'on ne pourrait le penser. Si la pratique de vélo se veut récréative dans un premier temps, elle peut transitionner vers l'utilitaire par le biais de divers facteurs sociaux tels que l'effet de groupe (un/une proche roule et cela encourage à la mise en selle), l'appartenance (sentiment d'appartenir à une communauté comme les fixies), ... mais aussi des suites de l'expérience personnel en testant le vélo dans un cadre urbain favorisant la pratique (M. Adam, N. Ortar, A. Poisson, 2022).

1.6 Les saisons

Variable importante dans la pratique du vélo, la météo peut directement orienter la manière de rouler ainsi que le matériel. On ne roulera pas de la même manière sous une pluie battante par 3° que durant une après-midi ensoleillée par 25°, il y a une adaptation dépendante du jugement de l'utilisateur vis-à-vis du temps.

Via une démarche de documentation, on peut relever le comportement saisonnier des cyclistes comme à Montréal par exemple. La ville doit d'ailleurs mettre en place une série de mesures dédiées aux transports, cela va des routes, aux trottoirs et aux pistes cyclables, le déneigement est fondamental pour assurer la circulation. Par le biais du concept de "ville d'hiver" apparu en 1980, s'en est suivi des conférences et colloques dédiés à la gestion des espaces urbains en hiver. Le cycliste intègre alors une notion de "nordicité" quant à sa pratique hivernale, il parcourt la ville non sans adaptations au temps malgré le froid et les risques liés au gel et à la neige. "Nordicité" car il n'est pas contraint mais bien parce qu'il roule volontiers aux grés de la météo. Par cette caractéristique, il se retrouve à éprouver une nouvelle forme d'appartenance à la communauté cycliste et un mode d'appropriation de l'espace urbain nouveau, ils sont mis en lumière pour avoir une pratique plus rigoureuse et une approche de l'environnement urbain différent (la neige absorbe le bruit, les parcs ont une magie hivernale éphémère, la ville tourne à un autre rythme que le cycliste peut capter) (M.H. Roch, 2019).

1.7 Les risques

Il est bien connu qu'être cycliste c'est prendre des risques supplémentaires du fait qu'en dehors d'un casque, le vélo ne dispose pas de carrosserie pour se protéger d'un impact éventuel. Par le prisme des nouveaux métiers à vélo à Montréal, on peut mieux comprendre ces risques, il en existe quatre récurrents : la cohabitation entre différents usagers et le partage entre usagers de la route, l'équipement et la conduite risquée prise par certains cyclistes. Cinquante pourcents des cyclistes pointent du doigt le risque que leur font encourir les véhicules motorisés, ils sont à la base du sentiment d'insécurité de ceux-ci. Le risque entre les différentes mobilités est aussi important même si globalement ressenti comme plus gérable, il s'agit plutôt de la conduite des piétons se mettant parfois eux-mêmes en situation à risque (ce point est surtout relevé par les cyclistes roulant en triporteurs et peut être expliqué par la largeur plus importante de leur vélo). Sur la route, les triporteurs expliquent que le sentiment de risque pris est plus minime du fait de leur largeur et leur visibilité et quant aux routes partagées, ce sentiment est identique sauf pour les vélos plus « classiques » qui ressentent plus de tensions entre usagers. La question de l'équipement comme risque vient plutôt du manque d'équipement qui engendre une échelle de risque propre aux manques de chaque cycliste. Enfin, la conduite peut grandement augmenter le risque d'un incident, il s'agit probablement du facteur le plus décisif puisque les manœuvres sont prises consciemment (exemples : prendre une rue à contre sens) mais on estime que le risque grand pour un cycliste normal et moins élevé pour un vélo plus imposant (D. Carpentier-Laberge, 2018)

Cependant il existe aussi des risques sur la santé du cycliste urbain liés à son exposition à la pollution sonore et atmosphérique dû à la proximité avec les véhicules motorisés. Plusieurs types de particules émises peuvent provoquer une inflammation des voies respiratoires ou avoir sur le long terme une incidence quant au développement de maladies cardiaques ischémiques (augmentation de ce risque à hauteur de 5%). On sait aujourd'hui qu'un cycliste inhale quatre fois plus de NO₂ qu'un automobiliste et est exposé à une nuisance sonore toute aussi importante. Bien que plusieurs auteurs scientifiques mettent en avant les bienfaits physiques du vélo comme plus important pour la santé face à ce risque, celui-ci est tout de même présent. Sur le plan sonore, l'OMS avait établi un barème de tolérance allant de 53,3 à 59.3 dB or, à Lyon, les cyclistes sont exposés à une moyenne de 62.6 dB (entre 60.43 et 64.86 dB) soit un niveau sonore au-dessus du maximum de tolérance.

Ces résultats issus d'une étude Lyonnaise visant à modéliser l'exposition des cyclistes à ces deux types de pollutions tend à mettre en avant les variations qui peuvent exister d'un axe routier à un autre. Et même si les conditions météorologiques, la température et les conditions de trafics ont une incidence directe sur le relevé de données, les conclusions sont celles attendues : les axes moins fréquentés (exemples : rues parallèles, axes secondaires, ...) essentiellement résidentielles ont des taux de concentration en particules moins élevées et une nuisance sonore plus faible. Donc la possibilité de réduire ces risques existent mais doit être prise en compte dans l'élaboration des pistes et parcours cyclistes, moins d'interactions avec les véhicules motorisés apporterait plus de sécurité et donc une exposition moins importante aux nuisances par la même occasion (plus d'agrément sur le plan sanitaire) (P. Apparicio, J. Gelb, V. Jarry, E. Lesage-Mann, S. Debax, 2020).

1.8 L'utilisateur, boudé par la recherche

Cependant, en ce qui concerne le spectre de l'utilisateur, les études sont beaucoup moins nombreuses mais mettent tout de même en lumière une part de la réalité des pratiques usagères. L'augmentation des manifestations contre la voiture et les créations de comités de quartier souhaitant une mobilité repensée sont le reflet d'un engouement marqué d'une part de la population voulant être plus respectueuse de l'environnement. Les villes sont les pôles du développement de la bicyclette, comme l'atteste l'avènement des livreurs cyclistes, des ateliers confections/réparation ou même des services qu'intègrent certaines entreprises pour leurs employés (vélo en libre utilisation, vestiaires, douches, etc). Ici les usagers mettent en avant un désir de représenter des valeurs d'écoresponsabilité à l'échelle d'une personne ou d'un groupe (Alizée Vincent, 2017).

Par ailleurs, cet engouement résulte de trois arguments pouvant être exprimés comme tels : la révolte contre la voiture, la volonté de respecter des valeurs environnementales et la mise en œuvre d'un mode de vie sain (Philippe Gaboriau, 2016). Ces arguments se déclinent sous tous les âges : les personnes 65 âgées restent majoritairement attachées à la voiture car elle représente une conquête sociale, les 50-60 ans pratiquent le vélo dans une optique de santé (avoir une vie saine), les 30-40 ans mettent en avant leur dynamisme et enfin les moins de 30 ans valorisent la bicyclette comme un moyen de déplacement procurant une liberté et une autonomie pour un faible coût/utilisation (Frédéric Héran, 1991).

Une autre étude peut compléter les valeurs en fonction de l'âge puisqu'elle aborde les différentes pratiques du vélo en fonction du sexe durant l'adolescence. Il est d'abord établi un lien direct qui existe entre ces jeunes usagers et l'aspect santé, car plusieurs études démontrent un développement plus harmonieux chez les jeunes pratiquant le vélo. Ensuite, à partir de ce même objet, le vélo, on se rend compte des différences sociales en fonction du sexe : en effet, les garçons sont plus nombreux mais prennent aussi plus de risques car la socialisation aux risques est différente pour les deux sexes. La situation des parents influe sur la pratique : des parents cadres ou de profession intellectuelle supérieure auront des enfants qui roulent plus tandis que des parents ouvriers auront moins de probabilité à ce que leurs enfants fassent du vélo. On apprend aussi que si un garçon roule à vélo en prônant des valeurs de force, endurance et esprit de compétition alors, celui-ci gardera ces valeurs s'il continue de rouler en grandissant, tandis que les filles verront d'abord la grâce, la souplesse et l'agilité pour faire évoluer ces valeurs. Le vélo deviendra par la suite un moyen de garder la ligne et sa jeunesse puis un outil de protection contre les agressions dans certains contextes (David Sayagh, 2020).

2. Design Méthodologique

Ce chapitre dédié à la méthodologie s'articule autour d'une démarche profondément ancrée dans l'implication directe du chercheur sur le terrain. En effet, ce travail de recherche se distingue par une approche proactive, où le chercheur, en l'occurrence moi-même, endosse le rôle de cycliste praticien pour construire un savoir ancré et contextualisé. Cette étude se déploie sous une perspective empirique et inductive, privilégiant la recherche sur le terrain en tant que méthode fondamentale. La pratique du cyclisme au quotidien devient ainsi le véhicule privilégié pour l'exploration et la compréhension des réalités observées. Cette immersion active constitue le socle d'une démarche méthodologique visant à capturer la richesse des expériences personnelles des cyclistes.

Les rencontres actives, marquées par des entretiens semi-ouverts, représentent une composante essentielle de cette approche. Ces échanges permettent de constituer une base de données témoignant des nuances et des variations propres à chaque expérience de terrain. L'accompagnement des cyclistes, inscrit dans leurs trajets habituels, s'opère avec une liberté totale d'expression, favorisant ainsi la spontanéité des récits.

Arborant ma casquette de chercheur à deux roues, j'adopte une posture d'observation attentive des attitudes et habitudes des participants. Cette démarche vise à saisir l'essence même de leur pratique, écartant toute possibilité de passer à côté de détails significatifs. Ainsi, cette introduction au chapitre méthodologique reflète la volonté d'adopter une approche holistique, alliant la rigueur méthodologique à une proximité immersive avec le terrain, pour une exploration exhaustive et nuancée du sujet d'étude.

2.1 Terrain d'étude

L'étude se porte sur le contexte urbain de la ville de Liège, en Belgique, une métropole actuellement en plein questionnement sur sa transition écologique et l'évolution de ses modes de déplacement. Ce choix trouve sa pertinence dans le contexte où de nombreuses villes, y compris Liège, ont entrepris depuis plusieurs années le développement de réseaux d'aménagements cyclistes en vue d'en augmenter la part modale. En tant que natif de cette ville et motivé à changer mes propres habitudes de déplacement, mon intérêt pour cette dynamique urbaine est particulièrement marqué.

Il est crucial de souligner que ces relevés s'étendent sur la période allant de 2022 à début 2024, une phase durant laquelle la ville de Liège est en pleine métamorphose pour accueillir sa première ligne de tram, dont l'opérationnalité est prévue à l'horizon 2025. Ces travaux d'envergures influent sur l'ensemble des modes de mobilité présents dans la ville. Ils restreignent les possibilités de déplacement pour certains citoyens, génèrent une frustration accrue en raison du temps passé sur certains réseaux pour d'autres, et limitent le champ d'action ainsi que le bon fonctionnement de certains services tels que les transports en commun, les ambulances, les pompiers, la police, les services de livraison, et bien d'autres.

Cette période de transformation offre une fenêtre d'observation privilégiée pour étudier les impacts concrets de ces changements sur la mobilité quotidienne des habitants et sur le fonctionnement général de la ville. En explorant ces dynamiques dans le contexte spécifique de Liège, cette étude aspire à contribuer de manière significative aux réflexions sur la planification urbaine et les défis liés à la transition écologique dans les zones urbaines en évolution constante.

2.1.1 Relevés par quartier

L'approche méthodologique adoptée pour cette étude offre une perspective unique et approfondie de la pratique cycliste dans la ville de Liège. La reconnaissance que chaque quartier possède ses propres spécificités et caractéristiques urbaines, susceptibles d'influencer la pratique du vélo, souligne la nécessité d'une observation approfondie et contextuelle. L'initiative de consacrer une journée entière à explorer chaque quartier à vélo témoigne d'une volonté de saisir la complexité des interactions entre l'environnement urbain et la mobilité à vélo.

La flexibilité dans le choix des points de départ et d'arrivée, ainsi que l'absence de parcours prédéfini, reflètent une approche évolutive et adaptative. Cette méthodologie permet de couvrir un large éventail de possibilités de déplacement, favorisant une compréhension approfondie des enjeux pratiques propres à chaque quartier. L'exploration de transitions ou de continuités entre les quartiers offre une dimension comparative importante, révélant les nuances dans les aménagements urbains et les défis spécifiques liés à la mobilité à vélo.

La diversité des quartiers sélectionnés, allant du centre-ville à des quartiers périphériques tels que Bressoux, témoigne de l'intention de capturer la variété des expériences cyclistes à travers la ville. La temporalité de l'étude, menée du mois d'août jusqu'à la fin septembre, indique également une prise en compte des variations saisonnières et des dynamiques spécifiques à cette période. En somme, cette méthodologie réfléchie et détaillée offre un cadre solide pour comprendre les intrications complexes entre les utilisateurs cyclistes et leur environnement urbain diversifié.

2.2 Élaboration d'un carnet

Le carnet est ici un outil exhaustif, relevant toutes les nuances du quotidien de cycliste urbain, l'aménagement de l'espace public et les ressentis, déployant son exploration en deux phases distinctes : l'expérimentation personnelle en solitaire et ensuite accompagné.

Au cœur de cette initiative, trois catégories de trajets sont mises en avant :

- Les itinéraires à titre professionnels ;
- Les parcours touristiques ;
- Les déplacements à vocation alimentaire.

Les trajets professionnels tracent les contours d'une routine quotidienne, orientée par le prisme d'un déplacement du cycliste dans le cadre du travail, de son aller et son retour. Cette dynamique impose une adaptation constante aux horaires et à la circulation inhérente, constituant ainsi un observatoire privilégié des fluctuations du quotidien citadin.

Les trajets touristiques démarrent depuis la Gare des Guillemins, explorant des lieux culturels et historiques, offrant une perspective unique sur les attraits urbains.

Les trajets "alimentaires", quant à eux, s'inscrivent dans la sphère privée, se déployant à travers des courses quotidiennes, des escapades pour se rendre au cinéma ou au théâtre, des dépôts de colis, et d'autres activités du quotidien.

Le carnet se structure autour de deux feuilles, chacune divisée en trois sections distinctes. La page de gauche se consacre à l'analyse détaillée du quotidien du cycliste, décomposant chaque trajet pour refléter ses observations et expériences. La page de droite, fractionnée en deux, adopte une perspective critique, fournissant des points spécifiques à évaluer et un espace dédié pour ajouter des notes, des observations ou des avis. Cette organisation méticuleuse permet une exploration complète et systématique des facettes multiples du vécu cycliste, tout en favorisant une réflexion critique qui construit le ressenti cycliste.

<p>Trajets</p> <p>Il s'agit d'un relevé du quotidien dans sa globalité, chaque trajet est daté et accompagné d'une note témoignant de ce qui a pu être observé :</p> <p>Cela va de la contrainte associée aux méthode d'adaptation, à la dynamique globale vécue durant le trajet ou encore du constat à propos des interfaces de transition.</p>	<p>Système de cotations</p> <p>Des points d'attention sont évalués afin de rendre compte de la qualitativité des aménagements et de l'expérience cycliste</p>
	<p>Notes</p> <p>Cet espace du carnet est dédié à un apport supplémentaire écrit basé sur les cotations ci-dessus. Cela dans le but de justifier et explicité celle-ci.</p>

**Figure schématique représentant l'organisation du carnet de bord*

Les points de cotation sont organisés en différentes thématiques :

1. Parcours global :

- Continuité
- Étendue du réseau dédié aux cyclistes
- Développement des aménagements
- État général

2. Organisation et aménagements :

- Bandes de circulation dédiées
- Aménagements urbains (parking vélo, bordures adaptées, emplacements vélo, ...)
- Gestion des bandes de circulation à mobilités mixte (vélo/piéton, vélo/voiture)
- Signalisation
- Matérialité définie pour bande cycliste
- Marquages au sol
- Cohérence du réseau
- Entretien du réseau

3. Cohabitation :

- Mobilité mixte avec piétons
- Mobilité mixte avec voitures
- Respect des espaces dédiés au vélo
- Carrefours
- Marquages

4. Ressentis globaux :

- Stresse
- Sécurité
- Agrément

Enfin, des pages du carnet sont laissées libres en fin de chaque chapitre dédié aux différents types de trajets afin d'y noter des astuces ou raccourcis développer avant, pendant et après la phase d'expérimentation de ces trajets. Ces "astuces" et autres stratégies d'approche à vélo peuvent rendre compte du degré d'adaptation d'un cycliste face à une contrainte d'ordre urbaine.

2.3 Relevé photographique

En complément au carnet, des relevés photos sont réalisés afin d'illustrer le vécu. C'est une méthode intuitive et rapide que de sortir son téléphone pour instantanément capturer une situation rencontrée. La photographie permet d'appuyer les nuances de la pratique relevées dans le carnet, l'écrit devient ainsi contextualisé.

C'est aussi un regard porté par l'ambition de cette recherche, retranscrire ma propre expérience, chaque situation est relevée sur le fait et n'est donc pas nécessairement cadrée par une prise de vue standardisée. La prise de vue est directement liée à la nécessité d'avoir une lisibilité claire du cas et donc ma vision de celle-ci.

Contrairement à la prise de vue, les sujets sont quant à eux répétés sauf exception car l'environnement est le même tout au long d'un parcours. Quelques variables changent mais on parle alors d'interface tels que les revêtements de sols, les bordures de trottoirs ou encore la lisibilité des pistes. Il est à noter que ces relevés sont insérés au cœur de cette recherche et non en annexe afin de visualiser ces instantanés de façon contextualisée.

P.S. : Toutes les photographies présentées dans cette recherche ont été prises par le chercheur lui-même

2.4 Entretiens

2.4.1 Guide

Les entretiens adoptent une approche à la fois semi-ouverte et ouverte sur le terrain, caractérisée par une bienveillance particulière envers les intervenants. Cette approche vise à établir un lien favorisant une discussion approfondie, un échange sur le sujet, éloigné de la nature formelle d'un simple interrogatoire.

L'objectif de ces entretiens est d'acquiescer une compréhension approfondie des utilisateurs cyclistes dans l'espace urbain, en explorant leurs habitudes, ressentis et attitudes à l'égard de leur pratique. Chaque individu interrogé apporte avec lui une richesse d'observations et de ressentis issus de son expérience personnelle, générant ainsi une forme « d'intelligence urbaine ». Cette intelligence, propre à chaque individu, exerce une influence significative sur la façon dont ils abordent la pratique du vélo au quotidien par les interfaces, interactions, leur relation à l'aspect sécurité, les raccourcis, etc.

Les rencontres sur le terrain jouent un rôle essentiel en mettant en lumière ces diverses "intelligences urbaines". En reconnaissant la nature personnelle de ces perceptions, elles révèlent une multitude de stratégies de roulage, aussi variées que les individus eux-mêmes. Chaque personne apporte sa propre nuance à la manière dont elle appréhende l'espace urbain à travers le vélo, créant ainsi une mosaïque riche et complexe de pratiques qui à terme vise à évincer le paradigme de LA pratique unique du vélo.

Il est souligné que le choix initial d'un individu de se tourner vers la mobilité à vélo, que ce soit pour des raisons sportives, écologiques, économiques, ou autres, joue un rôle central. Cette raison initiale devient la première influence qui teinte l'ensemble de l'expérience vécue. Ainsi, ces entretiens cherchent à démêler les motivations profondes des cyclistes urbains, offrant ainsi un aperçu holistique et nuancé de leur réalité quotidienne.

2.4.2 Thématiques et questions

Bien qu'essentiellement semi-ouvert, les entretiens ne peuvent échapper à une série de questions pour cadrer l'intervenant dans le champ du vélo en ville. Ces questions restent suffisamment large pour permettre une grande liberté dans l'élaboration de la réponse. Permettre aux participant d'y inclure un champ de thématique légèrement plus large qui peuvent avoir une quelconque forme d'influence sur leur perception et vécu du vélo.

Questions ciblées	Objectif de la question
Quel fut la motivation de votre choix de mobilité ?	La raison
A quelle fréquence roulez-vous ?	Habitude(s) de déplacement
Votre manière de rouler a-t-elle influencé votre choix de matériel ?	Le moyen de déplacement
Aviez-vous des appréhension avant vos première sortie ?	L'avant et s'en suit l'après
Y a-t-il des détours, raccourcis ou conseils qui sortent du cadre habituel que vous avez développé ?	Astuce d'agrément ou de sécurité

**Afin de respecter leur vie privée, les noms et prénoms des participants sont anonymisés et remplacés par les noms de cyclistes professionnels.*

2.4.3 Recrutement

Les participants qui composent l'échantillon de cyclistes urbains dans ces relevés n'ont pas de profils types. Ce sont essentiellement des usagers habitués à une pratique régulière du vélo en ville. Le panel se compose 17 personnes entre 20 et 65 ans et ne vise en aucun cas à générer des informations sur un types de profil en particulier. Le but est ici de dégager de ces rencontres une sensibilité propre à chacune des personnes interrogées pour rendre le ressenti cycliste plus palpable.

La plupart des cyclistes présent ici sont issu de rencontres fortuites ou du bouche-à-oreille. Ils ont par la suite été contacté soit par téléphone soit par mail afin d'organiser les rencontres.

3. Encadrement de ma recherche

3.1 Cycliste urbain enquêteur

Afin d'introduire ce travail de relevé sur la mobilité urbaine et plus particulièrement les cyclistes urbains, il est important d'introduire son protagoniste et rédacteur. Bien qu'il ou plutôt que je ne sois pas seul représentant de la communauté cycliste au sein de ce travail, je peux déjà renseigner énormément d'informations sur ma pratique du deux roues.

Valentin, 26 ans, étudiant en dernière master à la faculté d'architecture de l'université de Liège et habitué aux sports en tout genre : Athlétisme (champion provincial de saut à la perche), escrime (top 5 national), VTT (aucune affiliation à un club mais pratique régulière), soccer et squash (entre amis). Sensible aux changements climatiques et à l'impact que l'homme a sur ceux-ci, je décide dans le courant de l'année 2020 d'adapter en premier lieu mon utilisation de la voiture. Plus rationnellement, j'opte pour des trajets à mobilités mixte, je ne prends la voiture que pour un trajet minimum, c'est à dire, de chez moi (la campagne du Condroz où peu de bus circule) au Sart-Tilman pour disposer de bus aux passages réguliers. Par la suite j'ai intégré le vélo dans l'organisation de mes trajets.

Ensuite, la multitude de sport pratiqué m'ont permis de développer une très bonne condition physique. Pour ce qui est de la pratique du vélo avant tout en milieu forestier, je roule autant des sentiers poussiéreux ou boueux que des descentes techniques impliquant des capacités à adapter sa vitesse, trajectoire, position sur le vélo afin d'anticiper tout obstacle. En milieu urbain, les habitudes du VTT ressortent ponctuellement pour monter des bordures ou éviter des trous dans les revêtements de chaussée par exemple mais ce milieu ne m'est donc pas réellement le plus familier.

3.2 les vélos utilisés

L'expérience cycliste en milieu urbain est principalement réalisée à l'aide de deux types de vélo : un vélo de route rétro et un VTT moderne. Le vélo rétro datant approximativement des années septante a été récupéré et remis à état, le cadre en acier et les roue sont d'origine, seule la transmission a été changé au profit d'une neuve. Il est assez léger et possède un rendement au pédalage agréable pour une utilisation urbaine. Cependant les côtes sont sa seule Némésis, étant ancien, il faut le rouler avec délicatesse pour éviter que la transmission ne se dérègle. Ce vélo est le plus utilisé dans les recherches sur terrain car il se rapproche le plus de ceux utilisés par la communauté étudiante liégeoise à savoir un vélo récupéré ou d'occasion, peu de coût d'entretien et ne suscitant (presque) pas l'intérêt des voleurs.

Le second est un VTT moderne de type "tout-suspendu" (disposant d'une suspension à l'avant et à l'arrière) pouvant absorber le moindre choc aisément. Un cadre en carbone en deux parties (triangle avant et arrière) accueille une suspension avant en 150mm de débattement et un amortisseur arrière associé à une cinématique (mouvement du triangle arrière permettant la compression de l'amortisseur) lui permettant aussi un débattement de 150mm. Lourd mais confortable, il possède un rendement au pédalage parfait pour les forêts et une capacité d'absorption des chocs idéal pour les sentiers les plus technique. Cependant, il coute chère et n'est pas simple à apprivoiser pour tout qui voudrait le rouler ou l'entretenir.

Enfin, le type de vélo est une variable qui, si elle est changée, peut entraîner des conséquences sur les sensations vécues et complètement modifier le relevé de données et l'expérience vécue dans sa globalité. C'est pourquoi de manière ponctuelle, différents types de vélos seront testé: VTT, vélo pliable, vélo urbain moderne, électrique, fixie, vélo route, ...

4. Relevés de terrain

4.1 Trajets et parcours à titre professionnels

Les premiers relevés de terrain se sont portés sur les trajets et parcours à titre professionnels, ceux-ci ont eu lieu dans le cadre d'un job étudiant au sein d'une clinique Liégeoise située montagne Saint Walburge. Le point de départ étant le Val Benoit, il s'agit donc d'un trajet d'une zone d'habitation en périphérie vers le centre-ville.

