

De l'imaginaire à la pratique du transfert modal à Liège : résistance ou alignement des usagers à la mise en oeuvre des politiques publiques ?

Auteur : Pirard, Colin

Promoteur(s) : Parotte, Céline

Faculté : Faculté de Droit, de Science Politique et de Criminologie

Diplôme : Master en sciences politiques, orientation générale, à finalité spécialisée en administration publique

Année académique : 2017-2018

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/4937>

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.

Colin PIRARD

Année académique 2017/2018

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
DÉPARTEMENT DE SCIENCE POLITIQUE

De l'imaginaire à la pratique du transfert modal à Liège : résistance ou alignement des usagers à la mise en œuvre des politiques publiques ?

Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Master en sciences politiques, orientation générale à finalité en administration publique

Céline PAROTTE, *promotrice*

François THOREAU, *lecteur*

Jacques TELLER, *lecteur*



Table des matières

Introduction	4
1. Définition du concept « mobilité ».....	5
1.1 La mobilité : du déplacement à une dimension sociale	5
1.2 Composantes de la mobilité : infrastructures, modes de déplacement et l'utilisateur	8
1.3 Transfert modal	8
2. Cadre théorique	9
2.1 Dépasser les théories sur les pratiques de l'utilisateur.....	9
2.2 ... Pour prendre en considération les imaginaires sociotechniques	10
3. Méthodologie	14
3.1 Analyse des documents politiques et législatifs	14
3.2 Entretiens individuels semi-directifs	15
3.3 Focus group avec trois types d'utilisateurs	15
3.4 Zone et périmètre de l'étude.....	19
4. Pratiques et imaginaires sociotechniques de transfert modal à Liège : analyse et identification	21
4.1 Développement automobile : de l'essor aux limites.....	21
4.2 Une priorité politique généralisée : le transfert modal	24
4.3 Volonté régionale et locale de réduire la voiture : imaginaire d'une mobilité alternative	27
4.3.1 Nécessité d'un changement de mobilité : réduire la voiture en centre urbain.....	29
4.3.2 Alternatives et solutions à ce constat : le transfert modal dans les politiques publiques liégeoises	31
4.3.3 Mobility as a service.....	37
4.3.4 Position des groupes politiques liégeois sur la mobilité.....	37
4.3.5 Visions et imaginaire sociotechnique des autorités publiques	38
4.4 Hétérogénéité entre usagers : de l'imaginaire traditionnel à alternatif.....	40
4.4.1 Nécessité d'un changement de mobilité intégrée, mais concrétisation lointaine	40
4.4.2 Alternatives et solutions à ce constat : entre adhésion et résistance.....	41
4.4.3 Mobility as a service.....	45
4.4.4 Position des usagers face à la mobilité à Liège	46
4.4.5 Visions et imaginaires sociotechniques des usagers.....	46
4.5 Limites et paradoxes.....	49
5. Transfert modal à Liège : défis et opportunités.....	50
6. Tableau récapitulatif de la construction des imaginaires sociotechniques	49
Conclusion.....	50
Bibliographie.....	52
Annexes.....	58

Annexe 1 : questionnaire focus group « personnes âgées »	58
Annexe 2 : questionnaire focus group « personnes actives »	60
Annexe 3 : questionnaire focus group « étudiants »	61
Annexe 3 : plan du réseau TEC à Liège	62
Annexe 4 : vitesse commerciale des bus TEC	63
Annexe 5 : tracé du tram de Liège	64
Annexe 6 : itinéraire cyclable entre le centre le Liège et le Sart Tilman	65
Annexe 7 : retranscription de l'interview de Didier Castagne	66
Annexe 9 : retranscription de l'interview de Juan Cortes Leclou	87
Annexe 10 : retranscription de l'interview de Jacques Bertrand	96
Annexe 11 : retranscription focus group « personnes âgées »	107
Annexe 12 : retranscription focus group « personnes actives »	125
Annexe 13 : retranscription focus group « étudiants »	145

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à la réalisation de ce mémoire.

Tout d'abord, je souhaite remercier Madame Parotte pour le temps qu'elle m'a consacré ainsi que pour ses précieux conseils.

Ensuite, je tiens à remercier mes lecteurs, Monsieur Thoreau et Monsieur Teller pour leurs remarques.

Je pense aussi à Jean-Luc Davagle et le remercie pour sa disponibilité et son regard attentif lors de la relecture.

Merci à toutes les personnes interrogées lors d'interviews particulières ou lors des focus groups.

Enfin, je remercie ma famille et mes amis pour leur soutien tout au long de la réalisation de ce mémoire.

Introduction

Les débats sur la mobilité en milieu urbain sont multiples et quotidiennement lancés. Que ce soit les usagers se plaignant des retards dans leurs déplacements, des infrastructures congestionnées ou encore du financement des transports publics, nous pouvons observer que la mobilité est un domaine qui influence à la fois l'organisation quotidienne d'une multitude de personnes et l'orientation du débat public. Dans ce domaine, les formes, outils et acteurs sont distincts, mais sont unis autour d'un même enjeu : une mobilité fluide et harmonieuse entre les différents modes de déplacement. Dès lors, des changements sont à l'ordre du jour et s'organisent dans de différents centres urbains. Un des objectifs communs entre ceux-ci est une volonté d'installer et de promouvoir un transfert modal de la voiture individuelle vers d'autres moyens de déplacement. Cependant, convaincre les usagers de changer de mode n'est pas une chose aisée, car entre autres, c'est bien d'un changement de mode plus large dont il est question ici : celui du mode de vie. Ainsi, des politiques publiques adaptées sont nécessaires. Suite à celles-ci, certaines villes¹ parviennent à réaliser un transfert modal. Nous nous focalisons particulièrement sur la Ville de Liège et nous poserons cette question de recherche :

De l'imaginaire à la pratique du transfert modal à Liège : résistance ou alignement des usagers à la mise en œuvre des politiques publiques ?

À partir de cette question principale, c'est une multitude d'interrogations que nous poserons autour de l'organisation de la mobilité : pourquoi certains effectuent-ils leurs déplacements urbains en voiture individuelle ? À l'inverse, pour quelles raisons d'autres utilisent des modes alternatifs, tels les transports publics ou des modes doux ? Est-ce que les politiques publiques visant le transfert modal à Liège sont comprises et soutenues par les usagers ? Pouvons-nous comprendre les pratiques de mobilité à Liège comme étant liées à un imaginaire particulier, à l'âge ou à la position face au marché de l'emploi ? Lors des développements suivants, nous tenterons de répondre à ces interrogations et, in fine, de construire une piste de réponse à la question de recherche.

La mobilité est un domaine de recherche qui connaît depuis la fin du siècle dernier un essor d'intérêt, et ce dans des disciplines différentes². De plus, il n'est aujourd'hui pas possible de penser les politiques publiques urbaines sans considérer celles de la mobilité. Que ce soit lors d'un projet d'aménagement du territoire, d'implantation d'une zone économique ou encore de rénovation urbaine, la mobilité a un rôle important à jouer quant à la réalisation de celles-ci. Dans le même ordre d'idée, ce domaine fait également se rencontrer de multiples disciplines et facettes telles que des programmes politiques, des règles d'aménagements du territoire, des pratiques d'usage de la population, des infrastructures techniques de déplacement, etc. Dans l'ensemble, la mobilité est prise en considération dans de nombreuses politiques publiques urbaines et fait également intervenir une multitude de disciplines au sein d'un même projet. S'intéresser à la mobilité en tant que politologue permet de comprendre et d'analyser cet ensemble sous ses aspects les plus précis.