Les parcours sont sensiblement les mêmes d'un jour à l'autre puisque les point A et B ne changent pas et emprunte ce qui va devenir pour moi comme pour beaucoup d'autres cycliste l'axe principal dans l'élaboration de trajets: les quais. Les quais fraîchement réaménagés en 2015 s'étendent du pont de Fragnée jusqu'au pont J.F. Kennedy et permette aux cyclistes comme aux piétons de profiter d'une installation en partie à l'écart de la circulation.

Les quais représentent la partie la plus «aménagée» de mes trajets cependant certains aménagements uniquement dédiés aux cyclistes en font partie. Ceux-ci font en quelque sorte office de transition puisqu'ils permettent d'accéder aux quais depuis la périphérie ou centre-ville et inversement.



Feux et passages ponctuels

Plusieurs feux et passages rythment les quais sans pour autant mettre un système en place qui puisse se répéter. On peut retrouver deux feux identiques qui se superposent comme un simple panneau céder le passage ou des incohérences dans les tracés des pistes.

De plus, les cyclistes sont des usagers faibles donc le code de la route stipule qu'ils ont la priorité. Or la ville priorise les voitures à ces intersections.

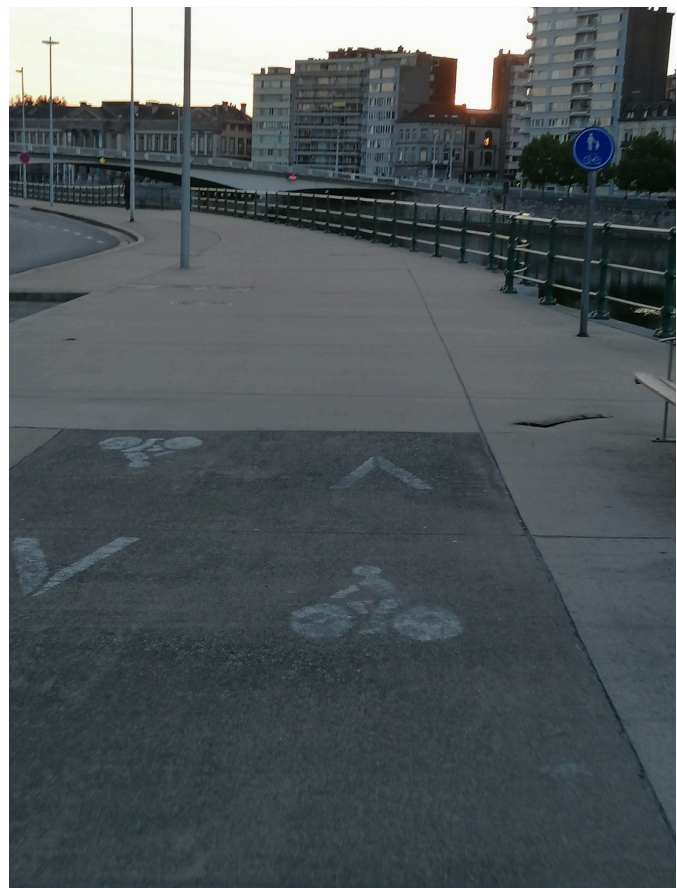


Quai le long de la Meuse

Une affluence matinale principalement constituée de cyclistes. Les quais sont pour beaucoup, un axe structurant dans leur quotidien car il est sécurisant et fluidifie la traversée de Liège.

Continuité des pistes

La plupart des pistes ne sont pas continue et aboutissent sur des terminaisons tel qu'ici. Elles reprennent généralement non loin mais ces coupures génèrent une mixité de mobilité qui peuvent créer des tensions sur les portions les plus étroites.



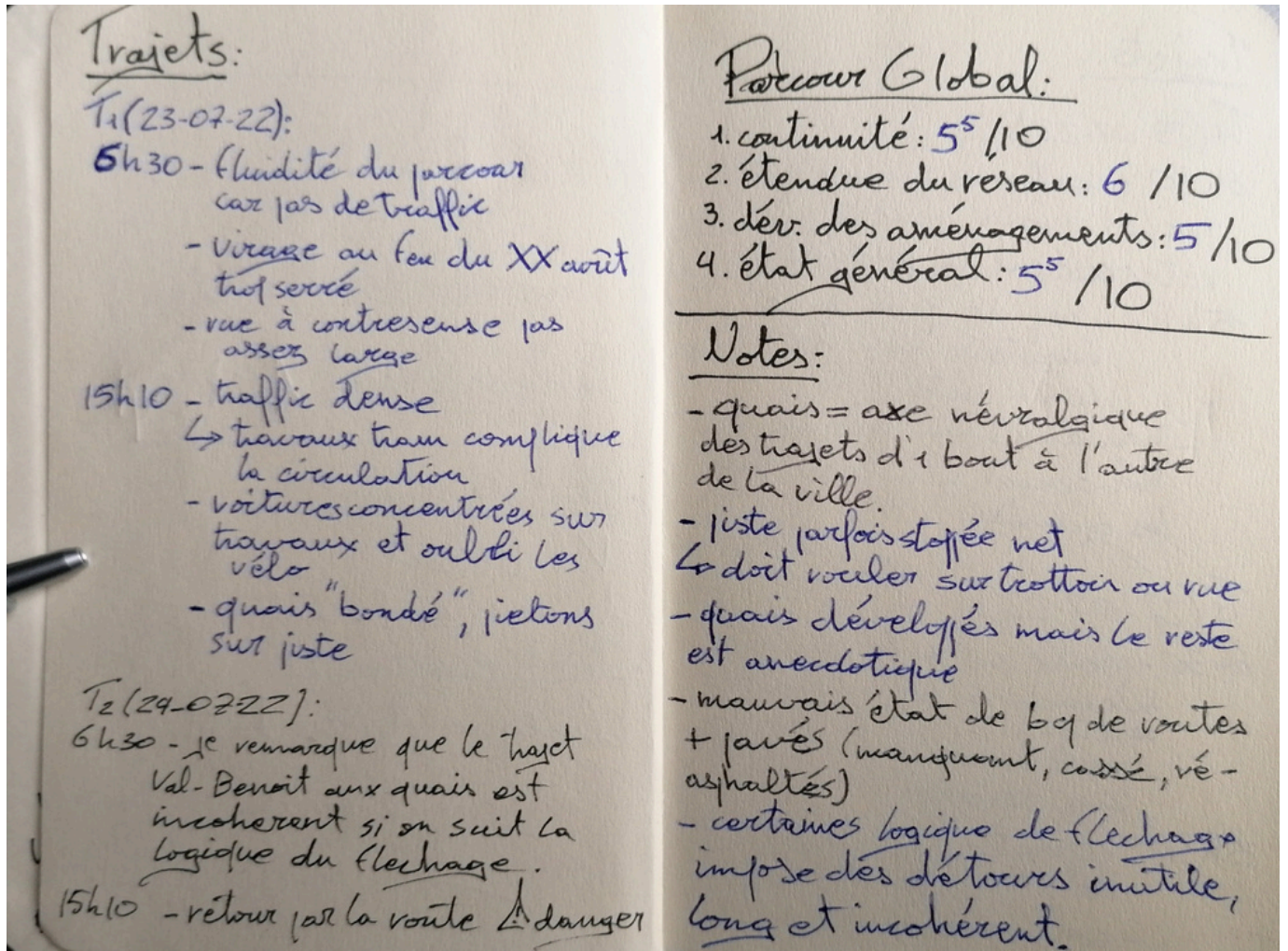
4.1.1 Expérience vécue

Une quinzaine de trajets ont ici été relevés durant les mois d'août et septembre (saison d'été), ils ont été élaborés de manière à couvrir la distance entre mon point de départ et mon travail en un minimum de temps.

Ayant un horaire me poussant à partir tôt, départ à 6h30 pour arriver avant 7h, je roule aux heures de faible affluence de trafic. Cela m'offre le luxe de ne pas devoir rester sur mes gardes constamment puisque mes interactions avec d'autres types de mobilités sont faibles, moins il y a de monde et moins on se sent responsable envers les autres usagers. Cependant la fin de journée était à 15h donc je repartais à une heure où la circulation commençait à se densifier et donc il fallait faire plus attention notamment avec les automobilistes qui pouvaient se montrer moins patients qu'au matin. Le sentiment de sécurité devenait ainsi plus précaire et l'attention à l'environnement urbain plus important.

Sur le plan de l'aménagement, les transitions se font de manière assez rude car si les quais sont vécus comme assez calme et fluides mais les zones cyclistes aux abords qui permettent l'accès à la périphérie ou centre-ville ne sont pas toujours agréables. Certaines rues possèdent des pistes qui se stoppent net sur des emplacements de parking et nous poussent à nous déporter rapidement sur la bande des voitures, cette translation est aussi déstabilisante qu'effrayante. Le sentiment d'un risque d'accident sur ce type de changement sur la voirie augmente considérablement puisqu'en une fraction de seconde on doit interagir avec les véhicules motorisés sur une même bande. Et les trottoirs mixtes avec piétons laissent le même goût amer d'un incident qui pourrait trop vite arriver.

Ces transitions particulières même si elles offrent la possibilité d'élargir le réseau dédié aux cyclistes sont perçues comme incohérentes au vu du manque de sérénité qu'elles pourraient offrir.



Le carnet a pour but de mettre en lumière les réalités du quotidien cycliste comme ici.

Nous sommes Quai de Rome, aller vers le centre nécessite de faire un détour pour accéder aux quais. Il n'y qu'une piste en sens unique donc pour rejoindre le quai, il faut traversé la voirie via une passerelle dont la rampe à un angle de braquage serré. Puis redescendre via un escalier, une incohérence qui ne permet pas d'avoir des liaisons fluides pour les cyclistes.



Trajets:

T4 (25-07-22):

6h30 - certains lampadaires sur les quais gênent et rétrécissent le passage

15h10 - bq de gens avec écouleur au milieu de la piste

- travaux tram près du Val-Benoît n'intègre pas les cyclistes

T5 (27-07-22):

6h30 - vieille rue pavée de liège infranchissable avec vélo ancien.

- pavés manquants fatale
↳ crevaison

15h30 - réparation du pneu d'ot S+ Michel

- confiance disforme

Points Spécifiques:

1. signalisation: 5 / 10
2. bande de circulation: 6 / 10
3. matérialité: 6 / 10
4. mixité des mobilités: 4 / 10
5. aménagements dédiés: 5 / 10
6. cohérence du réseau: 2 / 10

Notes:

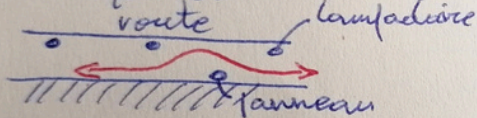
- feux et carrefours neufs appréciés → mais feux trop souvent en panne ou éteints
- largeur de piste trop variable
↳ si mixité alors risque d'accident avec piétons.
- incohérence des les déviations face générale Leman
- parking vélo sur quai trop proche de la route et ne laisse pas la place pour l'accès aux quais depuis la rue...

Trajets:

T6 (28-07-22):

6h30 - manière de rouler changée
↳ + délicate avec vélo

- observe 1 mise en œuvre étrange d'1 lampadaire et 1 fanneau



15h30 - camionnette de livraison sur piste (3)

- liaison au XX avait délicate
↳ voiture en conflit pour s'insérer ne me voient pas.

T7 (29-07-22):

6h30 - R.A.S.

15h30 - circulation dense
↳ feux vélo hs.

Cohabitation:

1. circulation mixte
piéton: 6 / 10
VM: 4 / 10
2. carrefours: 7 / 10
3. marquages: 6 / 10
4. respect des mobilités: 5 / 10

Note:

- poser le pied à terre est souvent nécessaire quand on traverse des zones exclusivement piétons. C'est une sécurité pour les piétons et soi-même.
- marquage au sol parfois complexe comme au pont Kennedy ou trop absent sur les quais.

Trajets:

T8 (02-08-22):

6h30 - parcours ré-adapté
car camions de livraison

15h30 - R.A.S.

T9 (03-08-22):

6h30 - R.A.S.

15h30 - embouteillage

↳ doit passer par le centre
piétonnier car circulation
hostile pour cycliste

T10 (08-08-22):

6h30 - croise cyclistes qui
préfèrent partir tôt pour
éviter les voitures

15h30 - jeu de slalom avec voitures

Resentis:

1. stress : ○ ○ ● ○ ○
2. sécurité : ○ ● ○ ○ ○
3. agrément : ○ ○ ● ○ ○

Notes:

- le parcours matinal et
peu stressant et même
agréable avant de travailler
- les aménagements présents
mais h.s. augmente l'insécurité
- dès qu'une piste se termine,
le désagrément et le stress
commence.
- les automobiliste nous ignore
en situation de type:
travaux, déviation, embouteillage

Remarques Globales

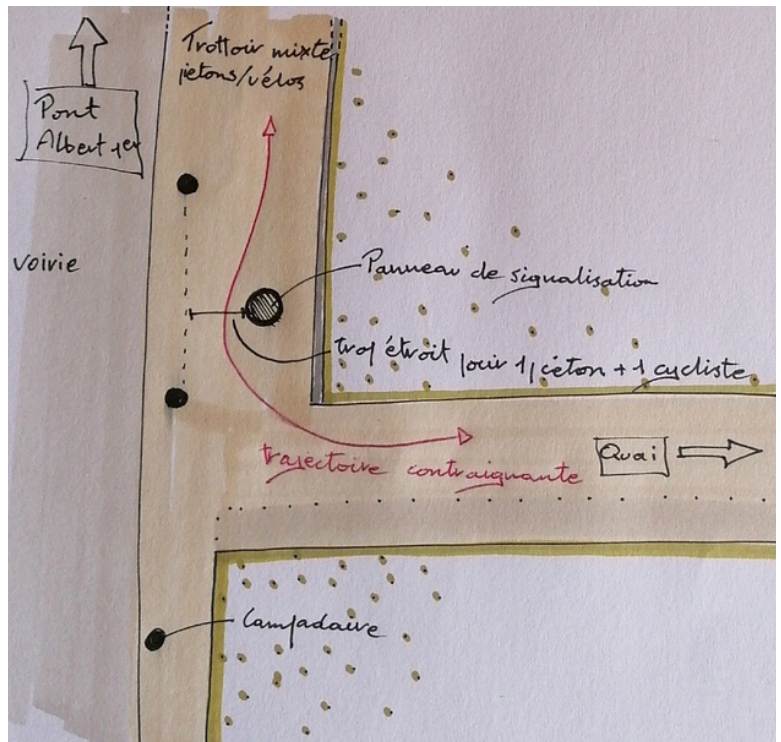
- les quais représente axe
sûr et rapide
mais
mixité et aménagements locaux
peuvent déstabiliser
- les routes sont peu sécurisantes
au vu de leur état: nid de poule,
réparations douteuses, pavés, ...
- certains parcours "fléchés" sont
illogique du point de vue
pratique.

nombre de trajets total:

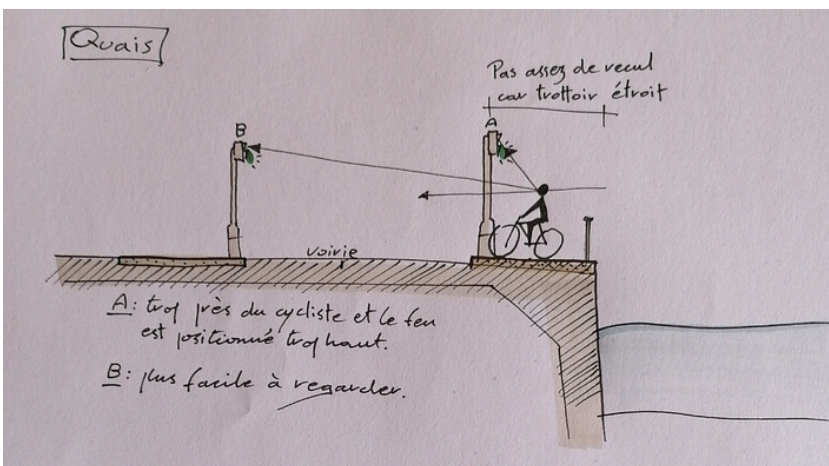
15

Astuces développées:

- piste du Val Benoit au pont
de frozenée prise en contre
sens (gain de 10 min)
- ~~doit~~ détours par des rues
moins fréquentées et plus
large
- chambre à air de recharge
dans mon sac
- lampe led visible en pleine
nocturnée.
- savoir prendre son temps,
ne pas se précipité sinon
risque de ne pas voir un
obstacle et donc casse



*Croquis de situation : aménagement contraignant de la signalisation et des luminaire sur un espace partagé



*Croquis de situation : manque de recul au niveau des feux du quai



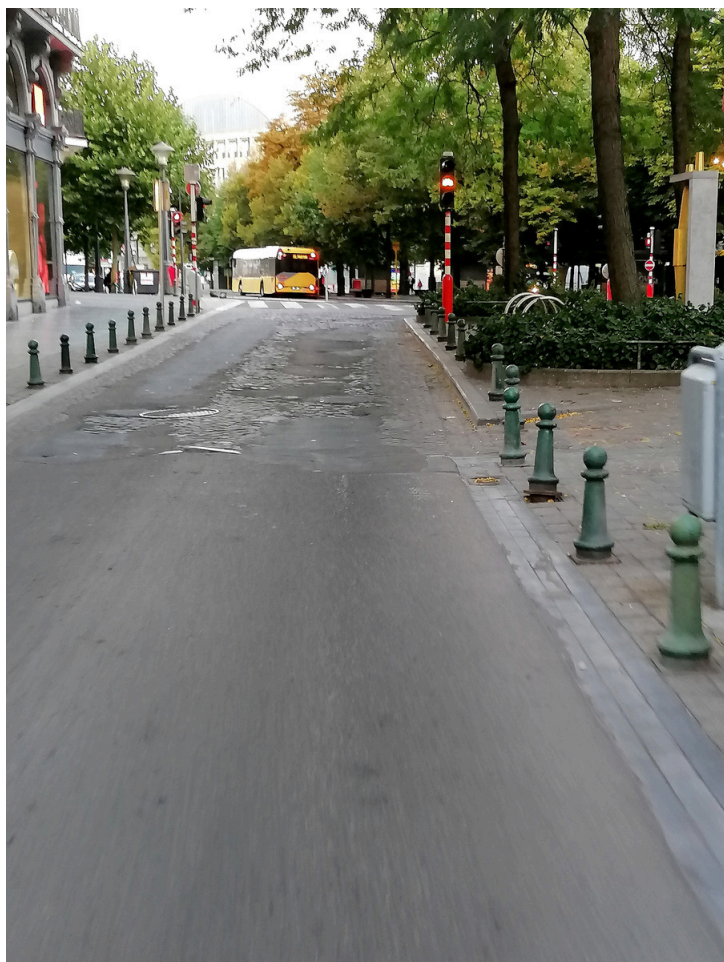
Parking sauvage

Il n'est pas rare de se retrouver face à ce genre de situation surtout lorsqu'un chantier s'établit.

Cela implique parfois de devoir se déporter sur la voirie, ce n'est pas idéal surtout le long de voies rapides.

Ilot Saint-Michel

La ville de Liège est attachée à ses pavés mais ponctuellement, ils n'y sont plus. Ces nid de poules m'ont par deux fois causé des crevésons par inattention de ma part.



Feu rue de l'Université

L'état de la route avec ses réparations peu qualitatives laisse entrevoir un jeu d'obstacles. Ce patchwork d'asphalte inconfortable à rouler aboutit sur un feu de signalisation uniquement dédié aux cyclistes continuellement en panne (on peut le voir clignoter orange).

4.2 Trajets et parcours à titre touristiques et culturels

Les premiers relevés (trajets professionnels) s'étaient déroulés dans le cadre d'un travail étudiant au sein d'une clinique située montagne Sainte Walburge à Liège. La suite a été réalisée pour des trajets de type touristique et/ou culturel. La plupart ont eu pour point de départ le Val Benoit mais d'autres ont démarré depuis la gare des Guillemins ou depuis un lieu culturel vers une autre destination. Les relevés de type touristique sont abordés avec un état d'esprit différent, l'agrément du trajet est plus important au détriment du temps passé à rouler.

Cependant, ils mettent en lumière un détail non négligeable : il faut quitter les quais (axe névralgique des mobilités douces à Liège) pour s'y rendre, là où les trajets "pro" les intégraient au maximum dans leur parcours. On passe ainsi par le centre-ville et/ou des axes routiers secondaires impliquant une cohabitation pratiquement obligatoire avec tout véhicule motorisé. Cela influence directement l'attitude cycliste dans ses interactions et ses ressentis de son expérience. Exit le confort d'une quasi-solitude matinale en bord de Meuse et Welcome le stress d'un asphalte rongé par la Reine automobile. C'est en quelque sorte une nouvelle mobilité que d'anticiper chaque mouvement pour montrer ses intentions aux automobilistes et empêcher tout accident, même si rare sont ceux qui s'impose comme des rois mais un moment d'inattention peut arriver. On sent le malaise des automobilistes malgré les deux tonnes de métal qui nous sépare car après tout, si manque d'information il y a pour le cycliste (tel que panneau, piste délimitée, feux, ...) alors, l'automobiliste en sera tout aussi impacté, ne sachant pas comment réagir.

Durant ces trajets, une tactique de sécurité et d'agrément est naturellement ressortie, le but étant d'éviter au maximum les axes les plus fréquentés pour favoriser des détours parfois plus longs mais agréables. Malgré cela, certains croisements restent soit mal aménagés (exemple : route pavée délabrée) ou incompréhensibles (exemple croisement entre route, ravel, piste cyclable)

-T1 (Guillemin - Musée Curtius)
17-10-22 vers 13h 30

- liaison gare/quais:
 1. dangereux, pas de réel piste cycliste
 2. slalom entre piétons, travaux et voiture
 3. a généré du stress

- traversée de La Meuse pont Kennedy:

1. piste clair à comprendre mais parcours pour rejoindre l'aquarium étrange
2. automobiliste aux réactions aléatoires (force le passage, prennent bande bus, ...)

- St Léonard:
passage par l'esplanade sécurisant

-T2 (Guillemin - Sauvenière)
20-10-22 vers 18h

- Rue Plan Incliné:

1. piste cyclable agréable (m si bcj de piétons dessus)

→ passage Rue Simonon pour rejoindre Place Bronkart:

1. pas de passage cycliste en dehors de certains carrefours et quais.

- Direction HEC:

1. trafic dense à l'approche d'HEC
 2. automobiliste "menaçant"
- ↳ prenne le + de place possible peu respectueux

- liaison par Loufosse

1. + calme et accès direct à Sauvenière.

T3 (Sauvenière - Grand Poste)
20-10-22 vers 21h

- Aucune piste ou marquage

- passage par piétonnier

↳ sentiment de confusion puisqu'on est pas censé être là.

⇒ sécurité avant tout

- Rue de l'Université:

1. automobiliste roule sur la bande dédiée aux cycliste.

- pavés liégeois typique de Liège:

beau mais peu adéquat aux vélos à peu fin.

↳ risque de chute avec pavés manquants.

Parcours Global:

1. Continuité: 5/10
2. Étendue du réseau: 3/10
3. Dev Aménagements: 4/10
4. État Général: 3/10

Note:

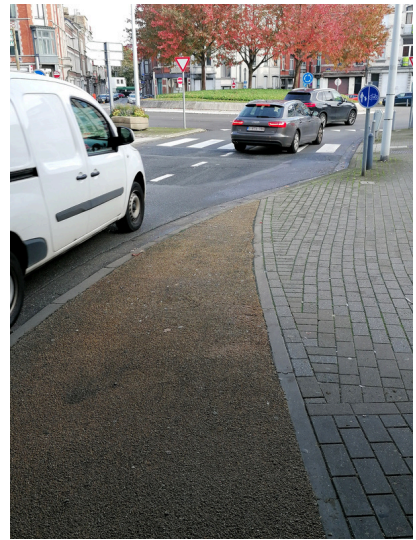
- Quai = axe principal = sécurité + agrément
- ville: désordonnée
- manque de pistes et de bandes
- de + en + de parking vélo
- ↳ mais trop peu sécurisé
- état des route en pavés horrible



Gare des Guillemins

Gare rayonnante pour cycliste malheureux, cela résume bien les équipements mis en place. Pas de rampe (exception pour les PMR qui ramène à l'arrière du dépose minute), c'est à la force des bras que l'on tient son vélo dans les escalateurs.

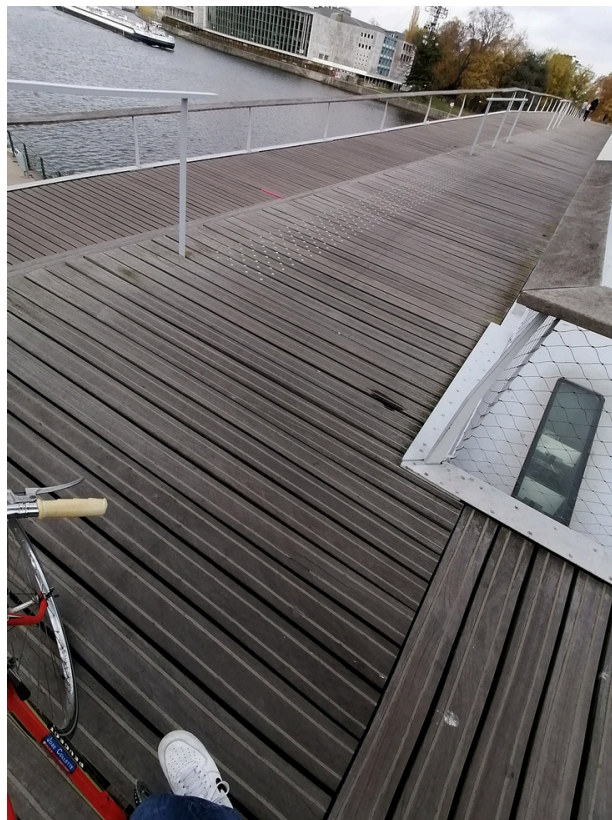
De plus, il n'y a aucune piste directement accessible, on se voit rouler sur le trottoir.



Piste cyclable des Guillemins

C'est la seule piste accessible, elle commence nulle part et se termine nulle part. Elle ne dessert pas directement les Guillemins et fait front à chacune de ses extrémités à de grands rond-points inaccessibles.

Le parcours cyclistes dans le secteur de la gare y est particulièrement peu continu et mène à ce genre d'incohérence du point de vue des mobilités.



Passerelle “La Belle Liègeoise”

Cette traversée de la Meuse peut être très agréable puisqu'elle connecte la gare au parc de la Boverie. Cependant par grande affluence, il faut savoir jouer de la sonnette et se faufiler.

De plus, la seconde rampe d'accès coté quai mène à un angle droit peu aisé à aborder.

Place d'Italie

Certains aménagements découlent d'interventions plus anciennes à l'image du tunnel sous la place d'Italie avec son patio végétalisé. A priori, ce n'est pas une mauvaise idée mais le passage y est peu recommandable. Il n'est pas sécurisant, il y a régulièrement des toxicomanes qui s'y installent, ajoutez à cela l'obscurité et vous éliminerez ce passage de tous vos parcours même s'il évite la circulation.

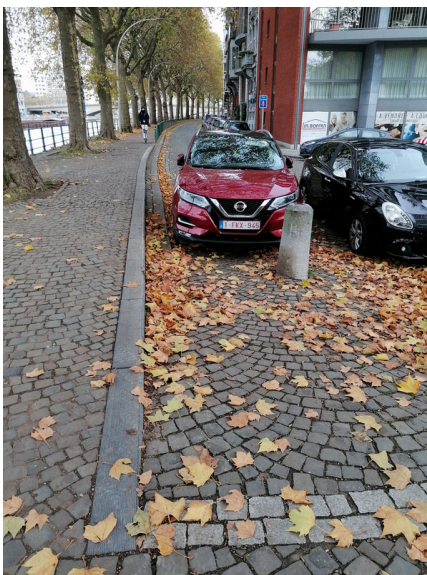




Quai Van Beneden

C'est l'un des aménagements les plus récents sur cette rive droite de la Meuse. Il n'est peut-être pas le plus agréable à cause de ses parkings qui l'entourent et de ses passages où les automobilistes ne prêtent pas nécessairement attention. Mais il permet une traversée rapide via la trémie.

Cependant beaucoup lui préféreront le quai pour ne pas rouler sur la route et perdre encore moins de temps.



Aquarium et quai des Tanneurs

Le parking à Liège s'étend souvent sur les pistes cyclables pourtant bien démarquées.

Cela force à se déporter soit sur la route soit sur le trottoir. Ce n'est jamais une bonne surprise que de devoir s'insérer en voirie lorsque ce n'est pas prévu.

Boulevard Raymond Poincaré

Certains aménagement tels que des bandes dédiées au vélo ne permettent pas de mettre suffisamment tous les cyclistes à l'aise. Surtout qu'il n'y a pas toujours d'alternative pour un tracé en sens inverse donc certaines bandes sont parcourues à contre-sens.

Dans ce cas-ci, l'affluence de voitures ne rassures pas, ce genre de rue large qui abouti sur une double bande incite à rouler vite en voiture.



Quai Mativa : aménagement devant la Médiacité

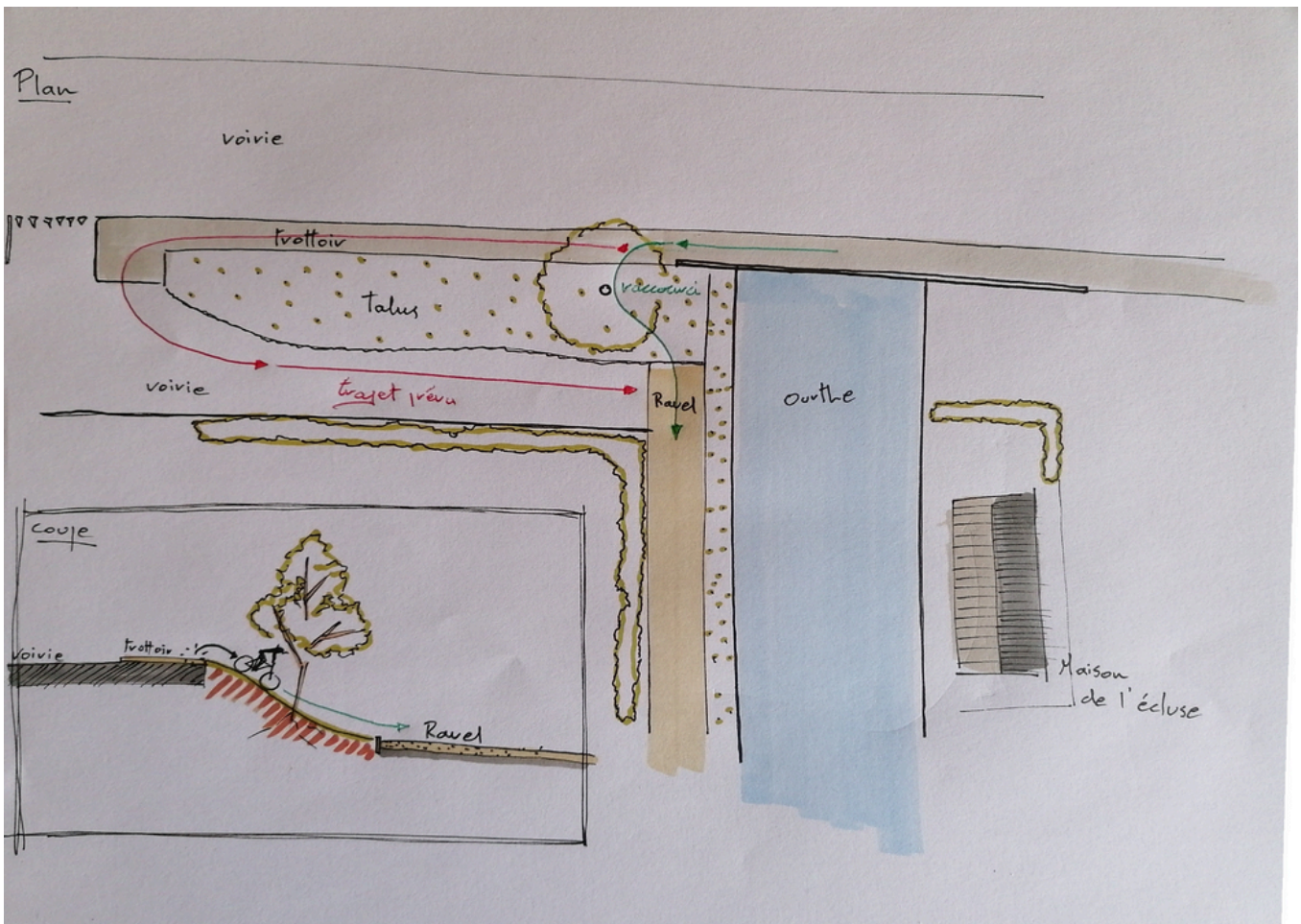
Ce passage permet de relier le parc de la Boverie à la Médiacité en longeant la N90. Il est peu qualitatif car on ne sait pas profiter de la Dérivation mais surtout car il est étroit.

On se doit de rouler prudemment pour ne pas s'accrocher avec les piétons ou d'autres cyclistes.



Quai Joseph Wauters

Ici une ligne de désir, sentier tracé graduellement par le passage d'usagers dont l'aménagement leur était contraignant et le court-circuitent, montre qu'il manque un réel accès au Ravel le long du canal de l'Ourthe.



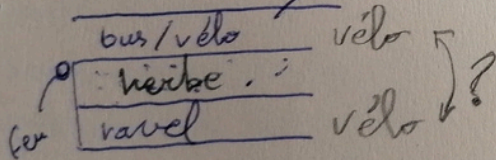
*Croquis de situation : Ligne de désir Quai Joseph Wauters

T4 (Val Benoit - Parc Boverie)

- Passerelle du pont ferricole très pratique
- Quai Joseph Wouters peu agréable mais dispose d'une piste

↳ mais celle-ci ne va pas jusqu'au Pont de Fraignée
⇒ insertion de la circulation ou rouler sur trottoir

- feu Quai Matisa étrange
↳ 1 bande ravel + cycliste
1 bande bus + cycliste ?



(PS: test en ne passant pas par les quais)

Points Spécifiques:

1. signalétique: 2/10
2. bande circulation: 2/10
3. matérialité: 0/10
4. mixité mobilité: 3/10
5. aménagements dédiés: 5/10
6. cohérence du réseau: 2/10

Note:

- VM dangereux car manque de panneaux pour signaler notre présence (ou trop peu visible)
- bande quasi inexistante en Centre Ville
↳ ou sert de parking
- travaux = disparition des bandes cyclistes.

T5 (Val Benoit - Place Cathédrale)

15-10-22 vers 11h

- Quai
- jonction Pont Kennedy: rue André Dumont
1. aménagement crée + malaise m si pratique
2. marquage effacé à l'arrivée sur le rond point
↳ le voiture font peu attention à nous
- pied posé à terre ds piétonier

Cohabitation:

1. mobilité mixte: 0/10
piéton: 6/10
VM: 3/10
2. carrefours: 3/10
3. marquages: 4/10
4. respect: 5/10

Note:

- On comprend vite où sont les axes principaux puis "tout" disparaît en entrant dans la ville.
- bon vouloir des VM ds les carrefours
- piste prise pour clarifier leur tournant (par les VM)
- marquage soit absent, soit effacé, soit tout nouveau.

Nal Benoit - Roture) T6

21-10-22 vers 15h

- Quais

- Passerelle:

1. piétons marchent où ils veulent + se plaignent de notre présence

- passage sous Place d'Italie

1. peu sécurisant

↳ Glauque

- Quai Marcellis

1. doit rouler sur rue mais "ravel" à côté

- trémie Quai Churchill

bonne initiative

croisements brouillons

Ressentis

1. Stress: - 0 0 0 0 0

2. Sécurité: 0 0 0 0 0

3. Agrément: 0 0 0 0 0

Notes:

- Stress omniprésent quand routes partagées

- Stress + manque d'infrastructures

+ route dégradée

= 0 sécurité

- 0 sec = pas d'agrément

- Manque d'éclairage !!!

↳ danger pour vélo et voiture sur route mixte ou avec piste

Remarques Globales:

- Centre-ville peu accueillant

- automobilistes accants

- trajets établis par la ville "tarabiscoté"

- pistes peuvent s'arrêter net sur des croisements dangereux

- Travaux tram n'incluent pas le cycliste (ex: autour du musée (vieux))

- pas de zone "calme" ↳ bruits omniprésents

nombre de trajets total

14

Astuces développées:

- passage par rues + calme (même si trajet + long)

- qd insécurité → descendre du vélo et marcher

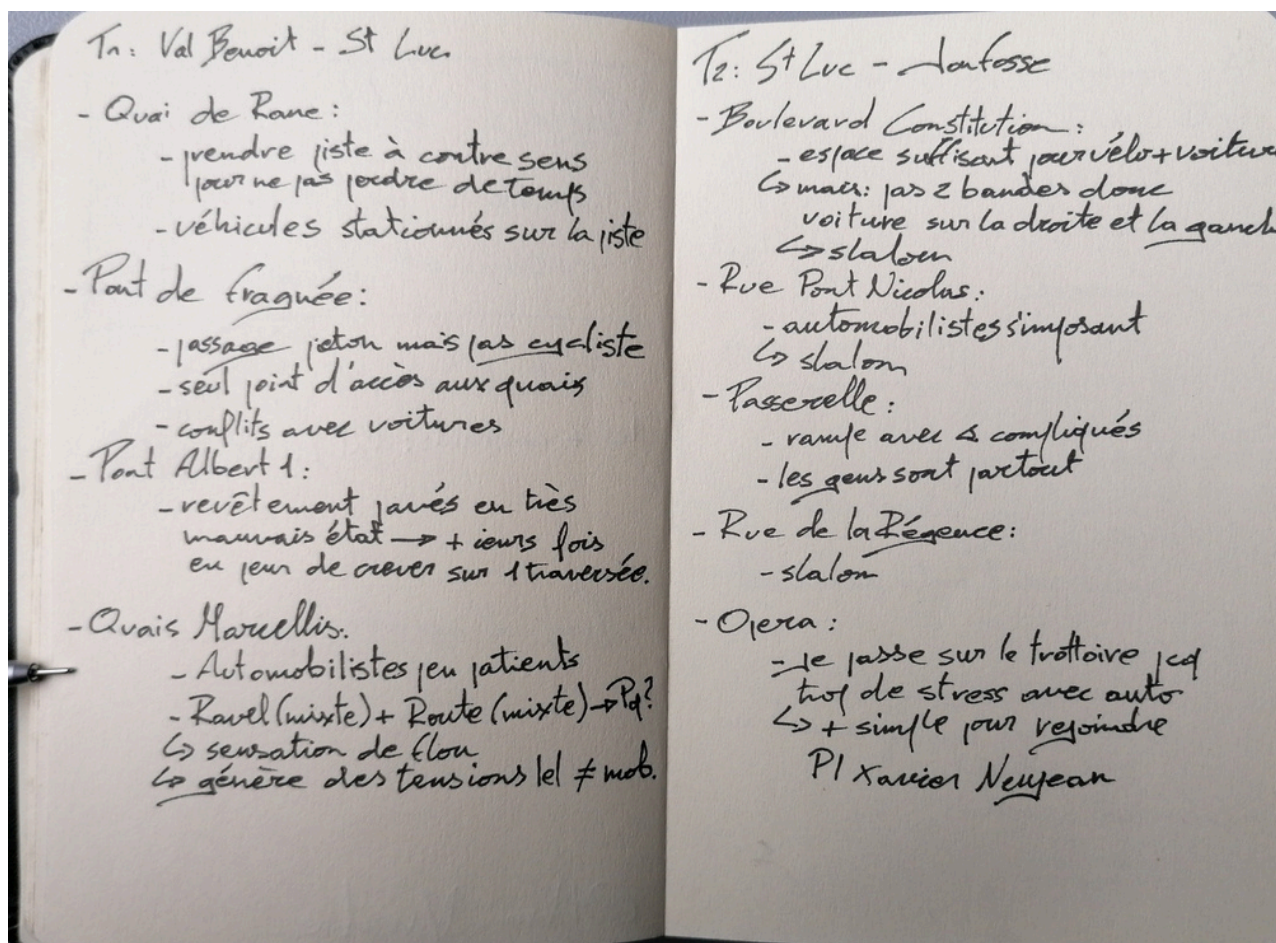
- s'imposer en étant le + visible → tant pis si on ralentit tout le monde

4.3 Trajets et parcours à titre personnels et/ ou alimentaires

Le troisième et dernier type de trajets relevé est celui des trajets et parcours à titre personnels, il s'agit de trajets quotidiens ou ponctuels relevant d'un parcours étant propre à mes activités (études, sport, alimentaire, ...) et propre à mon utilisation du vélo.

Ceux-ci ont plusieurs points de départ dont les deux principaux sont le Val Benoit et les bâtiments de la faculté d'architecture de Saint Luc. Le trajet le plus commun dans mon quotidien tient d'ailleurs à relier ces deux points entre eux mais, les points d'arrivées peuvent varier en fonction de la programmation de mes journées. Ces points sont pour les plus récurrents: une salle de sport située rue Joseph Jaspard dans le quartier Jonfosse et un supermarché Avenue Blondin.

Certains relevés seront intégrés à ce type de trajets, notamment les tests de différents vélos car ils peuvent être considérés comme faisant partie de parcours personnels au sein de la ville.



4.3.1 Expériences vécues

Ces trajets ont été relevés dans le carnet mais cela fait bien plus longtemps qu'il ont été élaborés. Ils n'ont pratiquement aucune variation car il s'agit ici des parcours les plus sécuritaires pour moi.

A Liège, la sécurité envers les cyclistes m'a paru dès le début très relative car les « céder le passage » sont pour les vélos indiquant donc que nous devons nous agréments de la circulation automobile. Ces marquages montrent que la voiture est prioritaire face aux usagers faibles et à l'heure de la transition écologique où on sensibilise à l'usage du vélo, c'est une véritable bêtise. De ce sentiment d'insécurité s'est développé mes trajets habituels pour éviter trois éléments: les voitures, les carrefours et les zones non compréhensibles (manque de logique dans l'organisation spatiale générant une sensation de flou). Le but est de favoriser ma sécurité avant l'agrément qui est difficilement existant puisqu'inconstant à la suite des espaces incompréhensible et de manière général à l'état des rues en dehors des quais.

Au risque de me répéter, il s'agit ici d'une observation mise en lumière à travers les trois types de déplacements (professionnels, culturels et personnels): dès lors que l'on quitte les quais aménagés avec suffisamment d'espace, un parcours relativement clair et à l'écart des voitures, les aménagements sont insuffisants et peu agréables. Avant de réaliser mes relevés, je savais que ces quais assureraient un axe important dans l'organisation de mes trajets mais je ne relevais pas encore l'importance qu'ils auraient. Je réalise qu'il serait même possible de réaliser un autre TFE sur l'avenir du pavé typique mais inadapté aux mobilités douces tant j'ai rencontré des ennuis à cause de ce revêtement (chocs désagréables, crevaisons, écrou de jante se desserrant à cause des vibration, ...).

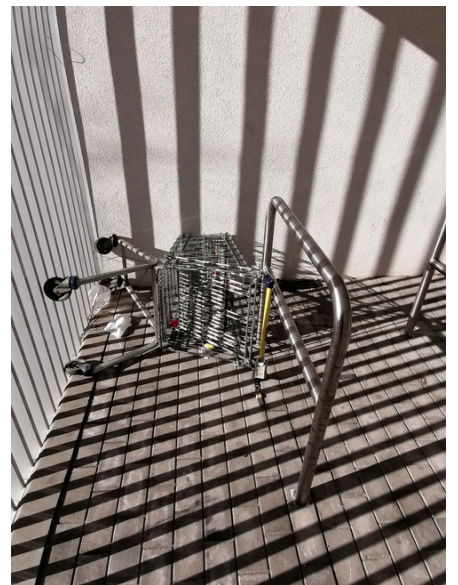
De plus, je n'ai pas encore pu l'évoquer au cours de mes recherches mais les travaux du tram génèrent énormément de contrainte envers les cyclistes. Bien souvent les déviations sont organisées pour les voitures avec seulement l'espace d'une voiture et un trottoir est laissé libre aux piétons mais, pas de place pour les vélos. Ceux-ci ne nécessitent pourtant pas des bandes de circulation effroyablement larges comme pour les voitures. Seule une bande cycliste a été mise en place durant les travaux: rue Ernest Solvay (sous le passage de chemin de fer). Mais cette bande ne fait qu'une centaine de mètres et ne permet de relier le Ravel débutant au Val Benoit.

On rend visite ?

Oui mais je le laisse où mon vélo ?

Les emplacements vélos sont nombreux à Liège mais en dehors des box de parkings (disponible avec un abonnement), ils ne mettent pas en confiance. Ils sont souvent squattés par des vélos de location, des motos ou des scooters sinon ils sont pris d'assaut de façon presque anarchique ou totalement délaissés.







Rue tournant Saint-Paul

Rouler le soir est une aventure bien différente, surtout aux abords du carré où déposent et attendent parents et amis en voiture à l'arrêt sur les pistes.

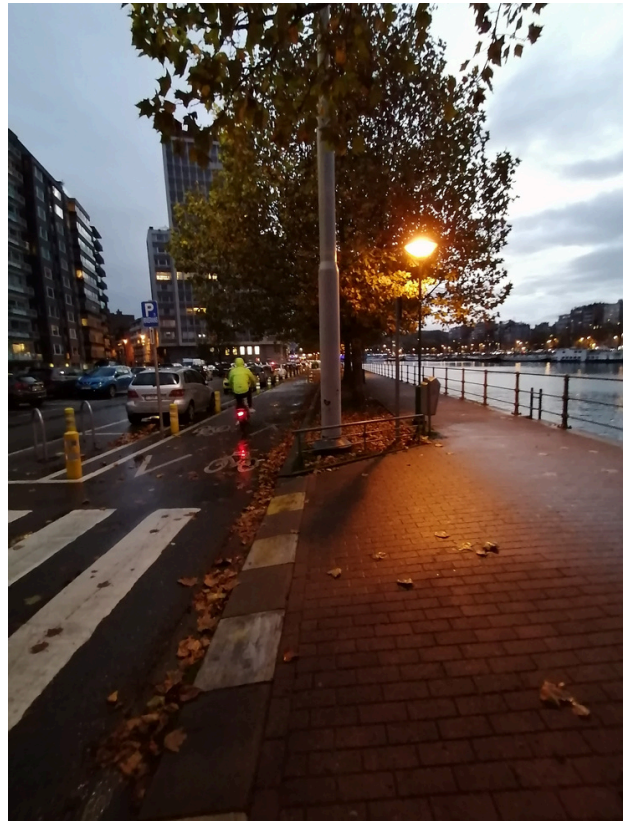
Avec une visibilité réduite et comme ici un peu de pluie, on ne se sent pas à l'aise de rouler. On cherche un "pilotage" adéquat, pas trop rapide pour être vu et ne pas glisser mais suffisamment précis pour éviter les tous venants.

Rouler en soirée

Avec l'hiver, il ne faut pas rentrer tard pour sentir la nuit tomber. On adapte beaucoup sa manière de rouler car avec moins de luminosité, l'attention doit être vive.

L'humidité de la saison joue énormément aussi, les pistes et routes s'effacent et on se laisse guider par les reflets.







Boulevard de la Sauvenière

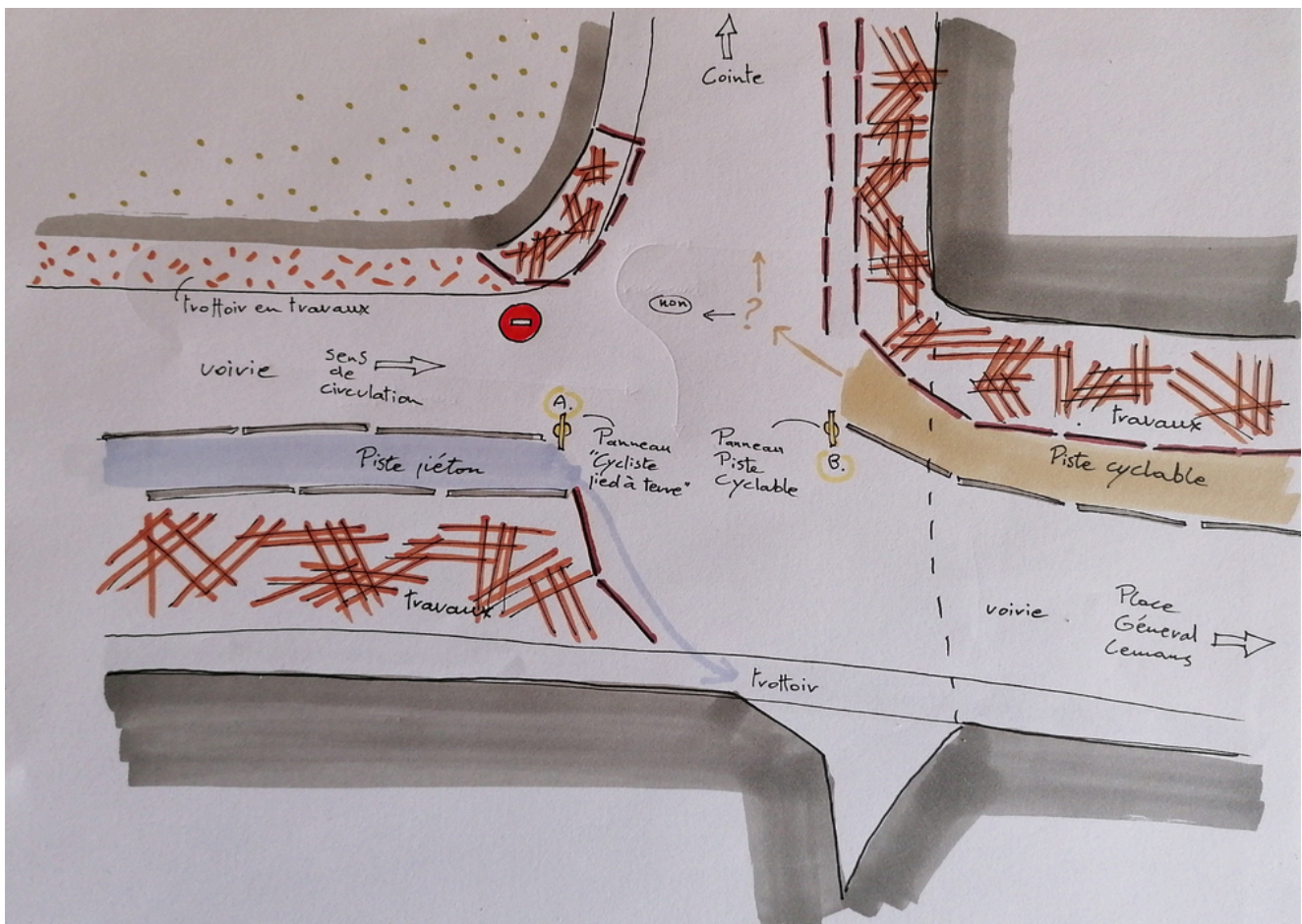
Les travaux du tram en centre ville m'ont poussé à ne plus emprunter ce boulevard. Le chantier a besoin d'espace donc la voirie s'est réduite pour piétiner sur la bande cyclable.