¹ Dont Copenhague. GRACQ, « Copenhague, toujours en route vers le paradis ? », 23/02/2018.

² Cresswell, T., *On the move: Mobility in the Modern Western World*, Routledge, New York, 2006 p.10.

Analyser et comprendre les volontés et projets mis en place par les différentes forces politiques dans un territoire donné afin de les comparer avec le comportement concret des usagers est l'objet de notre recherche, avec comme cas d'étude la zone dense de Liège. Ce choix géographique se justifie pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la population vivant dans la ville ne cessera de croître au détriment des zones rurales, avec de nouveaux défis en jeu, dont la mobilité. Ensuite, le relief de la ville de Liège lui est propre : organisation autour d'un centre historique en fond de vallée, fleuve, pôle d'emploi éclaté en plusieurs endroits, etc. Enfin, la Ville de Liège, par de nouveaux projets de mobilité qu'elle soutient, entend inciter et renforcer un transfert modal pour la population qui se rend quotidiennement dans le centre.

Dans un premier temps, nous définirons les concepts liés à la question de recherche et présenterons les différents éléments structurant la mobilité. Ensuite, nous exposerons l'approche théorique choisie – les imaginaires sociotechniques – en développant également la pertinence de celle-ci dans le cadre de notre recherche. Enfin, la méthodologie que nous suivrons sera présentée et sera suivie du corps analytique de notre travail, en commençant par poser une série de constats qui gravitent autour de notre thème pour finalement pouvoir identifier grâce aux imaginaires sociotechniques des rapprochements et/ou des distinctions entre les acteurs sélectionnés. Étant donné que ces imaginaires peuvent naître au sein des institutions politiques ou de la société, nous analyserons l'existence de ceux-ci dans les deux sphères. Nous terminerons cette recherche par une conclusion et aborderons les éventuelles pistes pour le futur.

1. Définition du concept « mobilité »

Afin d'initier cette recherche sur des bases solides et compréhensibles, il est nécessaire de préciser différents concepts et termes que nous utiliserons tout au long de celle-ci. Qu'est-ce que la mobilité ? Sur quels points le terme « mobilité spatiale » et « transport » se rejoignent-ils ? La mobilité spatiale recouvre-t-elle uniquement un déplacement d'un point A à un point B ? Dans ce contexte, qu'est-ce qu'un usager ? Autant de questions sur lesquelles nous allons nous pencher dans ce qui suit.

1.1 La mobilité : du déplacement à une dimension sociale

Le terme *mobilité*, au centre de ce travail, peut renvoyer vers différents éléments : mobilité sociale, professionnelle ou spatiale. C'est vers ce dernier type que nous nous tournerons ici et, considérant que c'est généralement vers cette dimension qu'est renvoyé le terme *mobilité*, nous nous limiterons à cette acception, sans rappeler continuellement de quel type il s'agit.

Nous pouvons identifier deux écoles de pensée qui, lorsqu'on aborde les éléments auxquelles renvoie la mobilité, se distinguent. La première se limite à l'action de déplacement, tandis que la seconde renvoie à une acception bien plus large comme la dimension sociale et l'organisation du territoire.

Ainsi, selon la première école de pensée, la mobilité renvoie à un déplacement sur un territoire donné, un transfert, d'un lieu vers un autre³. Les auteurs qui portent cette vision considèrent donc la mobilité uniquement sous l'angle des déplacements physiques en réduisant ainsi la complexité et la portée⁴. Cette école est aujourd'hui assez minoritaire.

Pour la seconde école, ce concept de mobilité dépasse celui du déplacement d'un point A à un point B⁵. Cette doctrine est plus étudiée et nous choisissons plusieurs auteurs soutenant celle-ci afin d'en sélectionner les éléments prépondérants.

Olivier Piron soutient que même si elle est souvent associée à la notion de transport par l'idée que ces deux termes renvoient tous deux à un déplacement, la mobilité s'en distingue en renvoyant à bien plus qu'un simple déplacement sur un territoire donné : il s'agit d'un moyen d'échange, de rencontre et d'interaction de toutes sortes, par référence à ses supports physiques et techniques, particulièrement les infrastructures et les systèmes de transport⁶. Comme il le souligne, cette définition couvre un domaine large d'éléments qui comprend et questionne à la fois les processus sociaux, les processus économiques, les modes de vie des individus, les dimensions liées à l'environnement ou encore à l'organisation de la ville.

Un autre auteur, Tim Cresswell, ajoute que parler de mobilité dans un espace particulier « implique de prendre en compte, outre ce déplacement physique d'un point A à un point B, les significations, dont ce mouvement est investi dans le contexte social au sein duquel il se déroule »⁷. Sa définition est donc liée à l'environnement social dans lequel la mobilité s'opère. Pour lui, la « mobilité » renvoie à une dimension sociale et idéologique de celle-ci :

These representations of mobility capture and make sense of it through the production of meanings that are frequently ideological. Mobility means this. Mobility means that. Thus the brute fact of getting from A to B becomes synonymous with freedom, with transgression, with creativity, with life itself.⁸

À ce titre, l'auteur considère que la mobilité présente trois caractéristiques. Elle doit être observable, telle une réalité empirique (elle peut être par exemple mesurée par des modèles et des instruments). Ensuite, la mobilité est pratiquée, vécue et incarnée. Il soutient enfin que la mobilité et plus particulièrement les idées et représentations que celle-ci véhicule se transmettent et se diffusent socialement et ce, entre autres vers d'autres sphères telles que le droit ou la philosophie.

³ Cattan, N., *Mobilité spatiale*, Hypergeo, 2004, p.1.

⁴ Gallez, C., « Aux racines de la mobilité en sciences sociales, contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », in Flonneau, M. & Guigueno, V., *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, 2009, p. 41.

⁵ Sergot, B. & Chabeault, D., « Mobilités spatiales et dynamiques organisationnelles », *Revue française de gestion*, Paris, 7/2012, n° 226, p. 79.

⁶ Piron, O., « Vers une refondation des « justifications » de la mobilité ? », in Michel Bonnet *et al.*, *Les Territoires de la mobilité*, Presses Universitaires de France, 2000, p. 11.

⁷ *Ibid*, p. 11.

⁸ Cresswell, T., *On the move: Mobility in the Modern Western World*, Routledge, New York, 2006, p. 3.

Un autre auteur, Michel Bassand, partage également l'avis de Cresswell en reconnaissant que la mobilité consiste en un processus social⁹.

Les recherches de George Amar tendent vers les mêmes significations du concept de la mobilité en la distinguant d'un autre terme. Il soutient que le terme « mobilité » s'est substitué à ceux de « transport » et de « déplacement » et sa définition renvoie désormais à un mode de vie, un « quasi-droit social » dont personne ne peut être privé :

La mobilité est de plus en plus comprise en termes de création de liens, d'opportunités et de synergies, plutôt que de pur franchissement de distances, à vitesse plus ou moins grande¹¹.