Il est devenu stressant d'y rouler avec la pression des automobilistes qui nous collent malgré la lenteur en heure de pointe.

Tunnel place Général Lemans

Ces deux panneaux se font face avec d'un côté une bande piétonne où les cyclistes doivent mettre pied à terre et de l'autre la seule bande cycliste (une cinquantaine de mètres) sur le tracé des travaux du tram. Forme de surréalisme à la belge d'opposer ces deux panneaux contradictoires.

Evidemment, je n'ai jamais respecté ce panneau de pied à terre s'il n'y avait personne.



*Croquis de situation : confrontation entre deux aménagements pour usagers faibles qui s'opposent



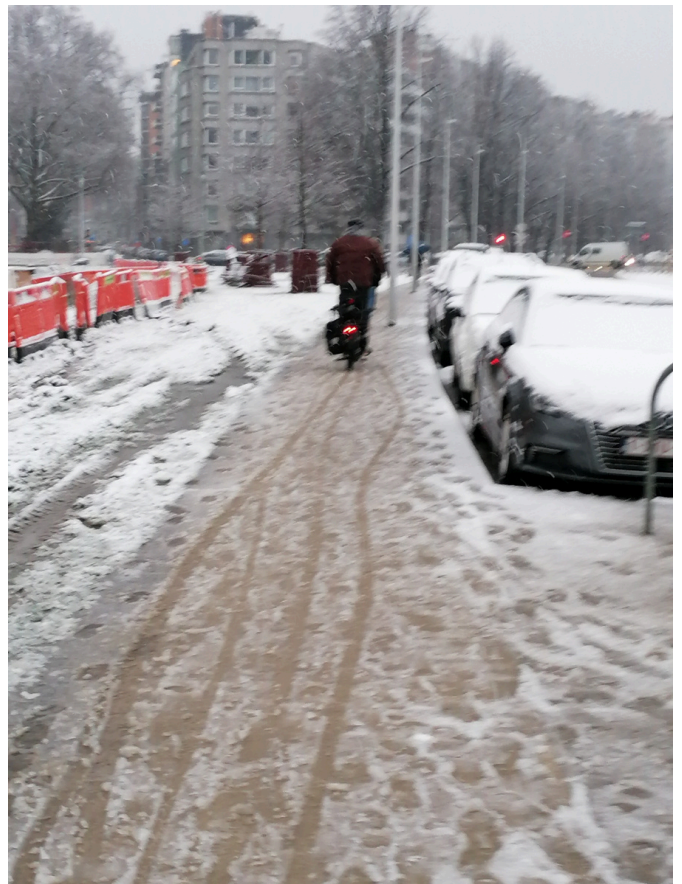
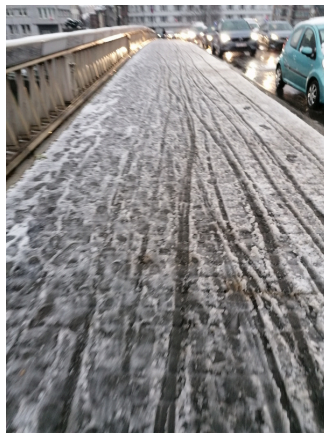
Rue Edouard Remouchamp

Exemple du genre de voirie de quartier excentré avec un état plus que déplorable. Rouler avec mon vieu vélo là-bas a été désagréable, j'y ai déraillé et n'y suis plus repassé par la suite.

Quais enneigés

La neige chamboule bien souvent toutes les mobilités mais les piétons au même titre que les cyclistes sont souvent laissés pour compte. Certains sont toutefois assez courageux pour tenter de rouler.

Il est à noter que la période de neige au début 2024 fut mieux organisée au niveau du déneigement.



Ravel quai de Wallonie

Avec les travaux de l'éco quartier, le Ravel ne permet plus de possibilité d'alternative pour les vélos d'éviter des groupes de piétons. Il y avait la route parallèle qui n'est maintenant plus accessible suite au chantier. Cela rend la cohabitation avec les piétons compliquée car le sentier n'est pas assez large pour se croiser sans aucune gêne.



Travaux ponctuels

Des travaux à Liège, ce n'est pas rare, il arrive régulièrement que ceux-ci nécessitent une emprise sur la voie publique. Cet espace n'est donc plus entièrement disponible aux usagers faibles. Entre panneaux qui "traînent", plaques au sol et déviations, il faut s'y adapter sans broncher. Ce genre d'événement urbain est encombrant et désagréable.

T3: Loufesse - Val Benoit

- Rues pavées chaotique
- Rue St Gilles:
 - trafic oppressant et peu patient
- Rue Louvrex:
 - plus calme que grands axes
 - ↳ + gérable et agréable
- Rue des Guillemins:
 - slalom avec circulation
 - ↳ peu à l'aise
 - rond point, auto peu patient
- Rue Varin:
 - circulation gérable
 - ↳ m si qq bus oppressant qui ne suivent
- Général Lemay:
 - horrible

Parcours Global:

1. Continuité: 3/10
2. Étendue du réseau: 4/10
3. Dev Aménagements: 5/10
4. État Général: 2/10

Note:

- manque de logique de la continuité
- réseau restreint en dehors des quais
- ↳ 1 rue, les marquages existent mais disparaissent dans la suivante.

T4 Saint Luc - Av. Blonden

Quai des Tanneurs:

- mixité peu appréciée
- ↳ pas assez de place partout le monde
- pavés désagréable

Quai E. van Beneden:

- sensation de ne pas avoir sa place sur cette jonction
- tout pour piéton

Pont Kennedy:

- bonne initiative mais risques ty présent

Bd Frère Orban / Quai Rome / Av. Blonden

- parc agréable mais travaux contraignant pour rejoindre le supermarché
- ↳ pensé pour piétons.

Points Spécifiques:

1. Signalétique: 6/10
2. Bande circulation: 5/10
3. Matérialité: 2/10
4. Mixité Mobilité: 3/10
5. Aménagements Dédiés: 5/10
6. Cohérence du Réseau: 1/10

Note:

- Pavés!!! → pas tolérable état hasardeux désagréments
- Il n'y a pas de bandes parfaitement définie → rue cyclable
- ↳ OK mais VM ne laisse pas ty l'espace
- + rue large mais VM prennent toute la largeur

15 St Luc - Beneden (L5)

- Blind Constitution
 - sensation de voiture reine
 - ↳ parking / route / parking
 - voirie large mais pas de bande cycliste donc les voitures prennent toute la place
- Blind de l'Est
 - Parking + circulation + bus
 - ↳ désagrément
- Rue Jean Delvoe
 - calme → alternative aux rues principale confortable

Cohabitation:

1. Mob. Mixte:	5/10
piéton:	6/10
VM:	4/10
2. Carrefours:	5/10
3. Marquage:	4/10
4. Respect:	4/10

Note:

- VM soit agressif et impatient soit patient mais peu compréhensif
- marquages svr sans logique
- rues très larges mais pas de bandes cyclistes
- ↳ donc VM oppressants

16 St Luc - Val Benoit

- Blind Constitution
 - VM oppressant en heur de pointe
 - ↳ détour vers Rue des Écoliers pour rejoindre Quai des Tanneurs
- Quai des Tanneurs:
 - VM mal garés
 - piste restreinte + arbres
 - + piétons = sommeille obligatoire
- Quai Van Beneden
 - pavés désagréable
 - mixité en heur de pointe importante
- Quai Marcellis
 - trottoir trop peu large pour mixité
- Port Albert 1^{er}
 - rev. sol en état précaire

Resentis:

	-	o	+
1. Stress:	o	o	o
2. Sécurité:	o	o	o
3. Agrément:	o	o	o

Note:

- beaucoup de désagréments
- ↳ lié au stress d'une cohabitation qui ne met pas la sécurité au centre de la mobilité.
- ⇒ chacun veut son propre espace et le défend quoiqu'il arrive

Remarques Globales:

- État des routes désastreux (fissures, bosses)
↳ Outremeruse
- VHM oppressant et peu patient
- tiens bande ≠ mais pas vélo
- pavés omniprésents et peu adéquats
- certains axes très mal desservis
- pas d'aménagement tel certaines places, rue, ...

Total de

16 traits

Astuces Développées:

- rouler au milieu pour éviter + facilement H. obstacle
- aptitude à garder son calme
- on fait comme on peut tel les ≠ bande → génère du stress
- rouler lentement
- comportement variable selon le lieu
- soit détour inutile, soit passer par zone piétonne pour court-circuiter

5. Le type de vélo : variable non négligeable

5.1 VTT urbain : la solution face à l'état des chaussées liégeoise?

5.1.2 Prologue de l'expérience

L'enduro est un vélo permettant de rouler en forêt sur tout type de sentier, du plus "lisse" au plus "chaotique". On roule généralement avec pour ses caractéristiques de roulage différentes des autres VTT plus conventionnels (Cyclocross, Cross-country et Trail). Habituellement on mesure une vitesse moyenne sur un parcours où on se donne à 100% tandis qu'ici on monte les pentes tranquillement et on se donne ensuite au maximum dans les descentes et sentiers "techniques". Le vélo est conçu pour endurer tous les chocs, on dit ainsi qu'il pardonne les erreurs là où les autres vélos moins adaptés ne le feraient pas.

En forêt, il est comparable à un 4x4, il peut grimper n'importe quelle côte à condition de lui laisser le temps de le faire (évidemment c'est à la sueur du cycliste qu'il peut avancer) mais, tout son intérêt réside dans ses capacités à franchir les obstacles grâce à deux éléments : sa géométrie et sa cinématique associée à son débattement.

La géométrie de ce VTT positionne le cycliste légèrement plus en arrière tout en ayant un angle de tige de selle suffisamment intéressant pour que l'avant ne soit pas trop "déchargé" afin de rester parfaitement maniable. La cinématique de suspension (interactions entre le triangle avant et arrière du vélo via des points de pivot et un amortisseur) est dérivée de vélos de compétitions et se veut progressive pour assurer un maintien en milieu de débattement (capacité de compression de l'amortisseur) afin d'avoir un bon rendement au pédalage.

La prise en main de ce type de vélo est assez difficile lorsqu'on n'en a pas l'habitude, il est imposant avec ses 2 mètres de long, 80 centimètres de large et son pédalier perché à 34 centimètres du sol. On se sent étrangement hors de portée à son guidon tellement on est positionné haut. C'est un gros vélo nécessitant de la force pour le manier et des capacités particulières lorsqu'on veut franchir bosses et autres obstacles. Ce n'est pas donner à tout le monde, il m'a d'ailleurs fallu deux à trois mois pour apprivoiser cet engin non sans chutes et erreur de jugement quant à mes propres capacités. Cela fait désormais plus d'un an qu'il est mon meilleur allié en forêt malgré les débuts difficiles cités précédemment, je le manipule comme je veux, passe outre les obstacles avec précision et technique.

5.1.3 L'aventure urbaine

L'idée d'emmener ce type de vélo en ville peut paraître incongrue au premier abord mais il n'est pas rare de croiser des VTT similaire à Liège. À force de relevés et d'observations, je peux même dire avec certitude qu'ils représentent une part importante des vélos en ville, ce n'est donc pas si insensé de sortir le VTT de la forêt pour parcourir la jungle urbaine.

Les premiers tours de roues m'ont fait réaliser à quel point j'étais à l'aise comparé à mon vélo principal bien que ça soit ma première sortie urbaine avec. Cette aisance m'a personnellement procuré un sentiment de confort immédiat mais le gabarit que j'aurais pensé problématique m'a fait me sentir en sécurité, être "imposant" donne une impression d'avoir une place plus légitime dans la circulation. De plus, qui dit VTT, dit "peut franchir les obstacles", ce qui donne la possibilité de descendre des trottoirs à mobilité mixte (vélo/ piétons) en cas d'affluence par exemple et de remonter la bordure facilement. Ce côté "baroudeur" pousse à l'aventure et à prendre des raccourcis qui ne sont normalement pas exploitables tels que les rues pavées les plus indécates envers le matériel et le corps, des escaliers reliant un point haut avec une rue en contre-bas, ... Le VTT en ville est finalement assez fun, on se prend au jeu de prendre les plus d'obstacles puisque la suspension amortissant tous les chocs, on ne les ressent plus. Ses pneus plus épais et plus larges qu'un vélo classique ont évincé toute peur de crevaison et ont en quelque sorte fait office de sonnette puisqu'en roulant, le vélo produisait un son "bombardier", il ne passait pas inaperçu.

Toutefois, il n'y a pas que des avantages car ci-dessus j'évoquais le fait que ce n'était pas un vélo pour tout le monde, sa prise en main difficile n'est pas ici le seul facteur pouvant freiner un cycliste urbain à l'acheter. Son coût roulage/ pièces/ entretien est élevé et même si la ville est beaucoup plus clémente que la forêt sur l'usure des pièces, il faudra tôt ou tard les changer. Si certains parviennent à entretenir eux-mêmes leur monture, celui-ci nécessite beaucoup de connaissances, par exemple le réglage des suspensions doit se faire en fonction de ratios spécifique qui peuvent varier en fonction du terrain. Bien-sûr, la suspension est la partie la plus technique mais elle peut avoir une influence sur l'absorption des chocs (si mauvais réglages : douleurs aux poignets, mal de dos et épuisement rapide) et le pédalage (absorbe trop l'effort rendant le vélo "mou" au pédalage, peu efficient). Mon modèle de vélo précis ne peut pas accueillir d'accessoires que certains considère comme indispensable dans leurs trajets urbains : garde boue arrière, porte bagages, porte gourde,... Et son poids contraignant, 15kg, est certes moins élevé qu'un électrique mais suffisamment conséquent pour freiner les ardeurs de beaucoup. Enfin, deux problèmes qui m'ont particulièrement gêné : sa largeur limitant mes actions dans la circulation (peur d'accrocher un rétroviseur ou rayer une voiture en passant entre deux véhicules) et le risque de vol si on ne gare pas le vélo dans un espace privé et fermé (car il attire les regards).

Enfin, est-ce que le vélo tout terrain a une place dans un milieu urbain ? La réponse est oui pour le vélo utilisé dans cette recherche. Il est à 100% conçu pour la forêt, la montagne, les bikeparks, bref ce serait ne pas exploiter son plein potentiel que de le restreindre à la ville. Toutefois certains VTT provenant de catégories différentes tels que le cross-country pourraient convenir à ce milieu, ils ont des technologies bien plus adaptées et des possibilités d'adaptabilités intéressantes (intégration de porte-bagage possible). Certains vélos urbains reprennent d'ailleurs des équipements issus du VTT (double suspension, roues plus larges, ...) pour améliorer le confort, preuve que tous les milieux du cyclisme peuvent s'influencer les uns, les autres.



**Photo des deux vélos utilisés jusqu'à présent: VTT moderne (gauche) et vélo ancien rénové (droite)*

Sentiments:

- aisance et confort \longleftrightarrow immédiat
- sécurité et sentiment \longleftrightarrow d'avoir + de légitimité sur la route et aux priorité
- sensation que tout est possible / aventure
- n'ose pas slalomé tel les voitures ds les bouchons \longleftrightarrow
- peur qu'on le vole \longleftrightarrow
- très bon rendement, roule aussi bien sur pavés - route - terre - bosse - fosse - ... \longleftrightarrow
- difficulté à tourner quand virage à 90° et étroit \longleftrightarrow
+ piste mise horrible car trop étroite

VTT: (30-11-22)

- vélo de prédilection
- gabarit important
- aucun n'obstacle n'est trop gros à passer (trou, bosse, ...)
- largeur problématique
- attire le regard
- machine à rouler
- largeur

⊕ VTT

- sentiment prouvé comparé à vélo route ou pliable
- gabarit sécurisant
- roule peu importe l'obstacle
- maniable
- confortable
- peut descendre des escaliers (pas pour tt le monde)
- ne risque pas de crevaillon

⊖ VTT

- entretien (très) compliqué
- coût élevé
- peu d'accessoire ajoutable
- largeur problématique
- difficile à rouler (pas pour n'importe qui)
- poids: 15,5 kg
- risque de vole
- gabarit imposant
- éléments spécifique devant être vérifié avant chaque sortie (pneu, freins, suspension, ...)

Sentiments

- exposition importante ↔
- pratique pour bus ↔
- chaque chose est ressentie
insécurité (personnel) ↔
- pas peur d'être volé ↔
- sensation d'insécurité ↔
- se faufiler partout ↔

Vélo Pliable

- compact
- pliable (nécessite temps d'adaptation)
- gabarit
- discrétion
- déséquilibre
- agilité

⊕

- rangement et transport
- agilité
- ↳ encombrement:
 - se range partout
 - se faufile partout

⊖

- trop petit (pour moi)
- subit les bosses
- déséquilibre
- ⊕ fatigant
- rayon de braquage
avec équilibre précaire

- aisance car avance "seul"

- confort

- peu de sensation de fatigue

- poids: 27 kg

Électrique:

avantages de l'électrique

facile à la remise

nécessite \emptyset d'énergie qu'un vélo classique

→ si batterie vide, l'intérêt disparaît!

• les chocs se ressentent bq \oplus

• difficile à emmener en virage serré (comparé à un vélo "classique")

\oplus

- Assistance

- confort

- bonne autonomie relative

\ominus

- poids

- risque de vol

- trop dépendant de la batterie

↳ si 0% → poids mort

↳ rouler devient un désagrément

- coûts à l'achat très élevés

6. Entretien

Les entretiens sont primordiaux dans cette étude puisqu'ils ont pour objectif d'une part de documenter les vécus individuels des cyclistes urbains et d'autre part de mettre en lumière que la diversité de ces vécus convergeant ou divergeant ne permette pas de constituer un profil «type» donc pas de modèle d'expérience vécue reproductible à l'identique sur un même territoire.

6.1 Recrutement

Le recrutement des participants n'est pas préalablement établi, les critères de sélections sont restreints aux éléments suivants: lieu de roulage (ville de Liège et sa périphérie), profil occupationnel variable (étudiant, professionnel, athlète, retraité, ...). Il n'y a pas eu d'échantillonnage représentatif spécifique concernant le genre: jusqu'à présent, sur les 17 participants, il y a cinq femmes et douze hommes. Il n'y a pas non plus eu d'échantillonnage représentatif lié à la diversité des trajets au vu des objectifs de relevés d'expérience vécue, les doublons permettent d'observer plusieurs vécus avec les mêmes contraintes de parcours.

Toutefois, la stratégie de recrutement de potentiels participants s'est opérée sur le terrain lors de brèves discussions ou via le bouche à oreille émanant de connaissances ou des participants abordés sur terrain eux-mêmes.

6.1.2 Déroulement

Les entretiens semi-ouverts et ouverts se sont effectués de manière individuelle pour des durées variable de 45 à 120 minutes en fonctions des trajets. Ils ont été réalisés sur terrain afin d'observer les habitudes et astuces des participants mais aussi avoir leurs retours d'expérience en condition réelle avec la possibilité de cibler certaines problématiques directement. Pour des raisons de confidentialité, tous les participants ont été anonymisés et renommés par des noms de cyclistes professionnels.

6.2.1 Merckx



Au début du mois d'octobre 2022, j'ai pu organiser une entrevue avec un cycliste urbain que nous nommerons Eddy, j'ai pu le rencontrer par hasard durant l'un de mes trajets professionnels durant l'été. Je le retrouve ici pour son trajet de fin de journée vers la gare.

Eddy, fraîchement quarantenaire vivant dans la région de Huy, travaille dans le domaine du droit pour entreprise liégeoise. Il m'explique être quelqu'un de dynamique sans pour autant être sportif, il ne pratique aucun sport mais aime s'adonner à la marche quand il le peut. Il vient à Liège en train avec son vélo, il effectue ses déplacements urbains avec un vélo électrique équipé d'un porte bagage.

Son vélo est un vélo de type urbain et est électrifié, il est équipé pour répondre aux besoins de transport d'une mallette avec un porte bagage fixé au cadre comportant deux poches étanches. Eddy a pris ce modèle précis justement pour le porte bagage et pour son moteur électrique, c'est un avantage car il ne veut pas effectuer de trop gros efforts pouvant le faire trop transpirer. Son vélo possède un inconvénient qui je cite : "il pèse un âne mort quand il faut le monter et le sortir du train", les vélos électriques ne sont pas réputés pour leur légèreté et Eddy ne s'y était pas préparé en l'achetant.

La pratique d'Eddy consiste essentiellement en des trajets urbains (maison, gare et gare, travail), il s'est tourné vers le deux-roues car il a changé d'emploi. Son ancien employeur lui fournissait une voiture de société qu'il n'a plus aujourd'hui puisqu'il a changé. Il a donc opté pour le vélo pour deux raisons : Après avoir tester le leasing d'une voiture pendant trois ans, il en avait assez des embouteillages de la région liégeoise et Il n'avait plus qu'une voiture pour un ménage. C'est dans une optique économique et pratique qu'il investit dans son vélo mais, étant dans le droit, il ne voulait pas arriver en sueur à son bureau d'où le choix de l'électrique. Ce choix s'est aussi fait en fonction d'une de ses appréhensions, celle de devoir rouler dans le trafic, un vélo qui accélérerait rapidement le rassurant plus que s'il avait dû s'élancer et pédaler.

6.2.2 Remco



Récemment, au détour d'une conversation avec une connaissance, j'apprends qu'il vit à Liège et effectue ses déplacements en ville à vélo. Suite à cette nouvelle, j'organise une entrevue au départ de son kot et réaliser un de ses trajets quotidien le plus récurrent.

Remco, 26 ans, est doctorant à l'université de Liège et kot en Outremeuse. Il doit effectuer plusieurs trajets sur sa journée pour assister à des cours et conférences en centre-ville, donner des cours dans sa faculté au Sart-Tilman et travailler sur ses recherches. Il effectue des trajets mixtes vélo-bus au cours d'une journée type.

Son vélo est un vélo pliable récupéré qu'il a lui-même remis en état. C'est durant le confinement qu'il l'a acquis, période où il organisait son déménagement de chez ses parents pour la ville. Il a appris par le biais de vidéos comment changer des pneus, des patins de freins et une chaîne pour pouvoir permettre à son vélo de rouler correctement, cela lui a pris de temps pour réaliser ces réparations car il avait peu de compétences dans ce domaine. Il a opté pour un vélo pliable expressément pour pouvoir le prendre dans les transports en commun avec lui.

La pratique de Remco se fait sur de courtes distances pour un trajet à vélo mais, ce type de trajet lui prendrait trois à quatre fois plus de temps à pied. Il démarre de chez lui pour aller au XX août ou il suit un cours puis se rend à Opera pour prendre le bus et monter au Sart-Tilman donner cours. Il voit son deux roues avant tout comme un outil logistique précieux bien qu'il ne serve que ponctuellement dans une journée.



6.2.3 Vingegaard

Ancien enseignant en faculté des sciences et âgé de 65 ans, ce cycliste aguerri roule à vélo essentiellement dans Liège lors de déplacements personnels et culturels. Il voit en la pratique un moyen de rester actif avec un gain de temps considérable en comparaison à la voiture, il ne doit pas s'embêter pour éviter les embouteillages, chercher une place, renouveler son ticket parking, etc.

Pour se déplacer, il a opté depuis six ans pour un vélo électrique qu'il a équipé d'un porte-sacoche, d'un garde-boue avant et de phares. C'est un modèle similaire aux vélos « hollandais », plus pratique et facile à monter selon lui, c'était surtout pour le choix de la facilité qu'il l'a acheté.

Habitant le long du quai Marcellis, il est directement sur un parcours : « facile à rouler qui mène rapidement à la passerelle pour aller vers le centre », son rayon de pédalage se concentre au centre-ville où la majorité de ses interactions sociales se font : recherche à la bibliothèque du XX Août, café avec un ancien collègue place du marché, ... Il réalise souvent des sorties culturelles au cinéma Sauvenière et dans les musées avoisinant.