Il rajoute que la « reliance » est devenue la valeur nouvelle au centre de la mobilité, allant plus loin que la valeur-distance qui présidait le paradigme du transport¹². La reliance est définie comme « la rupture de l'isolement, la recherche de liens fonctionnels, substitués des liens primaires, communion humaine »¹³. C'est donc un élément social intégrateur dans une société donnée.

À l'identique, Jacques Lévy postule que l'on peut définir la mobilité comme la relation sociale au changement de lieu, c'est-à-dire pour lui comme « l'ensemble des modalités par lesquelles les membres d'une société traitent la possibilité qu'eux-mêmes ou d'autres occupent successivement plusieurs localisations »¹⁴. Il poursuit en précisant que cette définition s'écarte de l'école qui réduirait la mobilité au seul déplacement.

Ce débat entre les deux écoles de pensée provient, pour Caroline Gallez, de l'opposition entre deux disciplines : la géographie et la sociologie¹⁵.

Les auteurs présentés ci-dessus, évoluant au sein de la deuxième école, voient donc deux dimensions importantes dans le concept de mobilité. La première est qu'elle ne se résume pas uniquement à des notions de transport et déplacement. Même si la mobilité y est souvent associée, elle n'est pas uniquement un déplacement ou un mouvement dans le temps et l'espace, mais renvoie également à des modes de vie ou à l'organisation de l'espace par exemple. Le deuxième point qui peut être souligné est le fait que ces auteurs reconnaissent une dimension socialement performatrice de la mobilité, où celle-ci peut être l'origine d'autres actions et besoins sociaux.

⁹ Bassand, M. & Brulhardt M-C., « La mobilité spatiale : un processus social fondamental », *Annales de Géographie*, 1984, n°515, pp. 49-54.

¹⁰ Bassand, M., « La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique », in *Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique*, Université de Neuchâtel, EDES, 1986, p. 25 : « La mobilité spatiale est un phénomène social total, c'est-à-dire qu'elle n'est jamais seulement un déplacement mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement ».

¹¹ Cresswell, T., *op cit*, p.16.

¹² Cresswell, T., *op cit*, p. 16.

¹³ Bolle De Bal, M., « Reliance, déliance, liance : émergence de trois notions sociologiques », in *Sociétés*, Bruxelles : De Boek, 2003/2, pp. 100.

¹⁴ Lévy, J., « Les nouveaux espaces de la mobilité », *Les Territoires de la mobilité*. Presses Universitaires de France, 2000, pp. 156.

¹⁵ Gallez, C., « Aux racines de la mobilité en sciences sociales, contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », in Flonneau, M. & Guigueno, V., *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp. 41-55.

Partant du constat que la deuxième piste de réflexion autour de l'acceptation de la mobilité fait l'objet de plus de recherche actuellement, qu'elle s'insère dans un rôle de structuration sociale et spatiale, et donc renvoie à un aspect plus englobant et plus complexe, nous nous pencherons pour la suite de notre recherche vers cette école de pensée et nous l'analyserons dans un cadre théorique adapté.

1.2 Composantes de la mobilité : infrastructures, modes de déplacement et l'utilisateur

Différentes composantes encadrent et permettent cette mobilité. Qu'il s'agisse d'un outil de déplacement ou de modes d'organisations sociales, un certain nombre d'éléments semblables s'y retrouvent : un usager en milieu urbain a le choix d'organiser sa mobilité tel qu'il l'entend et un certain nombre d'outils sont à sa disposition pour réaliser son déplacement, en accord avec son mode de vie.

Nous établissons une distinction entre ceux-ci. Il y a d'abord les modes individuels, composés de la voiture, du vélo et de la marche. Cette catégorie n'est pas homogène, car les deux derniers éléments entrent également dans une autre catégorie, celle de la mobilité douce. Viennent ensuite les modes collectifs, constitués de l'autobus, du tram et du métro. Notons que la présence de ces modes dans un milieu urbain n'est pas automatique et demandera donc un ajustement à notre zone d'étude. L'utilisation de l'un ou l'autre de ces différents modes dépend bien évidemment des aménagements mis en place afin de privilégier tel ou tel mode. C'est ce que nous entendrons par infrastructure. L'ensemble des infrastructures en place détermine le choix du mode de déplacement de l'utilisateur, selon ses préférences.

À côté des moyens techniques de déplacement, l'utilisateur est l'acteur au centre de la mobilité, car c'est lui qui choisit son mode et dicte l'organisation entre ces différents moyens. Nous nous focaliserons donc sur l'utilisateur, entendons par là une personne qui emprunte le domaine public¹⁶. Plus de précisions quant à ce terme seront présentées dans la méthodologie de ce travail.

1.3 Transfert modal

Le transfert modal – ou report modal – est défini de différentes manières. Il peut s'agir d'un simple changement de mode de transport sans distinction du mode utilisé¹⁷. Il peut être compris aussi comme étant le transfert d'usage de l'automobile vers les transports publics¹⁸ ou doux¹⁹. La seconde précise le mode vers lequel le changement s'opère ; c'est cette acception qui est généralement admise quand l'expression de transfert modal est utilisée. Le développement et la prise de conscience de ce concept dans les politiques publiques seront présentés plus longuement dans la phase analytique.

¹⁶ Dictionnaire Larousse en ligne, consulté le 1/03/2018.

¹⁷ Thomann, S., « Report modal en périurbain et représentations de l'installation résidentielle », Ministère des Transports, Paris, mars 2002, p. 4 : Elle rajoute « d'une manière intermodale ou multimodale ».

¹⁸ Kaufmann, V., *Sociologie de la mobilité urbaine : La question du report modal*, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, 1998, p. 3.

¹⁹ Laugier R, « Ville et mobilité durables, synthèse documentaire pour le compte du CRDALN », Direction Générale Aménagement Logement Nature, février 2010, p. 8.

2. Cadre théorique

Afin de répondre à la question de recherche précisée dans l'introduction, il est nécessaire de convenir d'une méthode d'analyse, un angle d'attaque théorique qui structurera notre réponse selon l'approche choisie. Considérant notre domaine de recherche, différents cadres existent et peuvent être choisis. Cependant, afin d'améliorer la clarté de cette recherche, nous nous focalisons sur un cadre théorique particulier. Dans le but de justifier ce choix discriminant pour les autres méthodes, nous expliquons brièvement dans la section suivante les raisons pour lesquelles nous les avons délaissées.

2.1 Dépasser les théories sur les pratiques de l'utilisateur...

Le courant théorique de l'utilisateur se concentre principalement sur l'individu et les raisons qui le poussent à opter pour un moyen de transport particulier. Ainsi, selon les raisons que l'utilisateur avance lors de sa réflexion préalable, le choix du mode de déplacement qu'il va utiliser différera. Cette théorie permet de comprendre les raisons des comportements en termes de mobilité de l'utilisateur et, partant, les croyances particulières qui s'y rattachent. Cette théorie se décline en deux cadres distincts, qui proposent deux explications différentes des choix de mobilité de l'utilisateur.

La première théorie de l'utilisateur, celle de l'utilisateur consommateur « rationnel » identifie une série de raisons qui justifie l'utilisation d'un moyen de transport plutôt qu'un autre en renvoyant à des logiques d'actions que les auteurs participant à cette théorie qualifient de rationnelles. Dans ce cadre, les éléments qui sont mobilisés par l'utilisateur afin d'expliquer son choix résultent plutôt d'un calcul économique. Ainsi, Sébastien Munafò²⁰ et Vincent Kauffmann²¹ établissent des logiques d'actions basées sur la rationalité de l'utilisateur, la rationalité économique, qui positionnent les critères du temps et du prix au centre du choix d'un mode.

Le second courant théorique mobilise une approche plus culturelle pour comprendre les pratiques des utilisateurs. En effet, il présuppose que des éléments autres que rationnels interviennent. Des auteurs, dont certains sont présentés ci-dessous, ont tenté de développer une explication qui se concentre au niveau de la perception et l'imaginaire que l'utilisateur a d'un mode de transport particulier. La première, Lolita Ruben, se concentre sur la notion de territoire primaire et secondaire avec un niveau d'appropriation et du sentiment d'être chez soi différent²². Pour celle-ci, le choix d'un moyen de transport collectif ou individuel résulterait de la volonté de l'utilisateur de contrôler et de s'approprier son espace ou non. D'autres auteurs tels que Phil Goodwin²³, Guiseppe Pini ou Sonia Lavadinho²⁴ se rejoignent en postulant que

²⁰ Munafò, S., « Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011. Analyse des cas de Berne, Genève et Lausanne », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2015/5, pp. 753-782.

²¹ Kaufmann, V., « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2003/1 (février), p. 41.

²² Ruben, L., « Favoriser le report modal : connaître les raisons liées au choix d'un mode de déplacement pour le changer », in *Pratiques psychologiques*, 17/2011, p.20.

²³ Goodwin, P., « Pic des transports, pic automobile et avenir de la mobilité », in *Usage de la voiture particulière : les tendances à long terme*, Forum International des Transports, OCDE, 2014, p 3, 4,5 et 6.

²⁴ Pini G., & Lavadinho S., « Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain », in *Actes du colloque « Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance »*, Université de Lausanne, 21-23 septembre 2005, Lausanne, p. 1.

les changements culturels et sociétaux du développement durable ont mené à guider l'utilisateur dans ses choix modaux de mobilité, en l'éloignant de l'utilisation de l'automobile. Que ce soit une préoccupation peu compatible avec l'automobile ou une volonté de mettre en place des moyens partagés de mobilité, cette catégorie regroupe les individus pour qui l'environnement et le développement durable tient une place importante dans leur mode de vie, en ce compris leur mobilité.

Le cadre théorique choisi dans cette recherche se distingue des deux courants d'explications qui viennent d'être évoqués : les imaginaires sociotechniques ne se focalisent pas uniquement sur les pratiques et les comportements des individus, mais les insèrent dans un ordre technique, politique et social plus large. En effet, les infrastructures et l'aménagement en place jouent un rôle important dans la qualité du transfert modal. Nous le verrons, faire le choix d'une approche par les imaginaires sociotechniques permet d'analyser le transfert modal dans ces composantes comportementales, issues des pratiques et croyances des usagers, et contextuelles / techniques relatives aux infrastructures et aux moyens concrets en place. Nous considérons donc que l'acteur et le milieu contextuel dans lequel il opère ses choix méritent d'être analysés et considérés conjointement. De plus, les imaginaires sociotechniques se différencient des théories citées en ce qu'ils sont plus dynamiques. Ils peuvent évoluer, car, nous le verrons, ceux-ci sont liés au contexte en place et à la perception des individus de celui-ci.

2.2 ... Pour prendre en considération les imaginaires sociotechniques

Dans la section précédente, nous avons souligné qu'il existe différents mécanismes rationnels ou culturels auxquels se réfère l'utilisateur quand celui-ci fait le choix d'un mode particulier de mobilité. Sheila Jasanoff offre une autre réflexion basée sur l'imaginaire. En effet, l'imaginaire particulier d'une personne peut, avec le concours d'autres éléments, guider son action en favorisant un moyen plutôt qu'un autre.

Effectivement, le cadre théorique de Sheila Jasanoff suggère que les pratiques individuelles de l'individu et le cadre politico-institutionnel et culturel dans lequel ces pratiques s'insèrent, méritent d'être analysés au travers du concept « d'imaginaires sociotechniques »²⁵. Pour comprendre pourquoi ces pratiques sont ce qu'elles sont à l'heure actuelle (phase de diagnostic) et ce qu'elles seront demain (phase prospective), l'auteur considère qu'il est indispensable de prendre en considération des imaginaires qui sous-tendent les actions des individus et des institutions. Elle a donc construit un cadre d'analyse, les imaginaires sociotechniques, afin de comprendre pourquoi certains acteurs agissent et dirigent leurs pratiques telles qu'ils le font.

Elle développe ce cadre de lecture en l'intercalant dans l'espace théorique non développé situé entre le champ des imaginations collectives produit par les chercheurs politiques et sociaux, et les réseaux présentés comme « politiquement neutres » liés à la science et la

²⁵ Le concept d'imaginaire sociotechnique est un concept développé par Sheila Jasanoff, professeur de Sciences and Technology Studies (STS) à Harvard Kennedy School. Elle a également reçu le titre de Docteur honoris causa de l'ULiège le 24 mars 2018.

technologie propre au terrain²⁶. En effet, son cadre permet de faire un lien solide entre la vision normative de l'imagination avec le caractère matériel des réseaux. L'auteur explique son ambition en ces termes :

« Examiner comment, par le travail imaginaire d'acteurs sociaux divers, la science et la technologie deviennent impliquées dans l'exécution et la production de diverses visions du bien collectif depuis les communautés locales jusqu'aux États-nations et à la planète. C'est pourquoi nous choisissons le terme "sociotechnique" (pas technoscientifique) pour caractériser notre élaboration d'imaginaires. »²⁷ traduction).

Sa définition de l'imaginaire sociotechnique est la suivante :

Sociotechnical imaginaries thus are collectively held, institutionally stabilized, and publicly performed visions of desirable futures, animated by shared understandings of forms of social life and social order attainable through, and supportive of, advances in science and technology²⁸.

Cette définition, plus englobante, va remplacer une première, formalisée par la même auteure en 2009 qui se focalisait sur le concept des États-Nations²⁹. Celle qui nous intéresse ici est constituée de différents éléments. C'est une vision collective institutionnalisée d'un futur désirable propre à un groupe social, celui-ci étant doté d'une autonomie dans sa capacité d'action. Une même vision est partagée par un groupe d'individus, formant un ensemble homogène stabilisé. Ces visions, ces compréhensions sont performatives, visent l'action en ce que les acteurs qui les portent entendent arriver à une réalité qui en est proche.

Différents acteurs sont à l'œuvre quand on se penche sur les imaginaires sociotechniques, car l'origine de ceux-ci est double. Dans un premier temps, ces imaginaires peuvent être construits et partagés par les gouvernements nationaux où une vision collective qui guident leur action :

National governments are important sites for the construction and implementation of sociotechnical imaginaries³⁰

Il s'agit dans ce cas d'une vision « top-down »³¹ émanant d'un ensemble de réflexions politiques.

Dans un second temps, d'autres imaginaires peuvent émerger dans la société, depuis des compréhensions culturelles distinctes :

²⁶Jasanoff, S., « Future Imperfect: Science, Technology, and the imagination of Modernity », in Jasanoff, S., Kim, S., *Dreamscapes of Modernity, sociotechnical imaginaries and the fabrication of power*, University Of Chicago Press, 2015, pp. 21-33.