Rester actif est important pour ce sexagénaire ayant toujours été sportif, il ne voulait pas se sédentariser une fois pensionné et le vélo l'aide en ce sens. Ses sorties sont avoué-t-il un bon prétexte à l'exercice bien que cela soit saisonnier. Car une fois le froid installé à la fin de l'automne, son vélo retourne à la cave, il en est de même par temps pluvieux et il ressort la voiture du garage. Il ne conçoit pas la possibilité de se passer totalement de celle-ci malgré qu'il aime pédaler, il ne sort jamais de la ville s'il n'a pas la certitude d'avoir assez d'autonomie physique pour son trajet retour.

6.2.4 Yates



Travaillant aux ressources humaines d'une entreprise située près de Belle-Île, Yates, 36ans, se déplace uniquement à vélo (sauf quelques rares exceptions). Il réalise ses trajets entre son domicile quartier Guillemain et Angleur en un temps record, il est un amoureux du cyclisme et le pratique autant pour aller au travail que pour le sport pendant ses jours off. C'est une passion qu'il partage depuis son enfance avec son père, ce qui explique sa dévotion pour son Gravel.

Pas de vélo électrique pour lui, il est bien en forme et peut: « aisément se passer d'un moteur même pour les côtes les plus raides ». C'est pourquoi il a opté pour un vélo musculaire (sans aucune assistance électrique) de type Gravel (vélo typé « route » avec des spécificités supplémentaires pour aller en forêt) avec lequel il va au travail en semaine et part à l'aventure sur les hauteurs du bassin liégeois. De plus, ce vélo est équipé de série de jantes permettant d'accueillir un pneu plus large qui en ville, avec les bosses et les fosses, est plus confortable.

Pour aller à son travail (comme au retour d'ailleurs), il doit rejoindre la passerelle « la Belle Liégeoise » en traversant le quartier Guillemains en pleine mutation à la suite des travaux du tram, il regrette le manque de considération pour les cyclistes dans les plans de déviations de voiries. Certaines rue à sens unique change de sens constamment, d'autres sont beaucoup trop rétrécies pour permettre aux voitures de dépasser un vélo de façon sécuritaire et surtout dans le cas de Yates, les rails du tram ont coupé le quartier des quais avec un aménagement ponctuel sommaire pour les traversés qui le pousse à faire un détour. Ces travaux bien que « temporaire » ont tout de même une évolution poussant les usagers à les appréhender au jour le jour. Une fois la passerelle traversée, il prend le Ravel jusqu'Angleur sans aucune difficulté, les aménagements fait dans le quartier des Venues sur son chemin ont même accentué son sentiment de sécurité malgré plusieurs incohérences de jonctions entre les pistes et le Ravel.

Il roule printemps-été-automne-hiver, qu'il pleuve ou qu'il fasse froid, les seules exceptions qui pourraient l'empêcher de rouler sont les périodes de grosses canicules, les orages et la neige. Les rdvs professionnels en dehors des locaux de son travail sont aussi une autre exception. Lorsqu'il ne roule pas, il prend les transports en commun sinon covoit avec sa compagne (seule voiture du ménage).

Yates a tous les équipements possibles pour affronter la météo: veste, sous veste, pantalon, surchaussures, capuchon pour casque, gants pour la pluie et le froid, sac à dos imperméable, ... en bref, il est motivé à rouler même s'il n'y a pas une si grande distance qui le sépare de son travail. Il évoque aussi le fait qu'il y a un local vélo à disposition et une douche, des équipements qui favorise la pratique.

6.2.5 Pogacar



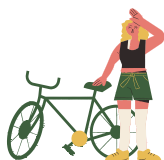
Cette kiné de 29ans ne s'est pas mise au vélo par gaité de cœur mais plutôt pour éviter d'avoir à prendre des bus bondés. C'est à la suite de la perte de la seconde voiture (de société) dans son couple pour un changement d'emploi qu'elle et son compagnon ont dû revoir leur plan de mobilité personnel. Son compagnon travaillant en dehors de la province s'est vu garder la voiture restante tandis que Pogacar a d'abord pris le bus pour ensuite s'essayer au vélo. Celui-ci lui permettait d'aller plus vite et de ne pas faire face aux retards et aux transport bondés en heure de pointe.

Son vélo, en réalité celui de son compagnon, est un VTT cross-country relativement haut de gamme qu'elle a simplement équipé d'un phare arrière pour la visibilité. Il a l'avantage de d'absorber les chocs grâce à sa suspension avant et ses pneus tout terrain.

Elle roule environ deux à trois fois semaine en fonction du partage de la voiture, au départ du haut d'Ougrée vers la clinique où elle travaille en Amercœur en empruntant le Ravel puis des axes secondaires pour éviter le trafic. Elle déplore l'état des routes car n'étant pas toujours à l'aise sur le vélo, elle doit se déporter pour éviter des trous dans la chaussée dans un quartier où les rue sont parfois trop étroites pour la circulation. Cette partie de son trajet en «péri-urbain» est beaucoup plus stressant que la quiétude du Ravel.

Cependant elle roule à vélo essentiellement pendant la belle saison sinon elle reprend le bus ou essaye de covoiturer avec une de ses collègues. Elle roule tout de même s'il pleut et prévoit une seconde tenue dans son sac à dos. Une fois au travail, elle rentre son vélo dans le bureau de service par peur de se le faire voler dans le parking vélo extérieur.

6.2.6 Alaphilippe



Hony (Tilff)-Amercœur (Liège), 15km, c'est la distance que parcourt cette chef infirmière de 58ans pour aller travailler. Des déplacements remboursés par son employeur et une prothèse de genoux l'ont motivée à (ré)investir dans un vélo, une occasion plus une contrainte pour qu'elle ait un mode de vie plus actif.

Son vélo électrique de type « hollandais » personnalisé avec des garde boues, de phares avant et arrière, d'un panier, un porte-sacoche et une sonnette tous assortis à son casque à pois la motive à rouler dès que le temps se montre clément.

Elle roule donc autant que possible à la seule condition que le temps soit sec (exception canicule et grand froid), le Ravel passant directement derrière son jardin, elle le rejoint en un clin d'œil pour ne pas le quitter jusqu'à la ville. Un trajet d'une grande simplicité jusqu' l'entrée en Amercœur où l'état des routes dégradées mettent en exergue toute son attention et sa concentration pour éviter les trous.

6.2.7 Pedersen



Ce jeune employé en informatique de 28ans a pris l'habitude de rouler en ville avec ses parents au début de son adolescence pour aller visiter les villes aux alentours (tels que Maastricht par exemple) et autres musées. Il a donc assez tôt expérimenté la ville à deux roues bien que depuis qu'il a été entré dans la vie active, il s'est vu octroyé une voiture de société parce qu'il habite désormais Namur.

Son vélo est un vélo de route urbain dans la tendance actuelle qu'il a racheté à son ancien voisin, il ressemble à un vélo de route sportif si ce n'est qu'il est équipé d'un guidon traditionnel et d'un porte sacoche arrière.

Petersen vivait à Liège et a déménagé sur Namur peu de temps avant d'obtenir son travail dans sa ville d'origine. Son contrat lui permettait de posséder une voiture de société qu'il a accepté au vu de la distance séparant son domicile des locaux de l'entreprise (située dans le quartier des vennes). Cependant, il a toujours été habitué à favoriser les mobilités douces et alternatives, il tient cela de son éducation, ses parents minimisait énormément l'utilisation de leur voiture par respect environnemental. Cette valeur de respect est le déclencheur d'un retour aux sources : le vélo.

Au moment où je rencontre Peterson, il est en réalité dans ce qu'il nomme lui-même une « phase test » toute récente où il prend le train de Namur- Guillemin pour ensuite rouler jusqu'à son travail. Il s'oblige à rouler minimum une fois semaine pour minimiser son impact environnemental car il se dit: « mal à l'aise de prendre sa voiture seul tous les jours et polluer autant alors qu'il a été habitué à marcher, rouler et prendre le bus de son enfance à la fin de ses études ». Toutefois, à cause de cette voiture, ses collègues ne le comprennent pas dans sa démarche ce qui lui fait ressentir une pression sociale alors que lui, pense qu'en minimiser son utilisation devrait être normal.

6.2.8 Bilbao



Bilbao, femme de 38ans et employée au service comptabilité, adepte d'un vélo tourisme avec son mari, n'hésite pas à rouler des hauteurs du plateau de la ville (quartier Xhovémont pour se rendre à son travail à Chênée depuis maintenant cinq à six ans.

Elle roule avec un vélo électrique semblable à un vélo route (si ce n'est le moteur et la batterie) pensé pour le bike packing: porte sac avant, porte gourde sur la fourche, porte sacoche arrière, guidon spécifique pour améliorer le confort, etc. il s'agit de son vélo d'aventure qu'elle emmène une fois par ans avec son mari pour réaliser des circuits touristiques spécialement pensés pour les aventuriers à vélo. Elle possède ce modèle depuis deux, depuis qu'elle a fait une mauvaise chute et du se faire opérer du genou.

Ses déplacements en dehors de ses parcours programmés sont essentiellement professionnels et de temps à autres culturels lorsque ses week-ends se prêle à une virée au musée de la Boverie ou des escapades à Maastricht ou l'Ardennes par le Ravel. Sa saison du deux roues s'étend du début du printemps jusqu'à la fin de l'automne, occasionnellement en hiver s'il fait beau et sec. Elle prend le vélo avant tout pour sa santé et par plaisir, cela fait aussi une réelle économie dans le budget du couple puisqu'ils n'ont pas de frais pour deux véhicules mais bien un seul. Lorsqu'elle ne roule pas, elle se déplace en bus ou en voiture, le couple possède une petite citadine peu utilisée car le mari fait surtout du télétravail.

Bilbao a très facile de descendre de Xhovémont jusqu'au Ravel sans trop de soucis, sa principale préoccupation est la circulation lorsqu'elle passe le centre mais elle remarque que les conducteurs sont bien moins patients depuis que les travaux du tram se sont intensifiés. Elle a dit-elle au minimum une fois semaine une altercation avec des conducteurs peu vigilant ou voulant s'imposer de force sans se soucier des cyclistes et des piétons (elle situe cela dans l'hyper centre entre le Cadran, Saint Lambert, Opera). Une fois sur les quais, elle rejoint Chênée par le Ravel où elle explique: «mettre sa tête sur off et profiter du calme». L'entrée dans Chênée n'est toutefois pas aussi calme puisqu'à l'heure de pointe, c'est l'embouteillage mais elle n'a que deux roues à faire en se faulant entre les voitures pour atteindre sa destination.

6.2.9 Hirshi



Certains ne sont pas cyclistes par choix mais plutôt par intérêt comme Hirshi, étudiant de 22ans à l'ULiège qui roule uniquement pour gagner du temps. Il n'est pas du genre à passer 20 minutes dans un bus s'il peut faire le même trajet en 10-12 minutes en pédalant.

Il a un vieux vélo acheté sur brocante dans le village de ses parents qu'il a retapé à moindre frais et ramené à son kot au Bota. C'est un vélo de type route un peu rouillé, décoloré par le temps ici et là avec seulement des pneus neufs qui trahissent un vélo en réalité mieux entretenu que ce qu'il laisse paraître. Le but de cet aspect négligé est d'éviter le vol parce qu'Hirshi s'est déjà fait voler son vélo précédent bien plus propre en apparence.

Il se déplace entre le Botanique et Saint Luc en Outremeuse, il roule le strict minimum de fois, c'est-à-dire lorsqu'il a cours aux heures où il y a du monde dans les bus donc deux à trois fois semaine. De plus, cela lui fait du bien de s'aérer avant et après les cours.

6.2.10 Philipsen



Etudiante de 24ans, elle ne se déplace que pour les cours entre son kot en haut de la rue St Gilles et les amphithéâtres à Opéra ou les ateliers à Saint Luc, c'est surtout pour l'aspect « gain de temps » qu'elle roule. Parfois elle rejoint aussi ses amis en ville pour boire un verre en terrasse mais elle ne sait jamais vraiment quoi faire du vélo : l'attacher ou le prendre partout avec.

Elle a récupéré le vélo de son père, un peu trop grand mais suffisant pour ce qu'elle en fait. C'est un vélo très classique et basique loin de valoir une fortune, ça lui permet d'éviter de culpabiliser si jamais on lui vole.

Elle ne roule qu'à la belle saison, s'il fait sec sinon c'est à pied ou le bus dont elle ne prend jamais d'abonnement de plus de deux mois (pour l'hiver). Elle évite un maximum le centre car elle n'est pas à l'aise vis-à-vis des autres usagers, ses trajets se concentrent sur les axes secondaires et les quais. C'est une personnalité très timide face à la prise de risque, c'est pour ça qu'elle le minimise au maximum dans chacun de ses déplacements quitte à mettre pied à terre si elle n'est pas à l'aise.

6.2.11 Carapaz



Ce graphiste de 31ans a testé de rouler à vélo il y a cinq ans lorsqu'il est entré dans la vie active et n'a depuis jamais arrêté. Il roule autant pour le travail que pour ses déplacements personnels et alimentaires. A partir des Vennes, il n'est pas loin de la ville et des pistes sur les quais qui lui permettent d'éviter de rouler sur la route et le centre-ville, rendant ses trajets plus « cool » (comme il le dit) jusqu'à son travail en quartier Féronstrée.

Il roule un vélo urbain moderne avec un plateau à l'arrière pour y accrocher ses sacs mais qui sert aussi d'assise à son fils, il y a des montants de chaque cotés permettant qu'il s'accroche. Cela signifie qu'il a une roue plus petite à l'arrière vu qu'il y a cette sorte de plateforme qu'il peut aussi moduler avec des sacs rigides spécialement pensés pour l'organiser en fonction des besoins.

Carapaz est un de ses courageux cyclistes qui ne s'arrête jamais de rouler, par tout temps, à toute saison et à toute heure de la journée. Journée qui commence tôt puisqu'il dépose d'abord son fils à l'école, il n'est pas encore en âge de rouler par lui-même donc relégué sur la plateforme de papa. Toutefois son père insiste sur le fait qu'il lui offrira son premier vélo avec fierté comme s'il s'agissait de sa première voiture. Carapaz se rend ensuite à son boulot où il dispose d'un local vélo et en fin de journée il passe d'abord faire les courses pour le dîner avant de récupérer son fils et rentrer.

C'est un aspect encore peu rencontré jusqu'à présent mais ici, toute l'organisation du ménage est pensée autour des trajets à vélo: l'école, le boulot, les courses, les colis postaux, etc. rien n'est laissé au hasard puisque cette famille ne dispose pas d'une voiture. Ils se sont adaptés à un mode de vie de proximité, s'ils doivent sortir du giron de Liège, ils privilégieront alors le train.

6.2.12 Campenaerts



C'est au travers de trajets uniquement professionnels que cette étudiante de 23 ans s'illustre sur un vélo de son kot à l'université, place du XX aout. Elle n'est pas particulièrement débrouillarde et peu à l'aise pour ce qui du registre d'exercice d'équilibre. C'est la volonté de ne pas perdre de temps dans les transports ou à pied pour optimiser son temps d'étude qui l'a poussée à louer un vélo.

Son vélo est un vélo hollandais appartenant à la ville de Liège, c'est une location à prix réduit grâce au statut d'étudiante de Campenaerts. Elle a pu y apporter des modifications tels qu'un panier à l'avant et des feux avant et arrière. Ce n'est pas un « foudre de guerre » puisque sur le plan visuel, il a déjà bien fait son temps mais il convient pour une débutante, il est confortable et facile à rouler.

Elle roule pratiquement tout le temps même s'il pleut (elle s'équipe d'un surpantalon et d'un bon imperméable), son seul inconvénient est son équilibre car elle a très peu roulé voir presque pas à vélo depuis son adolescence. Cela reste un défi qu'elle s'est donné ayant pour objectif de pouvoir dégager plus de temps pour l'étude, il n'y a véritablement que ça qui la motive car elle n'aime pas vraiment le vélo.

Elle ne se sent pas sereine sur certaines portions de piste comme au XX aout à cause des pavés et taques d'égout qui ne permettent pas d'avoir une piste lisse ainsi que d'imaginer qu'on puisse lui voler l'inquiète tout autant. Avant de louer, elle avait acheté un vieux vélo que son père avait réparé mais on lui a volé deux fois. Elle l'avait retrouvé une première fois sur le marché devant saint Luc le vendredi mais elle n'a pas cette chance au deuxième vol.

6.2.13 Rodriguez



A 30ans, ce cadre roule pour aller à son travail mais est un cycliste aguerri quand le week-end arrive. Il roule de deux manières totalement différentes avec deux vélos dont chacun est adapté à leur pratique respective. Il roule du Laveu jusqu'aux Guillemins puis de Bruxelles Nord jusqu'à la bordure du centre d'affaire du quartier.

Il roule avec deux vélos: un vélo urbain à assistance légère électrique et un VTT musculaire de type Cross-Country. Le premier est un vélo effilé semblable à un vélo route mais assez compact en longueur avec un petit moteur électrique et une batterie n'ayant pas le même but qu'un «full électrique», c'est une simple aide pour ne pas arriver à un effort trop important, celle-ci ne se sent pas particulièrement sur du plat. C'est une fois dans une côte qu'on peut la sentir, comme si le vélo était plus léger et que le cycliste pouvait avoir un meilleur rythme au pédalage. Il l'a équipé de garde-boues pour pouvoir rouler en toute saison mais de porte bagage car il préfère porter un sac-à-dos. Le second est un VTT en carbone ultra léger qui lui sert à arpenter toutes les vallées et forêts de Wallonie et du sud de l'Allemagne. Il lui arrive de le prendre pour ses trajets «pro» lorsqu'il fait beau et qu'il n'a pas une charge de travail trop importante où que son vélo urbain est en entretien.

Il roule toute la semaine et par tout temps sauf exception particulière (orages ou neige) sinon il marche ou sa femme le dépose à la gare puis marche une fois à Bruxelles. Il voit le vélo comme «fun» peu importe le but, ses trajets en semaine son assez court donc cela reste un plaisir contenu jusqu'à ses grandes aventures en nature le week-end. S'il prend son VTT pour aller travailler, il reste «frais» car son trajet de chez lui à la gare des Guillemins se fait majoritairement en descente puis sur du plat à Bruxelles. Par ailleurs, son employeur met à disposition un local vélo ainsi qu'un petit vestiaire avec douche depuis deux ans, ce qui a motivé une bonne partie de ses collègues à considérer cette possibilité.

Cette initiative récente s'est mise en place lors de la modification du bail de location de l'entreprise qui a été revue afin de moderniser les locaux et d'y apporter des modifications dont celle-ci.

Rodriguez a toujours réalisé ses déplacements à vélo malgré les contraintes que cela engendrait lorsqu'il n'y avait pas encore ces mesures prises à son travail. Il s'est toujours adapté en conséquence mais avoue que cela lui facilite beaucoup la vie d'avoir un vestiaire avec douche parce que cela lui enlève un poids des épaules vis-à-vis de sa pratique, il se sent mieux considéré par rapport à ses collègues automobilistes. Avant il devait se dépêcher pour arriver tôt pour se changer au besoin dans les toilettes s'il avait plu ou se rafraîchir en cas de chaleur mais maintenant, il existe un vrai cadre plus agréable pour les cyclistes.

6.2.14 Ciccone



Ciccone, 37ans et médecin généraliste dans un cabinet place des Franchise depuis deux ans, il lui arrive de rouler à vélo dans le cadre de son travail pour des visites à domicile sur Liège. Il se rend au travail en voiture mais ne se sépare jamais de son vélo pliable parce qu'il est devenu trop difficile pour lui de se rendre chez certains patients en un temps raisonnable depuis le début des travaux du tram.

Son vélo pliable est quasiment neuf, il en prend grand soin depuis qu'il est devenu un de ses outils de travail régulier au même titre que son stéthoscope. C'est un bromptom ultra compact lorsqu'il est replié, c'était le critère déterminant de ce médecin puisqu'il devait pouvoir le mettre dans une voiture sans problème.

Ses habitudes de déplacement varient en fonction de ses journées, elles dépendent du tour à domicile qu'il prévoit entre ses consultations au cabinet. Il ne prend le vélo que si les patients vivent dans un certain périmètre où en fonction de l'accessibilité à vélo, cela se concentre essentiellement dans Liège. Il lui arrive d'aller jusque dans certains villages de la périphérie Liégeoise en bord de Meuse. L'objectif premier est d'éviter au maximum les embouteillages, ne pas perdre de temps inutilement bloqué quand il doit voir plusieurs patients et honorer ses consultations.

Son paradigme de la mobilité a évolué à la suite de deux changements de paramètre avec la perte d'une voiture de fonction d'abord qui l'a poussé à prendre un vélo. Puis maintenant le tram en cours de chantier qui a considérablement impacté son métier, il doit régulièrement passer par les travaux, aux installations changeantes pour les visites. Il doit adapter ses trajets en fonction de cela. Il ne se voit néanmoins pas se passer complètement d'une voiture mais a fait évoluer son point de vue puisque comme les vélos et trottinettes que l'on peut louer, il a opté pour une voiture qu'il peut louer au besoin sur une application.

Son rapport au vélo se fait uniquement par le prisme de la logistique en vue d'améliorer sa productivité et perdre le moins de temps possible. Il n'est donc pas un cycliste aguerri même s'il avoue commencer à apprécier la pratique surtout par temps sec. Il est toutefois un des cyclistes rencontré les plus rigides sur sa pratique, il ne fait aucun écart, ne prends aucune rue à contre-sens ou ne monte sur aucun trottoir, c'est la route ou la piste et c'est tout. Il ne se facilite pas toujours la vie à emprunter certaines rues quand il pourrait traverser une zone piétonne pour gagner du temps.

6.2.15 Groenewegen



A 42ans, cette avocate téméraire est une vraie aventurière urbaine, depuis son logement à Burenville, elle traverse les quartiers les moins équipés pour les cyclistes jusqu'au palais de justice ou le cabinet d'avocat car elle cumule deux mi-temps. Cela fait huit années qu'elle arpente la cité Ardente pour se rendre au travail et inversement.

Elle roule un vélo électrique de compétition, il est haut de gamme et équipé pour supporter le poids de n'importe quel gros dossier juridique. Elle l'a équipé d'un porte-sacoches assez massif parce qu'elle doit parfois ramener des dossiers chez elle qui sont lourds et prennent de la place. En plus de cela, elle y a ajouté un garde boue avant, un très bon phare à LED à l'avant ainsi qu'à l'arrière en plus d'un catadioptre.

Il ne faut pas se fier à sa machine, elle ne roule que deux à quatre fois semaine sinon c'est la voiture ou le bus. Elle possède une voiture mais préfère pédaler pour rester active, étant une personne très indépendante, son autonomie donc aussi par extension sa santé et mobilité sont très importants. Rouler lui fait du bien physiquement mais la médiatisation des enjeux écologique l'ont renforcée dans cette dynamique car depuis, sa voiture n'a comme fonction première que d'aller faire les courses et rendre visite à sa famille et ses amis. Qui plus est, elle insiste sur le fait qu'avec un seul salaire, c'est une économie non négligeable.

Groenewegen a dû s'acclimater avec le manque d'infrastructure cycliste, elle traverse donc des quartiers résidentiels que l'on peut qualifier de tranquille par la faible affluence de voiture. Elle retombe le Laveu pour se diriger sur le dessus du parc Botanique, l'arrière de Jonfosse pour enfin revenir au Cadran où elle travaille. C'est une véritable manœuvre d'évitement, le moins de piste il y a et plus un trajet que l'on souhaite calme devra emprunter des quartiers isolés.



6.2.16 De Lie

Cette peintre dans le bâtiment de 28ans, travaille pour une petite entreprise en peinture quartier de la gare, elle s'y rend à vélo depuis son appartement en Outremeuse. C'est une facilité économique pour elle car une fois sur place, elle rejoint les chantiers avec une des trois camionnettes de l'entreprise. Elle a le permis mais pas les moyens de s'acheter une voiture donc c'est sa meilleure option malgré les contraintes météo dont elle en a fait fi.

De Lie roule sur un vélo route en aluminium acheté neuf il y a pratiquement dix ans, époque où elle roulait les week-ends avec son père. Il est dans un état clinique, son père lui ayant appris à l'entretenir et changer des pièces par elle-même. Son vélo n'accuse pas son âge à moins d'être un fin connaisseur. Le seul accessoire ajouté est une sacoche s'accrochant au cadre permettant de ranger l'imperméable, quelques petites affaires et un kit en cas de crevaison, cette sacoche est ultra compacte et donc avec un espace de stockage limité.

Elle s'équipe aussi d'un sac de rando au besoin mais surtout d'un panel de vêtements spécifiques au cyclisme lui permettant d'affronter n'importe quelle météo. Si habituellement, c'est à dire lorsqu'il fait sec, elle roule avec ses vêtements de travail mais si la pluie arrive alors elle dégaine pantalon et surveste imperméables. Si le froid pique de trop, c'est un pull conçu pour rester au près du corps tout en ne prenant pas le vent.

Elle roule sept jours sur sept même si elle n'a pas le permis, c'est un gros avantage économique qui lui permet de plus facilement mettre de côté une somme qui avec une voiture l'obligerait à serrer la ceinture. De plus, ses déplacements professionnels se font systématiquement avec la camionnette de l'entreprise pour laquelle elle travaille. Cette manière de rouler l'oblige à construire tout son mode de vie autour du vélo : les courses alimentaires, les sorties entre amis, les vêtements portés, etc.