²⁷ Jasanoff, S., « Future Imperfect: Science, Technology, and the imagination of Modernity », in Jasanoff, S., Kim, S., *Dreamscapes of Modernity, sociotechnical imaginaries and the fabrication of power*, University Of Chicago Press, 2015, p. 11.

²⁸ Jasanoff, S., *op cit*, p. 21.

²⁹ Jasanoff, S. & Kim, S-H., « Containing the Atom : Sociotechnical Imaginaries and Nuclear Power in the United States and South Korea », Springer, 2009, 28 p.

³⁰Portail web STS Harvard Kennedy School « The Sociotechnical Imaginaries Project », consulté le 5/02/ 2018.

³¹ Kubler, D., *Analysier les politiques publiques*, Politique en plus, 2009, p. 78 :

« Les *top-downers* adoptent la perspective de décideurs opérant des choix clairs et rationnels (...) Les tenants de cette approche en concluent souvent à la nécessité d'une chaîne de commande claire, (...) de restreindre le nombre d'acteurs mobilisés dans la mise en œuvre ou confier la responsabilité de la mise en œuvre à un acteur qui éprouve de la sympathie vis-à-vis du programme. »

Public hopes and fears concerning S&T engage in unpredictable ways with forms of imagination current in policy worlds. Publics also construct and act upon their own imaginaries of those in power and hold policymakers responsible in accordance with their tacit or explicit notions of discovery, innovation, efficiency, progress, uncertainty, evidence, argument, value, legitimation³².

Nous le voyons, les individus peuvent donc participer à l'émergence d'un imaginaire sociotechnique, d'abord caractérisé par une vision particulière du futur. Il s'agit ici d'une dynamique qui pourrait être qualifiée de « bottom-up »³³. Il est nécessaire de souligner ici que ce que nous appelons « imaginaire » se détourne de son acception commune. Il s'agit ici de visions orientées vers le futur qui sont partagées par plusieurs individus créant une communauté. Ainsi, l'imaginaire sociotechnique partagé par une pluralité non définie d'individus pourra se convertir en mouvement social homogène qui fera sens pour ses membres et en dirigeant l'action.

Selon Jasanoff et Kim, l'imaginaire sociotechnique est orienté vers l'action collective. En prescrivant un sens particulier, une vision partagée par ses membres, l'imaginaire va décrire des futurs atteignables en agissant pour son accomplissement : « Ces visions et les politiques construites sur celles-ci ont le pouvoir d'influencer la conception technologique, de canaliser les dépenses publiques (...) »³⁴. Par cette forme d'action que l'imaginaire établit, c'est une vision prospective, une vision orientée vers le futur qui est donnée, car elles soutiennent que les développements technologiques et scientifiques s'alimentent de vision de futurs de la société, des risques et des opportunités ou encore de bien collectifs. Dans cet aspect, les imaginaires sociotechniques sont donc des instruments de coproduction d'un futur partagé³⁵.

Dans les deux paragraphes ci-dessus, nous avons pu mettre en évidence le caractère collectif de l'imaginaire sociotechnique ainsi que son ambition à être tournée vers l'action. Une autre de ses caractéristiques est importante à relever : l'imaginaire est aussi limité dans le temps et dans l'espace³⁶. En effet, parce qu'ils résultent du croisement entre les réalités techniques du terrain et des visions qui y sont attachées, les imaginaires collectifs sont intimement liés à une réalité limitée, ne pouvant pas être transposée à d'autres champs d'études géographiques ou temporels.

Considérant qu'un imaginaire sociotechnique rassemble des individus qui partagent la même vision et que la société est un lieu marqué par un pluralisme une hétérogénéité de ceux qui la composent plus ou moins marquée de ceux-ci³⁷, plusieurs imaginaires sociotechniques peuvent émerger et coexister. Jasanoff souligne que parce qu'ils prescrivent à leur membre

³² Portail web STS Harvard: The Sociotechnical Imaginaries Project, consulté le 5/02/2018.

³³ Kubler, D., *Analyser les politiques publiques*, Politique en plus, 2009, p.79 : « Les *bottom uppers* insistent quant à eux sur le poids des agents d'exécution. L'approche *bottom-up* ne commence pas avec une décision, mais identifie le réseau d'acteurs impliqués dans les prestations de services, activités en relation avec un problème spécifique. ».

³⁴ Jasanoff, S. & Kim, S-H., « Containing the Atom: Sociotechnical Imaginaries and Nuclear Power in the United States and South Korea », *op cit*, p. 120.

³⁵ Portail web STS Harvard Kennedy School, « The Sociotechnical Imaginaries Project », consulté le 5 février 2018, <http://sts.hks.harvard.edu/research/platforms/imaginaries/>

³⁶ Jasanoff, S., « Imagined and Invented Worlds », in Jasanoff, S., Kim, S., *Dreamscapes of Modernity, sociotechnical imaginaries and the fabrication of power*, University Of Chicago Press, 2015, p.5.

³⁷ Martinache, I., « La théorie de l'équilibre général », *Idées économiques et sociales*, 4/2017, n° 190, p. 79.

comment vivre et agir³⁸, à certains moments les relations entre ces imaginaires peuvent être conflictuels :

Multiple imaginaries can coexist within a society in tension or in a productive dialectical relationship. It often falls to legislatures, courts, the media, or other institutions of power to elevate some imagined futures above others, according them a dominant position for policy purposes »³⁹

Ainsi, des imaginaires sociotechniques distincts peuvent évoluer dans une même société et sont susceptibles de se rencontrer et d'entrer en compétition pour devenir dominants⁴⁰. De cette coexistence peut résulter différentes réactions de ces imaginaires en eux-mêmes, comme une résistance ou une évolution. Comme le souligne ici Jasanoff, cette concurrence est menée dans le but d'atteindre une position dominante pour un des imaginaires, qui bénéficiera d'une place importante afin de mener son action. Par ce développement nous pouvons établir que la société, étudiée sous le concept d'imaginaire sociotechnique, n'est que la scène de compétitions entre imaginaires dominants et dominés.

En conclusion de la présentation de ce cadre théorique, l'imaginaire est donc une vision future désirable liée à un type de développement technologique ou scientifique particulier, vision construite collectivement et stabilisée institutionnellement.

Emprunter le cadre des imaginaires sociotechnique de Jasanoff permet de rassembler certains avantages pour la réflexion qui nous occupe. Tout d'abord cela nous permet de répondre à la question du « pourquoi », en recherchant les explications d'un fait observé. Ensuite, ce cadrage permet de mettre en avant les divergences et les contradictions dans un milieu donné. En effet, plusieurs imaginaires sociotechniques sont en présence et peuvent entrer en conflit les uns avec les autres. Différentes visions, ancrées de valeurs et de normes, s'identifient et se confrontent afin qu'une de celles-ci dominant les autres et s'imposent à l'ensemble. Enfin, cette méthode nous permet d'analyser d'une part la situation contextuelle de notre objet d'étude dans son ensemble ainsi que les circonstances dans lesquelles les acteurs évoluent et d'autre part, elle permet de lire ces derniers sous l'œil des imaginaires sociotechniques.

Utiliser ce cadre est donc pour nous un moyen de lier les installations en place, les pratiques des usagers dans cette réalité technique et leurs visions pour le futur de leur mobilité : lier la normativité de l'imagination avec la matérialité du réseau. Le fait qu'il existerait des visions collectives propres à différents groupes d'individus et institutions qui jouent sur leurs pratiques en termes de mobilité par l'ensemble des éléments et outils qu'ils considèrent désirables ou indésirables est pour nous une hypothèse intéressante afin de comprendre, d'une part les pratiques et comportements des usagers en milieu urbain, et d'autre part les institutions. Par conséquent, s'intéresser aux imaginaires sociotechniques, c'est donc

³⁸ Jasanoff, S., 2015, *op cit*, p. 4 : « Imaginaries, moreover, encode not only visions of what is attainable through science and technology but also of how life ought, or ought not, to be lived; in this respect they express a society's shared understandings of good and evil. »

³⁹ Jasanoff S. « Future Imperfect : Science, Technology, and the imagination of Modernity », in Jasanoff S, Kim S., *Dreamscapes of Modernity, sociotechnical imaginaries and the fabrication of power*, University Of Chicago Press, 2015, page 4.

⁴⁰ *Ibid*, p. 23 : « Then, too, by allowing for competition among different visions of futures, the framework of sociotechnical imaginaries restores some of the indeterminacy of history and avoids the determinism built into grand narratives of scientific progress ».

s'intéresser également, dans la problématique qui nous occupe, à la question du « pourquoi » du transfert modal, à la manière dont les individus et les institutions désirent qu'il s'organise.

Dans la phase d'analyse, il s'agira donc d'identifier les imaginaires sociotechniques en place dans la société étudiée. Comme ces imaginaires peuvent naître au sein des institutions politiques ou de la société, nous analyserons l'existence de ceux-ci dans les deux sphères. La marche à suivre sera conditionnée par la méthodologie précisée au point suivant.

3. Méthodologie

Le cadre méthodologique est triple.

Dans un premier temps seront étudiés les documents publics et publications officielles récoltées sur les portails internet des institutions étudiées. Il peut s'agir de déclarations de politiques régionales, de textes légaux ou de projets politiques publiés comme, par exemple les plans communaux de mobilité.

Ensuite, 5 entretiens semi-directifs ont été réalisés avec des représentants qui travaillent dans le domaine de la mobilité sur notre espace d'étude, que ce soit au niveau de la Région wallonne ou la Ville de Liège. Ce sont des membres de l'administration, de cabinets ou de la Société Régionale Wallonne du Transport.

Pour terminer, seront menés trois focus groups avec des types d'usagers différents en fonction de leur âge et de leur position face au marché du travail.

Lors de ces différentes étapes, l'approche choisie reste qualitative. Cette approche permet d'étudier et comprendre en profondeur les aspects du thème qui nous intéresse. En effet, la méthode qualitative vise à comprendre les pratiques des acteurs dans leur situation ou un contexte particulier⁴¹.

3.1 Analyse des documents politiques et législatifs

La première partie de récolte de données est orientée vers le matériel publié sous forme papier ou sur les portails internet des autorités qui nous intéressent. Il peut s'agir de déclarations officielles, de rapports de travail, de documents réglementaires ou de publications d'objectifs résultant du travail politique et législatif autour de la mobilité.

L'intérêt est double. Tout d'abord, comprendre quelle est l'action menée selon le niveau de pouvoir analysé ; cette analyse permettra, entre autres, d'identifier les aménagements concrets et les moyens mis en place pour améliorer la mobilité. Ensuite, d'un point de vue plus général, l'agrégation de ces différents documents permettra d'identifier les différents éléments qui constituent une vision particulière de la mobilité propre à chaque niveau de pouvoir et d'étudier les volontés d'orientation des pratiques des usagers. Comme il a été souligné ci-dessus, l'identification des imaginaires sociotechniques permet de lier la situation présente héritée du passé à une vision vers le futur, performatrice. Par conséquent, il sera pertinent d'identifier des visions prospectivistes que comportent les documents politiques et les textes

⁴¹ Dumez H, « Qu'est-ce que la recherche qualitative », *Le Libellio AEGIS*, Vol.7, n°4, 2011, p. 50.

législatifs selon les différents niveaux de pouvoir. Cette étape sera réalisée en même temps que l'analyse des entretiens individuels détaillés au point suivant, et permettra ainsi d'analyser au mieux l'imaginaire sociotechnique à l'œuvre.

Cette étape visera à identifier / souligner la / les vision (s) officielle (s) des différents niveaux de pouvoir. Nous nous focaliserons pratiquement sur les deux niveaux compétents au regard de la thématique qui nous occupe : le niveau régional, la Région wallonne, et le niveau local, la Ville de Liège.

3.2 Entretiens individuels semi-directifs

En complément à l'analyse du matériel législatif et politique, des entretiens semi-directifs⁴² ont été menés avec plusieurs acteurs chargés de la conception et de la mise en œuvre de la politique de mobilité au niveau de la Ville de Liège et de la Région wallonne. À chaque fois, ces rencontres ont fait l'objet d'une recherche minutieuse quant à la personne adéquate à interroger au sein du service visé. Les raisons pour lesquelles nous nous sommes limités à ces deux niveaux sont présentées ci-après, dans la partie « *Zone et périmètre de l'étude* ».

Ainsi, nous avons choisi d'interroger Juan Cortes Leclou, Attaché au cabinet de l'Échevin de en charge de la Mobilité, Michel Firket, en charge de la coordination des projets politiques de mobilité pour la Ville de Liège. Ensuite, nous avons rencontré, pour l'administration⁴³, Pierre Bricteux, responsable du Service Aménagement du Territoire à Liège et conseiller en mobilité. Celui-ci est régulièrement confronté à la problématique de la mobilité lors de projet d'aménagement du territoire et travaille en proche collaboration avec l'Échevinat de la mobilité. Ensuite, considérant que l'installation du tram à Liège est un projet de mobilité d'ampleur importante pour la ville, nous avons rencontré son directeur technique, Jacques Bertrand. Enfin, pour la Région wallonne, nous nous sommes entretenus avec Didier Castagne, membre de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité (DGO2) et en charge particulièrement du département de la stratégie de la mobilité. Il occupe un poste central : la coordination entre les politiques de mobilité locale et régionale.

3.3 Focus group avec trois types d'utilisateurs

Ce troisième et dernier recueil d'informations consiste en une méthode participative, même s'il est souligné par différents auteurs qu'il s'agit plus d'un instrument ou d'une technique de collecte de données que d'une méthode⁴⁴. Le focus group, ou groupe de discussion focalisée⁴⁵ est une méthode qualitative développée dans les années 1940 par les sociologues Paul

⁴² Ces rencontres ont pris la forme d'interviews semi-directives, c'est-à-dire de discussions dans laquelle la personne interrogée répondra à des questions ouvertes, permettant d'obtenir un maximum d'informations possibles dans la problématique proposée.

⁴³ Kubler, D., *Analyser les politiques publiques*, Politique en plus, 2009, p. 75. Nous pouvons considérer que ses membres sont des *street level bureaucrats* : « les actions des agents d'exécution (c'est-à-dire ceux qui ont des relations constantes avec le public dans leur travail quotidien (...)) sont déterminantes dans le fonctionnement des services publics. ».