Sa pratique en elle-même consiste à se rendre rapidement au travail, elle roule machinalement et « met son cerveau sur off » tant elle connaît son trajet par cœur. Son seul problème est l'état des chaussées et plus particulièrement les pavés de Liège qui sont « infames pour les cyclistes » et pointe tout de même du doigt l'attitude des piétons qui marchent sur les pistes comme sur le pont Albert ou les quais. Cette coexistence mène parfois au conflit, elle sent qu'en tant que femme, sa pratique est décrédibilisée face à certains hommes qui la prennent à parti en lu jetant la faute.

6.2.17 Van Aert



Cas particulier dans le cadre de mes rencontres, Van Aert est le premier cycliste rencontré dont rouler à vélo représente son activité professionnelle...enfin presque. Il a 20ans, est étudiant et cycliste «pro-am», à savoir pro-amateur car il fait partie d'un team jeunesse qui promut les jeunes dit «espoirs». C'est un programme qui encadre de façon professionnelle des jeunes qui pourraient atteindre le stade de pro dans les années à venir.

Inutile de dire qu'il roule un superbe vélo route de dernière génération avec énormément de composants en carbone: cadre, jantes, guidon et tige de selle. Il est entretenu tous les mois par un mécanicien professionnel et certaines pièces spécifiques sont régulièrement changées: pneus, galettes de dérailleurs, chaînes, etc. son vélo roule dans un silence assourdissant tellement il est dans un état impeccable.

C'est lors d'un détour dans le quartier de Fétine que je le rencontre, il y vit et a pour habitude lorsqu'il ne s'entraîne pas de démarrer de chez lui pour ensuite rejoindre soit le Condroz (plateau supérieur de la périphérie liégeoise où se trouve des parcours mythiques comme la roche aux Faucons), soit les Pays-Bas (pour leurs routes bien entretenues et pour le savoir vivre des automobilistes à l'égard des cyclistes. En dehors de ces sorties improvisées au départ de Liège, il roule des parcours d'entraînement préétablis par son team.

C'est un mode de vie particulier puisque tourné uniquement vers la passion et organisé pour la performance, il roule cinq à six fois semaine mais jamais pour aller en cours car ce serait un risque que son assurance professionnelle ne prendrait pas entièrement à charge. Il évite donc au maximum la ville et privilégie le réseau Ravel. Il me fait part de son rapport à la voiture dans son quotidien de pro-am, les gens en ville ont peu de patience vis-à-vis de lui comparés à la campagne. Ils sont plus nerveux et tend à l'expliquer par le fait que sa pratique du vélo ne se fait pas sur les pistes cyclables mais sur la route, certains automobilistes n'acceptent pas toujours de jouer la carte de la patience considérant que la route est pour la voiture (il tient ce discours à la suite d'altercations qui ont déjà eu lieu avec son équipe).

Pour certains entraînements ou courses avec toute l'équipe de cyclistes réunie, le team envoie souvent une voiture «ouvreuse» pour reconnaître les routes et jauger leur état.

7. Rouler à Liège au gré des quartiers

Depuis le mois de juillet, mes relevés et rencontres m'ont amenée à réaliser qu'un quartier n'en était pas un autre et qu'il y avait certaines spécificités et caractères urbains qui variaient influençant la pratique. A la suite de ce constat, j'ai entrepris de passer une journée «vélo» par quartier pour observer et expérimenter ces lieux car rouler la ville, c'est traverser des tissus de territoire sous une seule unité (des quartiers qui ensembles forme la ville de Liège).

Ces journées déambulatoires n'ont pas toutes le même point de départ ni d'arrivée et ne sont d'ailleurs pas organisées autour d'un parcours préétabli. L'objectif est de couvrir un large champ de possibilités de déplacement pour comprendre les enjeux pratique intrinsèques au quartier pratiqué. Dans certains cas je passe d'un à l'autre pour voir si une transition ou une continuité existe dans leurs aménagements urbains.

Les quartiers expérimentés sont le centre-ville (de pont d'Avroy jusqu'à la place du marché), de la Citadelle et de Féronstrée (en comprenant Pierreuse), les Guillemins, le Laveu, Burenville et Saint-Laurent, Outremeuse et enfin Bressoux.

7.1 Quartiers du Centre-ville

S'il y a bien une chose qui a redéfini le visage du centre-ville depuis 2019, c'est le tram ou du moins ses travaux. S'étendant de Droixhe jusqu'à Sclessin, cette future ligne traverse toute la ville et spécifiquement le centre : deux voies avec des nouveaux aménagement de trottoirs, des arrêts de bus et une place à la voiture nettement réduite.

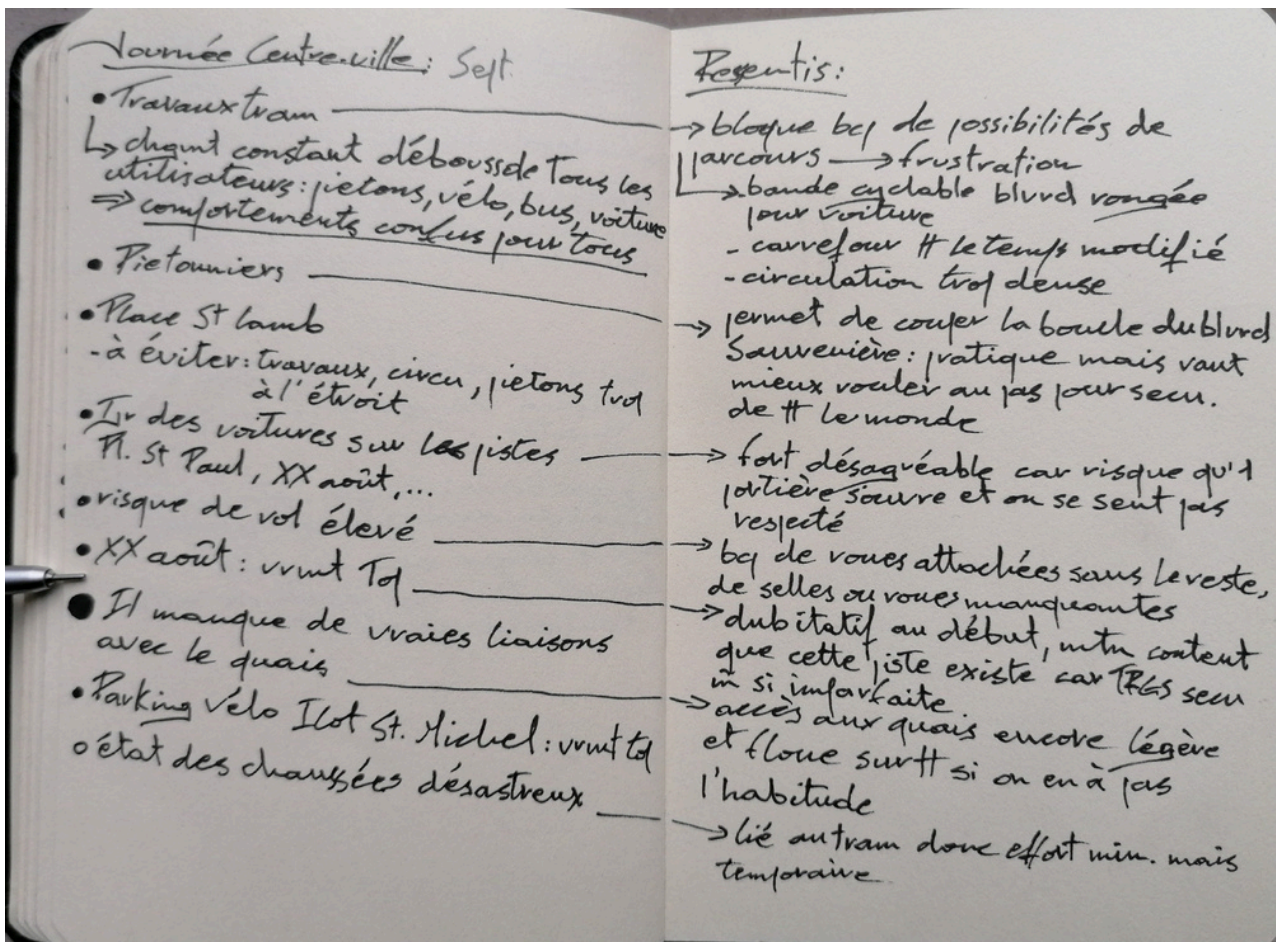
Depuis le début des travaux sur les tronçons du centre, un périmètre opérationnel a été établi et il décale les bandes de circulation sur ce qui était les bandes cyclables donc en d'autres termes, il n'y a plus de réelles bandes cyclistes. Cette disparition implique un blocage dans les possibilités de déplacements dans le centre menant à de la frustration puisque l'axe Boulevard d'Avroy-Sauvinière permettait d'accéder rapidement à Saint-Lambert. De plus, la logistique de chantier implique des modifications constantes des carrefours et passages piétons, ajoutez à cela les embouteillages et votre trajet à vélo devient une véritable épopée. Tout cela mène à un sentiment de confusion puisqu'avec un espace urbain évolutif, les piétons, cyclistes, transports en communs et automobilistes doivent se mettre à jour rapidement et se retrouvent perplexes face aux nouvelles déviations et déplacements de passages piétons et carrefours. Pour ma part j'évite autant que possible cet axe car je suis toujours surpris de semaine en semaine des modifications qui chamboulent systématiquement mon plan de parcours.

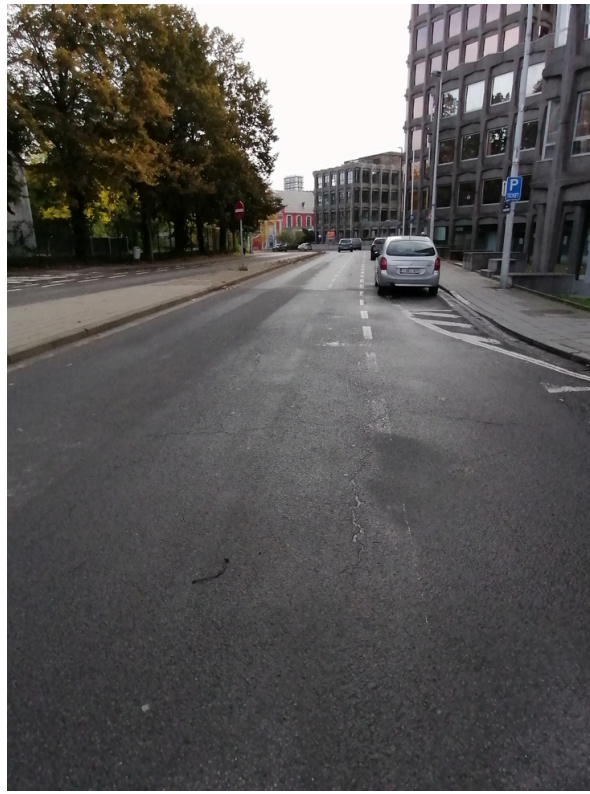
De plus, l'état de des chaussées est plus que dégradé, des efforts minimaux sont réalisés pour les entretenir en attendant les nouveaux revêtements qui seront réalisés simultanément avec ceux du tram. Cela n'en reste pas moins dangereux surtout que chaque changement dans le plan de circulation de la zone implique des contraintes sur l'infrastructure routière. Voir des bandes supprimées pour dévier voitures et camions sur des bandes de stationnement en pavés nécessitant de franchir une rigole ou un léger accotement fragilise ces installations qui n'étaient pas prédestinées à accueillir un flux si important. Ces changements font alors apparaître des fissures, des crevasses qui peuvent déstabiliser un cycliste inattentif voir mener à une chute, certaines rigoles se sont même en partie affaissées, ce qui est bien plus dangereux. Comme dit ci-dessus, avec le tram viendra un vaste plan de renouvellement des voiries et aménagements soit plus cinquante hectares mais en attendant, il faut s'accommoder des voiries dans leur état parfois précaire actuel.

Cependant, la piste du XX août quant à elle, est devenue avec le temps mon allié incontournable pour accéder au centre. Au début dubitatif quant à son intérêt, c'est à force de la pratiquer de plus en plus que je fus convaincu de son utilité. Elle offre un très bon niveau de sécurité grâce à cette petite berne centrale empêchant les voitures d'y circuler tout en permettant de rejoindre les quais rapidement.

Malgré cela, elle reste imparfaite, son revêtement n'est pas suffisamment lisse et continu à cause des pavés, fissures préexistantes et des tacs d'égout qui ne sont pas de niveau. Mais au vu de la circulation toujours plus dense à Liège, cette piste permet de gagner un temps considérable en comparaison avec un axe similaire où il faudrait se faufiler entre les voitures.

Malgré cette piste, il persiste un sentiment de manque de liaison entre ce type d'aménagement et les quais (artère principale de la mobilité cycliste à Liège) mais aussi vers le centre. Celles qui existent restent toutefois trop légère pour les qualifier de suffisamment claires et présent dans l'aménagement des voiries. A cela s'ajoute l'état des chaussées dégradée qui rendent nettement moins visible les bandes blanches qui ont été peintes. Entrer dans la ville depuis la piste du XX août reste encore un acte trop peu cadré et chaque cycliste développe sa propre manière d'aborder cette interface entre la piste et le centre.





Centre-ville

Les bandes cyclables en centre-ville peuvent autant être respectées qu'oubliées. Notamment avec les travaux du tram qui réduisent les bandes automobiles ne laissant d'autre choix que de laisser rouler les voitures sur les bandes cyclistes. Il peut arriver que nos bandes cyclistes soient aussi ignorées par des conducteurs se garant.



XX août, Place Cockerill

Piste un peu particulière puisque l'aménagement réemploie un trottoir. Il n'est pas rare de voir les piétons dessus et les cyclistes contourner cette installation peu qualitative.



XX août, rue des Carmes

Il y a un passage pour cycliste permettant de traverser la place du XX Août lorsque l'on vient de la rue des Carmes. Celui-ci est très utile et permet une traversée sécurisante puisque bien définie sur la voie public.

Cependant, quand on remonte la rue des Carmes, on doit se déporter de la droite vers la gauche pour rejoindre le passage. Ce n'est pas particulièrement bien pensé car se déporter en plein trafic n'est ni naturel ni sécurisant.

7.2 Quartier des Guillemins

La gare et ses quartiers aux alentours jouent un rôle fondamental dans l'expérience cycliste des navetteurs qui rejoignent Liège et inversement. C'est un pôle de connexion via le chemin de fer pour liaisonner d'autres grandes villes belges et étrangères mais aussi les territoires plus ruraux.

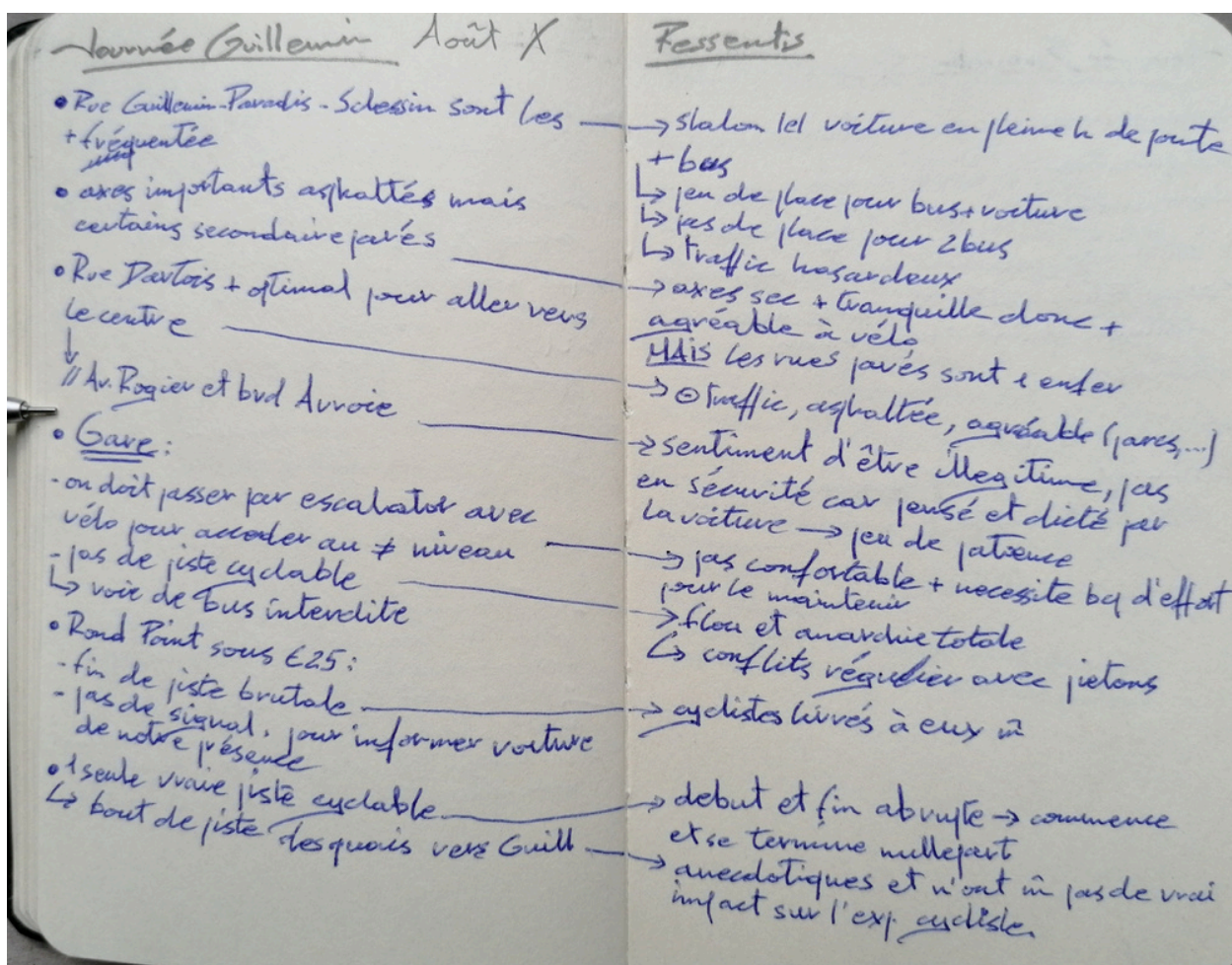
Tout d'abord la gare en elle-même, les quais ne sont pas au même niveau que les voies, cela est dû à son implantation au bas d'un fort dénivelé qu'il a fallu intégrer aux contraintes d'architecture. Il y a donc plusieurs niveaux: un «kiss and ride» au R+2, les quais au R+1 et enfin le hall de gare au R0 qui s'ouvre sur une esplanade pédestre. Cette différence de niveau implique comme contraintes aux cyclistes de devoir soit passer par les escaliers soit par les escalators donc, de devoir au minimum sécuriser au mieux son vélo pour qu'il ne dévale pas de volées et ne blesse personne. Pour ma part, ce n'est pas un réel problème car j'ai suffisamment de force pour ne pas le lâcher même si c'est assez inconfortable mais pour certaines personnes, notamment avec des vélos électriques très lourds pour eux, c'est beaucoup plus compliqué et demande un effort qui peut être à la limite de leur capacité physique.

Ensuite, à la sortie de la gare sur l'esplanade, c'est le flou total parce qu'il n'y a aucune piste. Peut-on réellement rouler sur ce trottoir géant? normalement c'est un aménagement pour mobilité mixte (piéton/vélo) mais, sans démarcations on se retrouve très vite face à des piétons et ni eux, ni les cyclistes ne savent vers où se déplacer. Dans ce flou, j'ai eu les premières fois où j'y ai roulé l'intuition de me diriger vers les voies de bus mais elles sont interdites à toutes mobilités sauf exception. Et enfin, apparaît subitement une piste le long de la rue du plan incliné qui en la prenant dans le sens vers la gare s'arrête net sur le trottoir devant un rond-point, encore une zone spatiale de flou alors qu'elle ne fait qu'au grand maximum dix à douze mètres carrés, il suffit d'un espace aussi grand qu'un petit salon pour sous-entendre aux cyclistes qu'ils doivent se débrouiller par eux-mêmes. En remontant cette rue du plan incliné, la piste s'arrête aussi net qu'à côté de la gare devant un autre rond-point sous la E25 sur un trottoir mixte mais si on le remonte vers la rue de joie (en direction du Laveu), celui-ci deviendra très restreint et peu sécuritaire. De plus aucun panneau ne mentionne la présence de vélo ce qui augmente encore les risques.

De plus, il n'y a pas de réelle liaison de la gare vers les quais de Meuse où se trouve la piste la plus empruntée de Liège. Celle-ci devrait apparaître à la fin des travaux du tram mais tiendra plus de l'ordre d'un trottoir mixte (piéton/cycliste) que d'un réel aménagement dédié. En attendant, ces travaux bloquent la possibilité d'accéder aux quais directement privilégiant l'espace minimal pour faire circuler les voitures. Cette bande dans le sens vers Guillemain fait perdre un temps fou en heure de pointe puisqu'il n'y a pas la place pour passer à côté des voitures.

Ensuite, l'heure de pointe aux Guillemains est plus que dense, il n'y a aucune cohésion autant du côté des transports en commun que des automobilistes pour faire preuves de courtoisie. C'est un chacun pour soi général qui mène à un arrêt net de la circulation sur fond de nuisance sonore et gaz à effet de serre. Il n'est pas bon d'être à vélo pendant ces heures-là sauf si vous êtes adepte du slalom mais encore ce n'est pratiquement pas possible puisque c'est pare-chocs contre pare-chocs, il vaut mieux tenter sa chance via les axes secondaires mais sont encore bien souvent en partie pavés.

Cependant ces axes (rue Dartois, Fabry, Louvrex, etc.) sont beaucoup plus agréables à rouler car ils sont tranquilles, calme et peuvent rendre les parcours plus paisibles. Ils permettent une vraie alternative au boulevard d'Avroy pour joindre le centre aux Guillemains et inversement. Il y a moins d'interactions avec les automobilistes et les rues sont suffisamment large pour avoir la certitude que les voitures qui dépassent ont l'espace nécessaire pour laisser une distance sécuritaire avec les vélos. Il y a aussi une forme de traversée des parcs (Botanique, Jean-Bernard Lejeune et place de Bronckart) qui ajoute un agrément supplémentaire comparé au boulevard parallèle semblable à une autoroute urbaine où on se sent immédiatement illégitime sur la voirie et en insécurité.





Piste cyclable Guillemins, rue Plan Incliné

Déjà mentionnée plus tôt, cette piste démarre nullepart pour se terminer nullepart. En réalité elle rejoint d'autres pistes tout aussi courte avec des débouchées bien plus inutiles.

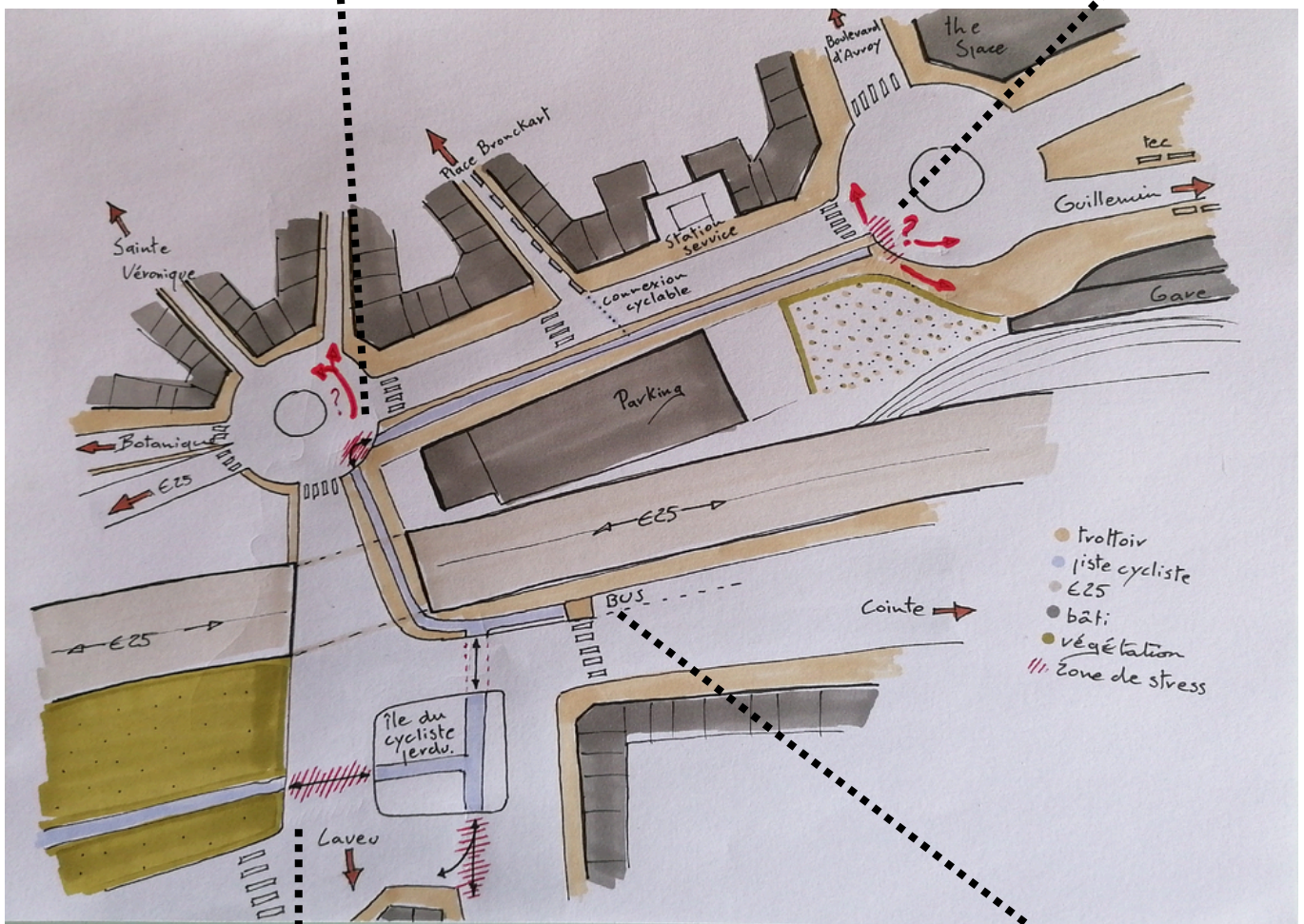
Mais ici, lorsque l'on roule sur cette piste, on sent son utilité car elle nous preserve du trafic tout en étant facile à rouler. Cependant, elle est bien trop courte et ses connexions aux différents quartiers avoisinants ne sont pas assez nette. Le manque réel tient en son arrêt brutal à l'approche de la gare, laissant perplexe quant à la direction à prendre pour rejoindre celle-ci.