⁴⁴ Baribeau, C. & Luckerhoff, J., « Les entretiens de groupe », *Recherches Qualitatives*, Vol 29, 2010, p. 40.

⁴⁵ D'autres termes sont associés à ce dispositif. Voir Tableau 3 dans : Baribeau, C. & Luckerhoff, J., « Les entretiens de groupe », *Recherches Qualitatives*, Vol 29, 2010, p. 39.

Lazerfeld et Robert Merton⁴⁶. Le focus group consiste à rassembler un groupe d'individus homogène appartenant à une population précise autour d'un facilitateur, afin de provoquer des échanges et des discussions autour de thèmes prédéfinis par rapport à leur expérience, afin de susciter un échange ouvert⁴⁷. Plus généralement, le principe des méthodes participatives est plutôt de mieux comprendre les phénomènes politiques et sociaux que de les expliquer.

L'intérêt de recourir à cette méthode de collecte de données est double. Tout d'abord, réaliser un focus group permet de lancer une dynamique d'échange. En effet, le rassemblement de différentes personnes autour d'un même sujet entraîne une communication, des échanges, et plus généralement le partage d'idées et de pratiques⁴⁸. Ensuite, la deuxième force d'un tel instrument relève en sa faculté à faire émerger des représentations sociales. Par représentations sociales, nous pouvons comprendre des croyances, des valeurs ou encore des pratiques socialement élaborées et partagées entre les groupes⁴⁹.

Avant de spécifier les différents types d'utilisateurs envisagés lors des focus-groups, il est nécessaire de préciser ce que nous entendons par ce terme. Dans le sens commun, un usager renvoie à une personne qui emprunte le domaine public⁵⁰. Nous prenons en considération cette acception en y ajoutant cependant deux aspects, celui du choix et de la fréquence. Dans un premier temps, dans un but de ressemblance avec notre zone d'étude, nous voulons souligner le caractère multiple des moyens d'emprunt du domaine public. Ainsi l'utilisateur sera pour nous une personne qui emprunte le domaine public en ayant le choix des moyens avec lequel il réalise cette action. Deuxièmement, nous rajoutons une notion de fréquence dans l'emprunt de l'espace public par l'utilisateur, car cela repère l'action dans un cadre temporel. Afin d'exclure toute forme de pratique exceptionnelle, il est pertinent de se pencher sur les éléments réguliers plus prégnants. Ainsi, un usager sera pour nous une personne qui emprunte le domaine public d'une manière régulière, et ce en disposant de choix quant aux moyens.

Considérant que la mobilité n'est pas une fin en soi, mais un outil pour l'accomplissement d'autres activités, nous nous intéresserons aux déplacements qui ne sont pas effectués pour eux-mêmes, mais pour permettre de réaliser le programme d'activité de chacun, entre un système de localisation sur le sol et un système de pratiques et de relations sociales⁵¹. Par conséquent, les déplacements urbains tels que la promenade sont donc exclus de notre recherche.

⁴⁶ Corbière, M. & Larivière, N., « Méthode qualitatives, quantitatives et mixte : Dans la recherche en sciences humaines, sociales et de la santé », Presse de l'Université du Québec, 2014, p. 259

⁴⁷ *Ibid*, p. 260.

⁴⁸ Baribeau, C. & Luckerhoff, J., « Les entretiens de groupe », *Recherches Qualitatives*, Vol 29, 2010, p. 36.

⁴⁹ Nous aurions pu également recourir à une méthode par questionnaire en nous rendant, par exemple, sur le terrain pour aborder la population qui nous intéresse. Cependant, la technique des focus groups a l'avantage de développer une réflexion plus élaborée résultant de la dynamique de groupe, contrairement à la méthode par questionnaire. De plus, les participants au focus-group ont fait la démarche personnelle d'accepter de participer ce qui rend le recueil d'information plus constructif tandis que la méthode par questionnaire est parfois décevante.

⁵⁰ Dictionnaire Larousse en ligne, consulté le 01/03/2018.

⁵¹ Bonnafous, A., « Le système des transports urbains. » *Economie et statistique*, n°294-295, Mai 1996, p. 99.

Par ce que la mobilité des personnes n'est hypothétiquement pas la même pour tous (par exemple, en fonction de l'âge et de la position par rapport au marché du l'emploi⁵²), il est important de s'intéresser à différentes catégories de personnes. En effet, même si la mobilité dépend parfois de l'offre ou des infrastructures en place, des distinctions ou inégalités liées à l'âge et à l'emploi peuvent également être constatées⁵³. Forts de ce constat, nous faisons le choix de mener trois focus groups distincts avec trois types d'usagers⁵⁴ d'âge différents : des étudiants, les personnes actives, les personnes âgées.

3.3.1 Étudiants de l'enseignement supérieur à Liège

La mobilité des étudiants se différencie des deux autres catégories choisies et ce, pour diverses raisons. Tout d'abord, ceux-ci ne percevant pas un salaire résultant d'un travail particulier, beaucoup d'entre eux ne possèdent pas leur propre voiture⁵⁵. Ensuite, un réseau de transports en commun est souvent assuré vers les écoles ou universités de tailles importantes. En espace urbain, ils sont donc nombreux à utiliser les transports en commun. Enfin, les étudiants vivent généralement au domicile des parents ou alors louent une chambre située généralement plus près du lieu d'étude et ils rentrent le week-end au domicile familial. Dans les deux cas, les étudiants sont dépendants des moyens de transport soit de leurs parents (qui les conduisent en voiture), soit des transports publics, sauf si les trajets nécessaires peuvent se faire par des moyens doux tels que la marche ou le vélo. Cependant, il arrive parfois que des étudiants disposent d'une voiture pour effectuer leur déplacement personnel vers leurs lieux d'enseignement. Nous voulons souligner ainsi que la population des étudiants est souvent limitée dans ses choix de mobilité et qu'elle n'est pas homogène quant aux modes de déplacement utilisés.

Considérant ces développements, ce focus group sera organisé avec des étudiants du supérieur⁵⁶ dont une partie se rend dans leur lieu d'enseignement en voiture et une autre partie par d'autres moyens. Ainsi, il sera intéressant de confronter leurs pratiques de mobilité et d'analyser les raisons qui les poussent à agir de la sorte.

3.3.2 Population active

La population active regroupe la population ayant un emploi ainsi que les chômeurs⁵⁷. Cette population doit donc, de manière régulière se rendre sur leur lieu de travail (ou de recherche de travail). Cette catégorie, à l'exception des chômeurs, se distingue donc de celle des étudiants en ce qu'ils ont un emploi et perçoivent un salaire en rétribution. Nous pouvons ajouter que cette population est par conséquent moins limitée dans leur choix de mobilité, car

⁵² Gallez, C. & Orfeuill, J-P., « L'évolution de la mobilité quotidienne. Croissance ou réduction des disparités ? » *Recherche Transports Sécurité*, 1997, n°56, p. 30.

⁵³ Mignot, D., « Transport et justice sociale », *Reflets et perspectives de la vie économique*, 2004, Tome XLIII, n°4, p. 125.

⁵⁴ Au regard de ce que nous avons précisé comme étant ce que nous entendions par usagers, un usager est pour nous une personne qui emprunte le domaine public d'une manière régulière, et ce en disposant de choix quant au moyen avec lequel il l'emprunte.