Connexion Guillemins-Laveu

Le croisement de rue de Joie et rue des Eburons qui se veut être dans la continuité de la piste de la rue du Plan Incliné est tout autant chaotique par son manque de linéarité. La piste débute soit sur un arrêt de bus ou au milieu d'un îlot de déviation pour s'arrêter net sur un rond point. Pas de continuité ni même de fléchage précis, un simple panneau (trop discret) pour prévenir les automobiliste de la présence de cycliste.

Tantôt on monte sur la piste en traversant un large carrefour peu sécurisant, tantôt on en ressort en plein trafic, ce n'est pas un aménagement qualitatif.





*Croquis de situation : piste cyclable des Guillemins et ses discontinuités



7.3 Quartier du Laveu

Cet ancien quartier à l'ouest de Liège se caractérise par son urbanisme typique des anciennes habitations minières, ses rues pavées et son dénivelé non négligeable qui mène sur les hauteurs de Cointe.

Le dénivelé du quartier est le véritable défi quotidien que doivent affronter les cyclistes qui y vivent car il faut être très sportif pour monter jusqu'en haut ou alors rouler en électrique. Pourtant il ne faut pas longtemps pour se rendre compte qu'il y a beaucoup de pratiquants vélo, on croise très fréquemment des box «vélocité», garage urbain métallique sécurisé et fixé au sol qui permettent d'y stationner quatre à cinq vélos eux-mêmes sécurisés par un cadenas. Pour en revenir aux côtes et descentes, elles participent énormément au temps de trajets car même avec la proximité avec les Guillemins et le centre, la descente se fait rapidement et à l'inverse, remonter mettra plus de temps. Cela peut influencer le choix du matériel, pousser plus facilement à opter pour un vélo électrique tout comme les nombreuses rues pavées dissuade de rouler avec un vélo route ancien et fragile (N.B.: j'ai acheté mon vélo de récupération à un habitant du Laveu qui avait réalisé qu'il allait dérailler très souvent et ne pas pouvoir remonter sa rue avec).

L'état des voiries laisse à désirer, en dehors des axes les plus empruntés, on se retrouve régulièrement sur un asphalte aux allures de patchwork dans le meilleur des cas sinon des routes aux multiples nids-de-poule. Les rues pavées sont tout aussi nombreuses et parfois en aussi mauvais état que celle asphaltée. Cette diversité de revêtements et d'états rend la pratique chaotique (entre slalom et secousse constante), la concentration doit être totale. Surtout que l'espace urbain est étouffé par l'automobile, il y en a garé partout même aux heures creuses, ça ne laisse pas toujours la place aux voitures pour dépasser un cycliste en laissant suffisamment de place donc c'est assez peu rassurant.

Depuis le Laveu, il est possible de rejoindre rapidement les Guillemins mais la jonction entre ces deux quartiers est très inconfortable car il y a un manque de continuité et les aménagements présents ne permettent pas de se sentir considéré dans l'espace urbain. Des pistes apparaissent et disparaissent de façon nette sans réelles mentions, il y a des carrefours pour cyclistes non fléchés semblable à des îlots pavés négligeables et peu qualitatifs et les rond-point qui «implique» le cycliste ne sont pas aboutis. Ces interfaces ne permettent pas d'avoir un sentiment distinct qui se dégage une fois pratiqués, on dans un entre deux entre insécurité et le sentiment d'être perdu.

La jonction avec le quartier Botanique laisse lui aussi un arrière-gout de « peut mieux faire » avec le parc Jean-Bernard Lejeune. Il se parcourt via un sentier mixte déjà trop étroit pour deux piétons par endroit se terminant en un pavage en descente avec de l'herbe qui par temps humide s'avère glissante. Cette terminaison laborieuse abouti sur un trottoir donc il faut être précautionneux pour gérer la descente glissante surtout s'il y a des piétons. Il est aussi possible d'accéder au Botanique via la rue Louvrex qui est tranquille et agréable à rouler.



Parking vélo

Le Laveu, malgré son dénivelé important est le quartier où j'ai pu observer le plus de box de parking vélo "vélocité" et de vélo de manière générale. Bien qu'engorgé de voitures stationnées partout, on sent qu'il y a un grand intérêt pour la mobilité douce qui envahit les aménagements qui y sont dédiés. Cela se ressent plus que dans les autres quartiers dans les espaces publics.

Journée Louvain Août X

- bq de dénivelé
- pavés, nid de poule, chaussée en
entretien
- VTT très confo mais lourd
- bq de box vélo
- jonction Louvain - Guillemin:
 - des pistes apparaissent et disparaissent
sans logique
 - carrefour non flché avec
dot central pour cyclistes
 - aucun rond point refléchi à 100%
- jonction Louvain - Bota
 - Parc "Jean Bernard Lejeune"
 - Rue Louvrex
- quartier étouffé par voitures parkées

Ressentis

- pour y vivre il faut soit être sportif
soit électrique
- secousses constantes, doit être
concentré 24h pour éviter H
- pas sensé de vouloir avec vélo fiable,
route ou ancien
- il y en a + que ds tous les autres
quartiers
- le manque de continuité
engendre 2 sentiments:
 - insécurité
 - me suis senti perdu
- sentier mixte trop étroit qui débouche
sur trottoir via pavés et herbes
↳ laborieux
- globalement tranquille et agréable
mais blvd peu adéquat, peu accueillant
- sentiment d'un manque d'espace
rencontre avec bus peu rassurante

Rue de la Butte

Le quartier du Laveu regorge de rue pavés anciennes dont certaines sont en impasse comme celle-ci. Au vu de l'ancienneté, ces rues particulières sont connues des habitants et les prennent donc en considération lorsqu'ils élaborent leurs trajets à vélo.



Rue de la Haye

Le Laveu se connecte au quartier de Burenville de façon assez naturelle bien que marquée. On passe de rue en pavés à de l'asphalte mais le bâti marque une continuité.

Le pavé en Laveu est très présent et est loin d'être agréable et facile à rouler dans ce contexte urbain caractérisé par du dénivelé.





Rue Ramoux

Bon nombre de rue tel que celle-ci sont envahies de voitures stationnées y compris dans les heures creuses. Dans certains cas, elles sont tellement étroites que la circulation y est au ralenti, les conducteurs ayant peur de rayer leur voiture.

Les rues étroites pendant les heures de circulation plus importantes ne nous laissent d'autre choix que de se plier au rythme automobile. Il n'y a pas de possibilité de se faufiler mais heureusement il y a toujours dans ce quartier des rues beaucoup plus calmes qui peuvent servir d'alternative.



Croisement rue des Wallons et rue des Eburons

Les connexions du Laveu vers le centre ne sont pas qualitatives en tant que cycliste. Comme ce croisement dédié à la voiture. Il n'est pas aisé d'être à vélo dans ce genre de contexte car il n'y a aucun marquage.

Ici, la meilleure option fut de traverser au passage piéton et rejoindre le parc qui longe la rue des Eburons.

Rue des Eburons

Ce petit parc coincé entre l'autoroute et la rue des Eburons ne paie pas mine mais il s'agit du genre d'alternative qui permettent d'éviter des axes routiers peu agréables à rouler.

Il m'a permis de profiter d'un moment plus au calme que sur la voirie voisine malgré son contexte assez dur avec la E25 juste à côté.



Parc Jean-Bernard Lejeune

Ce parc lie le Laveu à la rue Louvrex, il est agréable à traverser mais sa terminaison en pavés engazonnés n'est pas des plus sécuritaire par temps humide. J'ai eu l'occasion de glisser une fois où il pleuvait.

7.4 Quartier de Burenville et Saint Laurent

Dans la prolongation des quartiers de Cointe et du Laveu, Burenville est donc sur les hauteurs de la ville qui se connecte à l'autoroute E25. Plus bas se trouve Saint-Laurent qui permet de connecter le centre assez rapidement avec le Cadran tout en gardant des caractéristiques de quartier plus familiales.

Tout d'abord Burenville qui possède de très larges voiries mais dont il n'y a pas toujours de pistes, on sent le passage de Cointe à ce quartier parce que les infrastructures changent du tout au tout. Cointe avec ses rues larges, entretenues, verdurées et des pistes clairement peintes qui disparaissent au fur et à mesure que l'on entre dans Burenville. On passe alors sur des chaussées dégradées où on ne croise plus aucune piste et débouchant un peu trop facilement sur l'échangeur de la E25 (rue Jules Lamine). On oscille donc entre deux ambiances et deux extrêmes pourtant dans la même continuité de voirie. L'aménagement ne permet pas de se sentir considéré et sa typologie du tout à la voiture n'aide pas, les automobilistes sont hargneux et égoïstes: ne laissent pas de place, roulent vite, klaxonnent, etc. et cela y compris envers les autres conducteurs. Les axes les plus fréquentés mènent à l'insécurité pour les raisons évoquées ci-dessus, il faut soi-même avoir du caractère pour ne serait-ce qu'oser s'imposer.

Ensuite, l'échangeur de la E25 est pour moi le lieu le plus inconfortable et stressant qui existe en tant qu'usager faible. En plus des automobilistes dangereux, il n'y a aucun aménagement pour les mobilités douces: pas d'accotement ni de trottoirs et encore moins de signalisation pour informer les conducteurs qu'il y a un passage piéton en bout de sortie d'autoroute. D'ailleurs, par sécurité, c'est par ces passages que j'ai pu rejoindre Saint-Laurent mais il a fallu attendre cinq à six voitures pour que quelqu'un daigne me laisser traverser. C'est ici une expérience d'un autre temps, celle d'une ville qui avait tout misé sur l'automobile: pas de place laissée à quiconque voudrait relier ces deux quartiers comme je l'ai fait, à l'exception d'un trottoir non entretenu sur le pont ridicule face aux six bandes routières. Le passage de la rue Dehin vers avenue de Fontainebleau n'est guère plus évolué: une volée de marche juxtaposée à une pente, les deux sont raides et glissantes, si je n'avais pas eu un VTT, je ne l'aurais jamais empruntée et ce fût tout de même dangereux pour moi. D'autant plus que cette bande réservée aux piétons et aux cyclistes (même c'est implicite car il n'y a pas de signalisation) n'est pas de largeur constante, elle se resserre petit à petit pour ensuite se retrouver face à un mur réduisant encore l'espace disponible.

Cette transition peu qualitative mène vers Saint-Laurent en passant par l'embranchement Rue de Hesbaye et Rue Louis Fraineux, un lieu particulièrement inadapté aux cyclistes, c'est une nouvelle fois un aménagement exclusif aux voitures. Aucune place alors qu'il y a six bandes de circulation dont une fermée pour stocker du matériel de chantier et malgré cela, le sentiment d'insécurité y est particulièrement élevé. C'est un stress énorme que de se sentir inconsideré par un véhicule de plus d'une tonne à haute vitesse qui nous frôle pour s'imposer dans le trafic. On se sent obligé d'emprunter le trottoir pour minimiser les risques, ce qui m'a amené à entrer dans le quartier Saint Laurent. À une rue de cet embranchement chaotique, se trouve le calme, un environnement nettement plus accueillant à échelle humaine où il est plus agréable de déambuler à vélo. La voiture y est présente mais pas de façon aussi violente qu'explicité ci-dessus, il y a un cadre de quartier plus familiale pourtant entouré du chaos mécanique.

C'est une impression de deux rues, deux ambiances pour un même territoire qui scinde ses propres quartiers par une frontière de violence, le tout à la voiture ne me permet pas de relier ceux-ci tranquillement sans envisager de détours ou de conflits plus que probables.



Sortie E25

C'est le lieu le plus inconfortable où j'ai pu rouler durant cette recherche. Vitesse, inattention, aménagement pratiquement inexistant, manque de signalisation, ce n'est pas un lieu de transit pour usager faible. Même si cet aménagement est directement lié à l'autoroute, il marque une frontière net entre les quartiers de Burenville et Saint Laurent.

C'est une expérience stressante d'y passer, on a le sentiment de ne rien avoir à faire là. Ce sentiment est accentué par les automobilistes qui peinent à s'intégrer dans la circulation ne laisse pas d'espace pour qu'un piéton ou cycliste traverse.



Quartiers Bourneville - St Laurent Sept. X

- larges voies de circulations
- Quartier, 2 ambiances
 - ↳ 1 aménagé à 100% l'autre oublié
- certaines jonctions mixtes aberrantes
 - ↳ rue Pehin: pente très forte avec dallage abîmé + arbres + murs
- Burenville
- St Laurent
 - ↳ carrefours avant cordons (bas du bois de Naimette)

ressentis

- tantôt piste, tantôt non
 - ↳ * St Gilles
- 1 entretenu avec pistes, trottoir
 - ↳ sentiment d'être considéré
 - ↳ dégradé, sans pistes ni trottoir
 - ↳ sentiment qu'on ne doit pas être là
 - ↳ automob. arrogants et égoïstes: ne laisse pas d'espace, roule vite, Kéroune
- insécurité due au trafic et à l'égalité urbain
- quartier + "familiale" avec des espaces urb à 1 échelle + "accueillante" pour rouler
- aucune place pour cycliste alors qu'il y a 6 bandes
 - ↳ inconfort et espace sans qualité
 - ↳ car voiture à pleine vitesse partout



Rue Saint Laurent, rond point E25

A nouveau une piste cyclable qui aboutit sur un rond point fréquenté qui accède à la E25. On note une superposition des mobilités : la piste coupée par un passage piéton puis interrompue par le rond point.

De plus, aucune signalisation ne mentionne l'arrêt de la piste pour les cyclistes ni notre présence auprès des automobilistes.

Saint Laurent

Le Quartier dispose de bandes cyclables marquées au sol, elles sont visibles et c'est un plus car elles sont sur les axes routiers les plus larges. Cela n'impacte donc pas le trafic ni le parking dans les rues où les logements disposent de places de stationnement privées.





Avenue de Fontainebleau

Certains accès entre des points haut et bas datent d'une époque du "tout à la voiture" comme ici. Pour passer de la rue Dehin à l'avenue Fontainebleau, il y a ce passage très pentu. Il n'a probablement pas du être pensé pour le cyclistes au vu de son agencement avec ses lampadaires parfois placés en plein milieu de cette pente.

Je n'avais jamais pensé à passer ici mais il s'agit d'un parcours que l'on pourrait croire possible à rouler à vélo. Cependant, le passage se réduit fortement sur la fin avec un mur et la pente nécessite une bonne gestion de ses freins.



Avenue de Fontainebleau

Gigantesque carrefour automobile, il est inaccueillant de par le bruit des moteurs et son flux constant de voitures. Rien ne laisse paraître qu'un cycliste puisse y rouler en sécurité tant cet axe est dédié aux véhicules motorisés. Je n'ai pas tenté l'expérience malgré y être passé en heure creuse car le peu de voitures qui y roulaient allaient vite et j'ai préféré rouler au pas sur le trottoir.

De plus, le lieu est très vaste pour un simple carrefour, ce qui rend l'impression de fracture entre les quartier avoisinant plus important. Cela n'invite pas non plus les piétons à s'y promener sauf pour prendre leur bus, ce qui ajoute une ambiance de désertion des habitants.



Rue Sainte Marguerite

Deux rues, deux ambiances, cela résume assez bien cette situation, on passe de l'avenue Fontainebleau (rodéo automobile) à la rue Sainte Marguerite (familiale et calme) en une seconde.

Ce changement est abrupte et montre une véritable scission sur ce territoire. Passer d'un lieu inaccueillant et bruyant au charme et la quietude d'un petit quartier, ce n'est pas commun.

7.5 Quartiers de la Citadelle et Féronstrée

Tout comme le Laveu, la Citadelle est haute perchée dans la Ville donc beaucoup de dénivelé et la nécessité d'être bien entraîné pour monter et prudent pour descendre dans ce cadre bordé de verdure et de rues historiques.

Cela monte énormément et c'est un défi plus qu'honorable de rejoindre la Citadelle mais le risque n'est pas le même d'une rue à une autre car la Montagne Sainte-Walburge amène aussi son lot de grimpeur fou mais ici, ils sont motorisés. En une seule ascension, j'ai été frôlé six fois dont une où j'ai réellement manqué de me faire renverser alors que la voirie est bien plus large que nécessaire et à cela, le conducteur arrêté un peu plus haut m'a répondu: «les cyclistes n'ont pas à rouler dans cette rue» (automobiliste, Montagne Sainte-Walburge, septembre 2023).

La citadelle et sa promenade permettent de s'orienter facilement grâce aux hauteurs où l'on se trouve. Cependant il y a peu d'accès vers la ville qui soit sécurisant, la Montagne Sainte-Walburge avec son flux automobile important qui débouche sur le Cadran qui n'est pas particulièrement adapté aux vélos. Les Coteaux offrent une tranquillité mais n'optimisent pas le temps de trajet, il reste donc la descente par Pierreuse qui est très inclinée, pavée et glissante, c'est le plus direct mais aussi le plus risqué. En dehors de cet aspect «alpin» pour y arriver et en partir, le plateau avec son parc est très agréable et longe les quartiers d'habitations. Seul point négatif, le manque de sentier d'accès au chemin principale. Plusieurs aménagements ont été réalisés en faveur des cyclistes laissant plus d'espace et d'opportunités de prioriser la pratique sur la voie publique.

Au bas des quartiers anciens qui lient la Citadelle au centre-ville se trouve le quartier Féronstré, difficile à rouler en cette période puisqu'il est en partie éventré par les travaux du tram. La rue féronstré reste accessible et dessert le quartier en sens unique (de Saint Léonard vers le centre), elle est régulièrement bloquée par la circulation due aux écoles primaires et secondaires ainsi que par les travailleurs et les gens désireux de se rendre dans le centre. C'est une rue en grande partie pavée mais surtout mal entretenue, bosses et fosses n'aident personnes (cyclistes, piétons, bus, voiture), c'est une expérience proche d'un tremblement de terre pour tous. Sa seule alternative avec un temp de trajet similaire et un meilleur confort de roulage reste les quais mais eux aussi subissent le tram et les embouteillages. Cependant la faible vitesse des voitures en heure de pointe permet de facilement s'insérer et slalomer au besoin pour gagner du temps.

En ce qui concerne les travaux du tram, ils sont une véritable plaie à traverser, entre la boue, les passages trop étroits même pour deux piétons et les déviations «cul de sac» (impasse), il est très difficile de s'y retrouver et de ne pas finir frustré par la traversée du quartier. Avec un VTT, il est impossible de passer par les chemins prévus, il faut les détourner via Féronstrée ou les quais, ce qui revient au même que de fermer totalement la voirie.



Montagne Sainte-Walburge

Axe névralgique entre le haut et le bas de la vallée, il est fortement emprunté pour rejoindre la Citadelle comme le Centre. C'est une voirie large qui permet de disposer d'assez d'espace pour cohabiter avec les automobilistes.

Cependant, par trois fois j'ai été frôlé en la montant, ce n'est déjà pas un exercice facile mais ça l'est encore moins avec ce risque. Il faut être un véritable sportif pour la montée sans assistance électrique.

Rur Pierreuse

Rouler à la Citadelle signifie d'y monter mais aussi d'y redescendre. Pour aller vers le centre ou en tout cas en Féronstré, on peut prendre les vieilles rues de Pierreuses. Le charme et la quietude y sont présent ainsi que la vue mais cela implique aussi un bon entretien et une bonne gestion de ses freins car c'est très pentu.

J'y ai roulé par temps sec en VTT mais je n'y serais pas allé en vélo route avec ses pneus lisses par temps de pluie.





Parc de la Citadelle

Petit moment de pause verduré sur les hauteurs de la ville, le parc s'est vu agrémenté de bandes cyclables dont certaines rues aux abords sont passées en mobilité douce aussi. Seul regret, avec le dénivelé, il n'y a que deux accès depuis la voirie donc les habitations aux alentours ne peuvent s'y rendre directement.



Monument du 14ème régiment de ligne, rue du 12ème de ligne

Pour les sportifs qui auront gravit Sainte-Walburge, la vue sur tout Liège mérite le détour et offrira une pause bien méritée avant de redescendre.

Journées Féronstré - Citadelle Sept

Citadelle:

- bq de dénivelé
- rues pavées riveraine
- sentier du pavé: pratique pour faire tour de quartier
- ↳ MAIS peu d'accès
- pistes svr anecdotique
- axe principale

Féronstré:

- rue pavée
- travaux tram
- bq de rue étroite

Ressentis

→ similaire au Laven

→ dénivelé + pavés: sentiment de peur car prise de vitesse importante en descente, pavés vite glissants

→ bq de véhicules H le temps et automob dangereux: froder 3x en 1 montée

→ gros bordel: trafic (pieton, vélo, voiture)
↳ ai du revoir 3-4x mon parcours.

→ vite bloqué en h de pointe
↳ frustration car pas poss. de passer + automob peu patient.

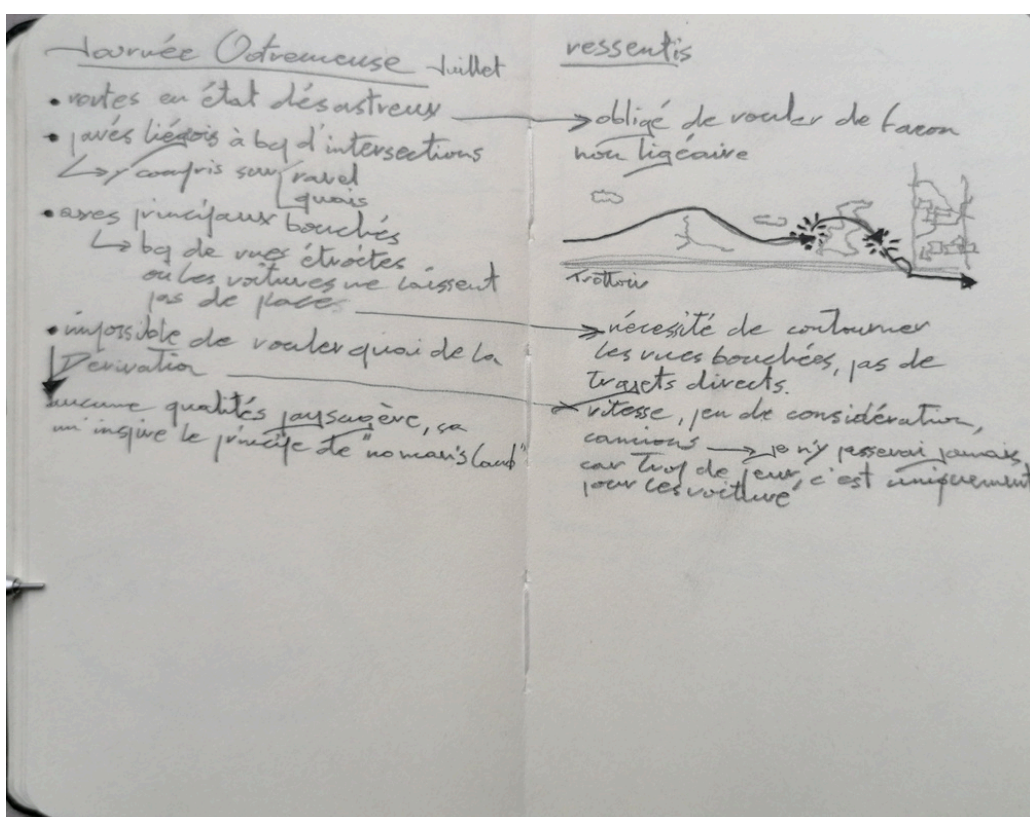
7.6 Quartier Outremeuse

Isolé sur son île, celui qui se surnomme République d'Outremeuse porté par son folklore et cadré par la Meuse et la Dérivation n'en est pas moins une connexion importante entre Amercoeur et le centre.

La première chose que l'on remarque, c'est l'état globale des voiries, c'est un slalom sans fin entre trous, fissures (étroites jusqu'à très larges), pavés, pavés déchaussés, trous rebouchés avec un surplus d'asphalte, etc. cela force à rouler de façon non linéaire et les cyclistes peu habitués de façon erratique. Les pavés typiques de Liège souvent évoqués et rencontrés dans les autres quartiers se retrouvent ici aussi, ils cadrent les ronds-points et beaucoup d'intersections, certaines rues résidentielles ainsi que le Ravel (quai). Mais comme à chaque fois, ils sont plus ou moins difficiles à appréhender selon le vélo et l'expérience tout en restant un moment d'inconfort.

Outre les voiries, leurs usagers posent un problème ou du moins le trafic qu'ils génèrent puisque les axes principaux sont systématiquement bouchés aux heures clés. L'étrécissement de certaines rues engendrent en plus des conflits entre usagers: les cyclistes n'arrivent pas à se faufiler parce que les voitures ne laissent pas de place donc longent les trottoirs et frôlent les piétons qui ont un espace tout aussi réduit. Une certaine frustration devient palpable, il vaut mieux contourner ces axes embouteillés en optant pour un trajet moins direct et éviter au maximum les quais de la Dérivation qui n'ont aucune considération pour les vélos (vitesse, poids lourds, insertion parfois forcée des véhicules motorisés, ...).

Sinon, dans l'ensemble c'est un quartier où il est facile de rouler qui dispose étonnamment de beaucoup de possibilité de trajet pour le traverser au vu de son territoire compact. La bordure avec les quais de Meuse est assez agréable malgré les pavés et permet de facilement rallier le centre mais Maastricht puisqu'on est sur le Ravel.

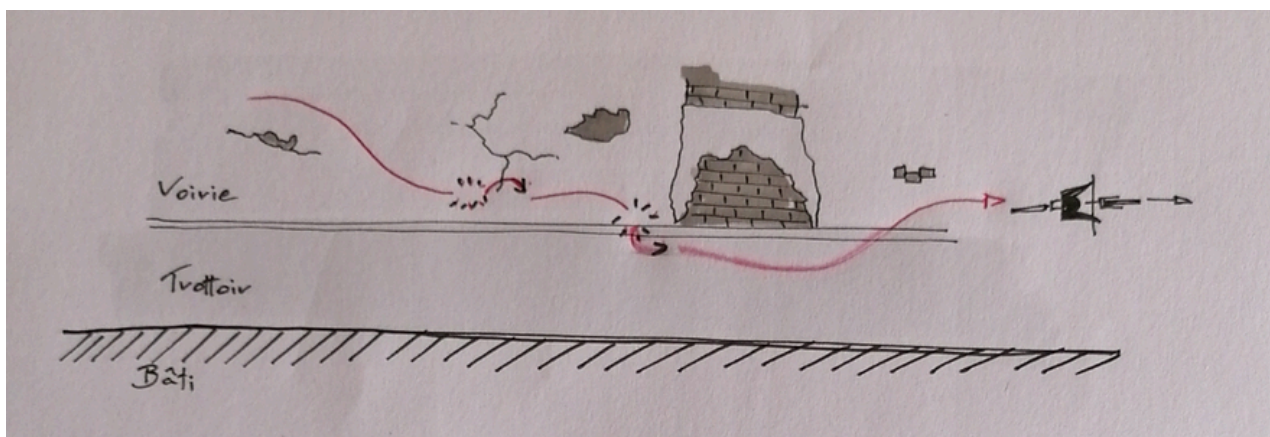




Etat des rue en Outremeuse

Les rues d'Outremeuse ne sont par définition pas en bonne état, elle font partie des pires qu'il m'ait été donné de rouler. Fissures, nids-de-poule, pavés déchaussés, égoutages renforcés, il y a toutes les avaries possible en voirie.

Cette situation ne permet pas de rouler de façon linéaire à travers le quartier tant cela est fréquent. Il faut systématiquement faire attention à bien les éviter.



*Croquis de situation : état dégradé des chaussées dans le quartier d'Outremeuse

Quai Sainte Barbe

Il est récurrent de voir des voitures se garer sur la rampe d'accès au Ravel, c'est frustrant lorsqu'il n'y a aucune place pour passer. Cette petite rampe permet de rejoindre la rue des Tanneurs, si elle est bloquée alors, il faut descendre les quelques marches qui différencient le niveau du Ravel de celui de la voirie.



Rue devant les écoliers

Autre exemple de réparation hasardeuse en voirie avec cette bande d'asphalte. Ici elle s'avère pratique en quittant Saint-Luc car on évite les pavés mais elle n'est pas en très bon état.

7.7 Quartier de Bressoux

Il s'agit du quartier le moins représenté lors de mes rencontres sur terrain puisque je n'ai rencontré qu'une seule personne qui parcourt ce quartier. Pourtant il est en entrée de ville donc facile à rallier depuis le centre, Outremeuse, Amercoeur ou encore Droixhe.

On voit assez rapidement qu'il y a eu des investissements pour cadrer quelques bandes cyclistes sur des axes prioritaires offrant une meilleure considération vis-à-vis des autres usagers. Seule exception les livreurs, en une sortie (un jeudi après-midi), c'est trois camions et deux camionnettes qui stationnaient sur les pistes dont une était encore présente plus d'une heure entre mon premier et mon second passage. La voiture est encore considérée comme reine puisque les rues les plus calmes restent étouffées par le parking (et le parking sauvage aussi) laissant peu de place pour circuler par endroit, cela laisse l'impression que chacun se met ou il peut comme il peut.

Cependant, en dehors de ces pistes, à l'intérieur du quartier, on n'est absolument pas respecté : par trois fois, j'avais priorité et on ne me l'a pas laissé, on m'a coupé la route deux fois, on m'a beaucoup trop frôlé et je n'ai pas compté les coups de klaxon parce que je m'impose en roulant au milieu de ma bande. Il y a un réel problème de comportement des conducteurs qui pousse à un sentiment d'insécurité dans une trame urbaine qui à priori n'aurait pas laissé penser à un tel ressenti.

Un détail m'a particulièrement frappé, c'est le manque de vélo en rue. Aucun vélo cadencé dans les rues ni aux aménagements prévus. Pourtant j'ai pu croiser des enfants qui roulaient dans les rues les plus calmes, ce qui me pousse à penser que les usagers rentrent leurs deux roues chez eux, chez leurs amis, dans un local au travail, dans leur jardin, etc. Rien ne tend lors du parcours qu'il s'agisse d'une peur du vol mais forcé de constater que beaucoup de regards se sont portés sur mon VTT, je ne l'aurai pas laissé en rue. Cette attention n'était pas véritablement néfaste, c'était plus que probablement dû au fait d'avoir un vélo « extravagant » qu'on ne croise pas tous les jours.

Pour en revenir à la pratique, il y a un manque de fluidité du trafic, beaucoup de flux venant de rues secondaires vers un seul grand axe primaire. Le quartier en heures de pointe se bloque totalement, ajoutez à cela le problème de congestion des quais de la Dérivation et vous obtenez un bouchon généralisé difficile à désengorger. Durant ces heures, il est compliqué de rouler sans se retrouver aussi bloqué dans les rues secondaires alors qu'en heures creuses, c'est la tranquillité qui prime (malgré les coups de klaxon les priorités non respectées).

Journée Pressoir Juillet

- 2-3 pistes peintes au sol sur des axes prioritaires à la voiture
- sentiment d'insécurité
- manque de fluidité de la circulation : axe principal et bcf d'axes secondaires qui s'y connectent
rue sec. bouchée très vite en h. de pointe
- peu de parkings : ⊕ mais bcf d'axes dégradés
- voiture encore trop reine de l'espace
- h. vide = grande tranquillité

Resentis

- à l'intérieur du quartier, aucune considération:
 - 3x on ne me laisse pas la priorité
 - trot surtroqué par voiture
 - 4x coup de klaxon
 - ne donne pas envie de rouler
 - cause: comportements des gens
 - aucun vélo au presque en vue
 - bcf de regard sur mon vélo
 - ↳ pas forcément ⊖ mais ça a attiré l'attention
- parking sauvage, quartier étouffé
par voiture, trottoir étroit
↓ sensation que tt le monde se met où il peut (piéton, vélo, voiture, camion)

7.8 Retour global

Parcours après parcours, quartier après quartier, l'expérience générée sur chaque sortie tend à montrer qu'un territoire normalement unique : Liège, peut être redivisé en sous territoires: les quartiers, qui avec leur spécificité propre fait émerger une variété de tissus urbains dont leurs connexions construisent cette notion de ville. L'appréhension de parcourir la ville va ainsi être différente en fonction du point de départ et d'arrivée au vu de la lecture pure du terrain et de ses particularités inéluctables.

Chaque quartier peut être vécu différemment lorsque notre rapport envers celui-ci est défini par la normalisation de trajets. Traverser n'engendre pas la même compréhension et anticipation que parcourir un territoire au même titre que l'habiter influe des habitus territoriaux. On se retrouve face à la Ville comme interface de rencontre/croisement de dynamiques de mobilité liées au cadre préétabli de l'usage des compétences cyclistes. Cette démarche de sortir du cadre de traversée pour se caler sur le spectre du parcours permet de comprendre et analyser une nouvelle dynamique qui est spécifique à la lecture d'un territoire défini.

Comment roule-t-on à Liège ?

Il est possible d'isoler trois types d'expériences cyclables sur la Ville :

- Le Quais: porté par l'eau, il structure l'axe principal de la mobilité liégeoise;
- La Plaine: celle-ci fait référence au terrain le plus « plat » dû à sa situation en creux de vallée et proche du fleuve;
- La Côte: caractérisée par son dénivelé, elle offre généralement une lecture de parcours transversal au cœur de la vallée.

Tout d'abord, la structure du « Quai » comme atout d'optimisation de mobilité est mise en lumière pour sa praticité et sa rapidité d'accès. Les quartiers Guillemins, Outremeuse ou encore Bressoux en sont tributaires, les quais sont sécurisants et faciles à rouler, il y a une volonté instinctive de les rallier. La plus-value de l'agrément joue également sur ce sentiment au détriment d'autres aménagements plus stratégiques et pratique-pratique pourtant moins marquants et déterminants dans les itinéraires des usagers.

Ensuite, la « Plaine » représente la plus grande part territoriale praticable à Liège. Elle reprend le Centre-ville et Feronstré (ainsi qu'une partie des Guillemins), les enjeux y sont plus importants dû aux flux et la mixité des parts modales. Les interactions entre usagers de différents types y sont bien plus élevées, l'attention et la concentration sont mises en exergue. Contrairement aux quais, il n'y a pas de pôle circulatoire permettant d'attirer les cyclistes ni de linéariser les flux.

Enfin, la côte se voit monopoliser les challengers, son dénivelé nécessite un bon niveau physique qui doit augmenter au fur et mesure de son ascension. La Citadelle et le Laveu ont les montées les plus rudes et pourtant au vu du nombre de box-vélo, elles ne sont pas dénuées de motivés. La Côte s'axe sur des transversales pour rejoindre le centre, on ne la traverse pas en son long, on la descend et remonte.

Il existe des similitudes pratiques entre certains quartiers géographiquement éloignés qui peuvent être associés aux trois typologies citées ci-dessus. Le terrain dans sa plus simple compréhension : montée, descente, plat, etc. va indubitablement induire les bases techniques et physiques de son usager. En revanche, les spécificités urbaines de chaque quartier vont exercer une influence sur les notions de perception du risque, de concentration et d'attention. Elles sont une couche de lecture supplémentaire se superposant aux bases de chaque typologie, elle est individuelle, propre à chacun. Si elle est la même pour tout le monde, elle n'en sera pas moins abordée différemment en fonction de ces ressentis établissant un panel pratique aussi large qu'il y a d'usagers pour s'y confronter.

8. Conclusion

Ce projet de recherche a pour objectif de relever et retranscrire le ressenti vécu et la perception de la pratique cycliste en milieu urbain dans l'environnement Liégeois. A travers ce travail, La perception que j'ai, a pu servir de moteur à la recherche par mon implication afin de rendre compte de la réalité de terrain. Une méthodologie aussi personnelle qu'expérimentale a aidé à construire une stratégie de relevé adéquate en phase avec les enjeux qualitatifs visés par le biais de l'association d'une prise de notes et de photographies spontanées. Cette première attitude de chercheur impliqué permet d'établir un savoir hors sol d'une réalité pratique contextualisée de la discipline cycliste via une vision isolée mais pragmatique. Afin de continuer d'objectiver et rendre palpable les interactions entre le vélo, son utilisateur et son environnement, les rencontres cyclistes sous forme d'entrevues actives oscillant entre semi-ouvertes et ouvertes ont dégagé une richesse dans la diversité de la pratique. La perception d'un même territoire parcouru avec le même mode de mobilité est bien différente d'un individu à l'autre en fonction de son propre rapport à la discipline. Des habitudes, raccourcis ou encore appréhensions construisent une intelligence urbaine liée au vélo qui dicte les comportements et actions que l'usager. Les 17 rencontres effectuées ont mis en lumière ces intelligences urbaines et capacités de lecture du milieu urbain et même si deux profils pouvaient paraître très similaires sur papier, il y avait en réalité peu de concordance pratique renforçant la diversité.

Mobiliser divers outils de relevés tels que l'écrit spontané, la photographie ou encore les entretiens a été un défi. À commencer par le carnet, tout ne peut pas être noté instantanément, il y a toujours une phase d'observation et d'essais-erreur qui mène à plusieurs méthodologies d'annotation. De plus le terrain n'est pas ressenti de la même manière au premier jour et au dixième par exemple, un temps de réflexion sur ce que l'on a vécu est nécessaire. C'est pourquoi tout est annoté d'une traite à la fin d'un trajet et non pendant. Cette légère prise de distance permet de faire la part entre ce qui est vraiment important et ce qui ne l'est pas lors d'une sortie à vélo. Ce même carnet à ensuite servi aux entretiens et aux relevés par quartier une fois le processus d'écriture établi, on peut ainsi via un seul outil, observer et comparer les pratiques et notes relevées. Ces dernières sont d'autant plus appuyées par les photos prises tout au long de la recherche durant mes sorties, elles servent à répertorier et contextualiser, c'est un outil aussi utile qu'intuitif qui a renforcé ma lecture de mes expériences de terrain. Cependant, une majorité de participant n'a pas souhaité que leurs photos apparaissent dans ce travail, c'est pourquoi par respect, elles n'ont pas été incorporées. Néanmoins, le retour d'expérience des entretiens fût positif malgré des contraintes météorologiques et des soucis de logistique ponctuels. Ensuite la littérature scientifique portant sur le ressenti cycliste est encore très restreinte sur le plan qualitatif, c'est une optique de recherche émergente contrairement au quantitatif (qui s'éloigne du ressenti). Il est donc difficile de se référer à des recherches existantes employant un design méthodologique similaire à l'immersion de terrain élaborée ici où le chercheur est directement impliqué ni même à des travaux basés sur un retour d'expérience.

Ce même retour d'expérience pour mettre en lumière la diversité de la pratique cycliste par le biais du ressenti fût pertinent car documenter cela permet une compréhension nouvelle d'une pratique en augmentation et de la lecture du territoire qui en découle. Cette approche a joint des domaines de recherches variés tels que l'architecture, le design, l'urbanisme et la sociologie afin de sortir d'une optique de recherche sur la mobilité cycliste qui soit figée par une standardisation de l'usager et de sa pratique. Ce travail approfondit cette connaissance grâce à son étude du vécu et de la perception.

Enfin, le constat qu'il n'existe pas de cycliste standardisé clairement établi au travers des relevés qui ont été réalisés sur le même terrain d'étude : Liège. Cependant on ne parle pas ici du parcours d'un cycliste liégeois mais bien d'une multitude de parcours cyclistes qui ont leur propre interprétation de "comment rouler à Liège". La ville regorge de quartiers ayant leurs propres spécificités urbaines qui n'offre pas une expérience du territoire similaire d'une personne à une autre. Les traversées de la ville peuvent de ce fait offrir des lectures aussi variées que les parcours qu'il est possible de réaliser. C'est une optique qui étoffe encore la complexité de compréhension d'une intelligence urbaine collective. Cela amène une fois de plus à renforcer l'inexistence d'une forme de standardisation de la pratique cycliste. Pourtant, l'aménagement du territoire pour les cyclistes qui est pensé par la ville se veut standard donc potentiellement en opposition avec la réalité du terrain. Les usagers doivent donc accepter une philosophie d'aménagement identique pour tous qui n'induirait cependant pas les mêmes comportements. Ceux-ci sont une adaptation à l'aménagement développée, elle est sujette à interprétation car propre à chacun(e). Les utilisateurs vont générer un savoir vis-à-vis du territoire, des attitudes non systématiques qui permettent de construire à terme des habitudes de roulages personnelles. Il serait intéressant de regrouper et cartographier les potentielles convergences dans les manières de rouler pour en dégager une réelle stratégie de développement en termes de planification, que ce savoir hors sol puisse se calquer sur le territoire et ses enjeux de mobilité dans une optique qualitative et durable. En tenant compte de l'expérientiel, on tendrait à innover et dégager une structure de gestion des mobilités organisationnelles qui s'axerait sur une dimension spatiale de l'ordre du qualitatif par l'optique sociale, étant donné le ressenti.

Une autre réflexion pourrait se faire par une approche géographique centrée sur les "traces" cyclistes à l'image des travaux de Carlo Ginzburg (Gagnol, L., Mounet, C. & Mauz, I. (2018). De la piste animale aux lignes de désir urbaines. Une approche géochnologique de la trace. *L'Information géographique*, 82, 11-38.). Sur base de traces, on observe et interprète comment les usagers acquièrent des habitudes vis-à-vis leur environnement urbain comme les chasseurs et autres naturalistes interprètent les traces d'animaux. Le milieu urbain serait ainsi façonné par les traces quotidiennes, révélant des "lignes de désir" qui réorganiseraient les modes de circuler qui sont à l'heure actuelle normés par un aménagement urbain statique, axé uniquement sur un besoin d'équipement indépendant des manières de se mouvoir. Une possibilité pour relever ces "traces" se rapprocherait beaucoup de mes méthodes d'entretien, à savoir le "shadowing" (McDonald, S. (2005). *Studying actions in context : a qualitative shadowing method for organizational research. Qualitative Research*, 5(4), 455-473.), c'est une technique qualitative peu utilisée dans la recherche des sciences sociales. Celle-ci offrirait un potentiel élevé pour pouvoir observer et interpréter les habitudes des cyclistes afin de les retranscrire en lignes de désir mettant en avant les réalités de mobilité citées ci-dessus avant les besoins d'équipements purement standardisés.

Pour conclure, le ressenti cycliste est une variable de la mobilité indissociable de l'aménagement de l'espace urbain. Il tend à être plus approfondi dans la recherche bien qu'il soit encore émergent. Toutefois, par le biais de ce travail de fin d'étude, il en ressort une meilleure compréhension de la pratique et une humanisation de ses pratiquant, le ressenti permet d'évincer une forme de standardisation bien trop présente du fait du nombre important de travaux quantitatifs. L'approche tout au long de ce travail a permis de recentrer les cyclistes au cœur d'une discipline dont leur réalité était évincée. Leurs connaissances de l'environnement urbain ont pourtant un grand potentiel de compréhension et de questionnement de l'aménagement du territoire pour la mobilité cycliste ainsi que de la méthodologie de conception qui en découle. Les parcours avec ma casquette de chercheur ainsi que les rencontres et mes divers relevés démontrent ce potentiel. Maintenant, à voir comment cette vision du vélo urbain peut évoluer au cœur de la recherche et améliorer notre conception de l'espace urbain via l'urbanisme, l'architecture, le design afin de proposer des solutions innovantes et favorables au cyclisme.

Bibliographie

- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, ADEME. (2016). Etude d'évaluation sur les services vélos. <https://notre-environnement.gouv.fr/donnees-et-ressources/ressources/rapport-sur-l-etat-de-l-environnement-en-france/article/rapport-l-environnement-en-france-edition-2019?type-ressource=liens&ancreretour=ancreretour1353&lien-ressource=5692>. https://notre-environnement.gouv.fr/IMG/pdf/9782111570573_lenvironnementenfrance_edition2019_rapportdesynthese_v24_web_light.pdf
- Adam, M., Ortar, N. & Poisson, A. (2022). Compétent-e-s, mais exposé-e-s : du tricycle au vélo utilitaire, socialisations et trajectoires des cyclistes urbain-e-s. *Espaces et sociétés*, n° 184–185(1), 33-49. <https://doi.org/10.3917/esp.184.0033>
- A-Urba. (2013). Rapport Grenelle. Métropole Bordelaise. <https://www.aurba.org/grenelle-des-mobilites/>.
- Carré, J. R. (1998). Le vélo dans la ville : un révélateur social. *Les cahiers de médiologie*, N° 5(1), 151-164. <https://doi.org/10.3917/cdm.005.0151>
- Carriat J. (2020, Avril 24). Villes déconfinées, Villes cyclables ? Les défenseurs du vélo préparent la bataille. *Le Monde*, https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/04/24/ville-deconfinee-ville-cyclable-les-defenseurs-du-velo-preparent-la-bataille-des-mobilites_6037713_3244.html
- Curado, L. (2013). Durabilité et participation dans les politiques urbaines à Bruxelles. Le cas du premier quartier durable. 1er congrès interdisciplinaire du développement durable : quel avenir pour nos sociétés ?
- Deleuil, J. M., Barbey, E., & Sintès, A. (2017). Le dévoiturage ou la ville sans (sa) voiture : mobilités plurielles, services numériques et vie de quartier. *Flux*, N° 108(2), 80-87. <https://doi.org/10.3917/flux1.108.0080>
- Gaboriau, P. (1991). Les trois âges du vélo en France. *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, 29(1), 173-4. <https://doi.org/10.3406/xxs.1991.2335>
- Gagnol, L., Mounet, C. & Mauz, I. (2018). De la piste animale aux lignes de désir urbaines. Une approche géoichnologique de la trace. *L'Information géographique*, 82, 11-38. <https://doi.org/10.3917/lig.822.0011>
- Hached, W. (2019). Ergonomie d'accès aux ressources de la vie quotidienne en mobilité douce : application à l'Eurométropole de Strasbourg [Mémoire de master, Université de Strasbourg]. [Ergonomie d'accès aux ressources de la vie quotidienne en mobilité douce : application à l'Eurométropole de Strasbourg - TEL - Thèses en ligne \(archives-ouvertes.fr\)](https://theses.archives-ouvertes.fr/theses/record/10344)
- Houssin, D. (2019). Les grands enjeux de la transformation du secteur des transports et de la mobilité durable. *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, N° 95(3), 37. <https://doi.org/10.3917/re1.095.0037>

- Les nouveaux métiers à vélo : motivations, organisation du travail et risques encourus - EspaceINRS. (s. d.). Consulté le 27 octobre 2022, à l'adresse <https://espace.inrs.ca/id/eprint/7829/>
- McDonald, S. (2005). Studying actions in context : a qualitative shadowing method for organizational research. *Qualitative Research*, 5(4), 455-473. <https://doi.org/10.1177/1468794105056923>
- Motte-Baumvol, B. (2007). Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne. *Norois*, 205, 5366. <https://doi.org/10.4000/norois.1251>
- Orfeuill, J. P. (2014). Quelles villes et quelles mobilités au service des dynamiques productives contemporaines ? *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, N° 75(3), 4045. <https://doi.org/10.3917/re.075.0040>
- Pomonti, V. (2004). Politiques urbaines et mobilité durable : analyse comparée d'Athènes et Amsterdam. *Ecologie & ; politique*, N°29(2), 53. <https://doi.org/10.3917/ecopo.029.0053>
- Ravalet, E., & Bussière, Y. (2013). Les systèmes de vélos en libre-service expliquent-ils le retour du vélo en ville ? *Recherche Transports sécurité*, 2012(01), 1524. <https://doi.org/10.1007/s13547-011-0020-6>
- Ross, D. (2015). « Vive la vélorution ! » : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980. *Bulletin d'histoire politique*, 23(2), 92. <https://doi.org/10.7202/1028885ar>
- Rozemon O. (2020, Mai 05). "Le vélo, objet le plus convoité". *Le Monde*, https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/05/05/le-velo-un-objet-de-plus-en-plus-convoite_6038647_3234.html
- Sayagh, D. (2019). Les adolescentes font-elles moins de vélo en raison de moindres possibilités réelles d'investir l'espace public ? *Explorer la ville*, 30. <https://doi.org/10.7202/1058683ar>
- Sayagh, D. (2020). Le vélo à l'adolescence sous le regard de la santé : révélateur et support des rapports sociaux de sexe, de classe et de territoire. *Movement & ; Sport Sciences - Science & ; Motricité*, 110, 7993. <https://doi.org/10.1051/sm/2020018>
- Vincent, A. (2017). La revanche du vélo. *Sciences Humaines*, N° 294(7), 11. <https://doi.org/10.3917/sh.294.0011>