⁵⁵ Le Jeannic T, Razafindranovona T, « Près d'une heure quotidienne de transport : les disparités se réduisent mais demeurent », *Vue d'ensemble - Consommation et conditions de vie*, p. 114.

⁵⁶ Car ceux-ci sont plus susceptibles d'avoir leur permis de conduire que dans le secondaire et donc d'avoir des possibilités de choix modale.

⁵⁷ INSEE, Définition population active, www.insee.fr consulté le 13/03

ils peuvent choisir le lieu de leur résidence en fonction des moyens de déplacement qu'ils privilégient pour se rendre au lieu d'activité. Ce n'est pas une catégorie homogène, tant au niveau du revenu que du secteur d'activité, mais même s'il y a des différences de mobilité entre catégorie socioprofessionnelle, celle-ci tendent à se réduire et converger vers les mêmes modes⁵⁸.

Parce qu'ils doivent se rendre de manière régulière sur le lieu d'activité, que ce soit de leur emploi ou d'éducation⁵⁹, étudiants et travailleurs constituent traditionnellement les catégories le plus mobiles⁶⁰. Par le recours au focus group, il sera intéressant de distinguer les différentes pratiques de ces deux populations en mouvement et, d'examiner sur base de quel(s) critère(s) ses mouvements se réalisent.

3.3.3 Les personnes âgées

Étudier les pratiques et visions des personnes âgées dans leur mobilité est intéressant à plusieurs égards. Dans un premier temps, la mobilité de cette catégorie de la population est caractérisée par une évolution progressive vers une restriction due, entre autres à un déficit fonctionnel des personnes âgées⁶¹ : « Le vieillissement, par la limitation de certaines capacités, va progressivement entraîner une évolution vers une réduction de la mobilité »⁶². Un des éléments qui intervient dans cette restriction est l'abandon progressif de la conduite qui, selon des enquêtes, « ne se traduit pas forcément par l'utilisation accrue d'un autre mode de transport et des transports en commun »⁶³. L'abandon de la voiture peut s'expliquer par des facteurs économiques, par la perception de la dangerosité de ce moyen ou encore par la capacité cognitive du conducteur⁶⁴. Il s'agira d'étudier si ces éléments se vérifient.

Ensuite, les déplacements des personnes âgées demandent des infrastructures particulières en termes d'aménagement du territoire. En effet, afin d'encourager la mobilité active des personnes âgées, il s'agit de réfléchir à l'importance d'accorder l'environnement construit à l'environnement social⁶⁵. Le besoin d'infrastructures particulières est lié au caractère souligné au premier point, la restriction. En effet, par la limitation fonctionnelle des personnes âgées, l'accessibilité des différents moyens de déplacement doit être réfléchi en conséquence.

Enfin, et plus généralement, malgré un même besoin de déplacement social et économique⁶⁶, ces différents éléments ont pour conséquence une variabilité importante des situations et

⁵⁸ Le Jeannic T, Razafindranovona T, « Près d'une heure quotidienne de transport : les disparités se réduisent mais demeurent », *Vue d'ensemble - Consommation et conditions de vie*, p. 118.

⁵⁹ Pour plus de précision quant à ces destinations, voir Quéltelard, B., *Se rendre au travail ou faire ses courses motive toujours un déplacement quotidien sur deux. Le recours à la voiture se stabilise*, Commissariat général au développement durable, La Revue, 2010, p. 25.

⁶⁰ Quéltelard, B., *Se rendre au travail ou faire ses courses motive toujours un déplacement quotidien sur deux. Le recours à la voiture se stabilise.*, Commissariat général au développement durable, La Revue, 2010, p. 25.

⁶¹ Dumas, C., « Mobilité des personnes âgées », *Gérontologie et société* 2012/2, vol. 35 / n° 141, p. 64.

⁶² *Ibid*, p. 72.

⁶³ *Ibid*, p. 64.

⁶⁴ *Ibid*, p. 66.

⁶⁵ Hanson M, *Intersection between the Built and Social Environments and older Adult 'Mobility: An evidence Review*, National Collaboration Centre for Environmental Health, British Columbia, 2012, p. 1.

⁶⁶ Mignot, D., *op cit*, p. 125 : « Le déplacement est un bien intermédiaire, dont la consommation est nécessaire à la réalisation d'activités économiques et sociales et résulte de modes de vie différenciés. ».

pratiques, ce qui rend difficile une définition du niveau de mobilité des personnes âgées dans un territoire donnée⁶⁷. Réaliser un focus-group permettra d'identifier ces caractéristiques sur notre lieu de recherche.

3.4 Zone et périmètre de l'étude

En complément à la présentation de la méthodologie de la récolte de données, il est nécessaire de se fixer un champ d'analyse géographique et de justifier son choix. Dans ce qui suit, nous précisons les niveaux de pouvoir choisis et ensuite, délimitons un périmètre d'étude.

Focus sur la Région wallonne et la Ville de Liège

Nous choisissons un champ géographique limité pour diverses raisons. Premièrement, pour des raisons de compétences. Du point de vue de l'Union Européenne, la mobilité est une compétence partagée, c'est-à-dire qu'elle appartient à l'État membre sauf si l'UE estime qu'une action envisagée ne peut pas être atteinte de manière suffisante par le pays⁶⁸. Au niveau de l'État belge, la mobilité a été transférée aux Régions en 1988. C'est donc le niveau régional qui détient les rênes de l'élaboration de la politique de mobilité jusqu'à sa mise en œuvre : aménagement du territoire, travaux publics, transport, infrastructures (dont routières), environnement sont autant de compétences dont dispose la Région wallonne et qui sont nécessaires pour impulser de manière globale sur son territoire une politique de mobilité, et ce dans une parfaite complémentarité⁶⁹.

Comme nous le verrons dans la partie analyse, une collaboration forte se réalise entre le niveau régional et le niveau local en matière de politique de mobilité. Ainsi, les autorités régionales et communales travaillent ensemble lors de la réalisation de plans communaux de mobilité ou d'infrastructures de transport public comme le tram à Liège.

Nous avons choisi de nous focaliser sur la Ville de Liège pour différentes raisons. Premièrement, considérant que plus de 82 % des citoyens de l'Union européenne vivront dans des villes d'ici à 2050⁷⁰, s'intéresser à une zone urbaine est pertinent au regard des défis que cette pression entraîne pour l'organisation d'une ville, notamment au niveau de la mobilité. Ensuite, la ville de Liège représente un intérêt particulier : centre en fond de vallée, présence d'un fleuve, pôles d'emplois divers, relief important, etc. Ces éléments impactent l'organisation du territoire. Enfin, les autorités communales sont à l'œuvre afin de revoir la politique de mobilité, en initiant des projets comme un tram, une application de parking intelligent⁷¹, ou encore en réfléchissant sur de nouvelles lignes de bus (ligne 148)⁷².

⁶⁷ Dumas, C., *op cit*, p. 64.

⁶⁸ Euro-Lex : Répartition des compétences au sein de l'Union européenne, consulté le 7/02/2018.

⁶⁹ Union wallonne des entreprises, « La mobilité en Wallonie : Compétences & Chiffres », consulté le 06/04/2018.

⁷⁰ Commission du développement régional du Parlement européen, « Rapport sur la dimension urbaine des politiques européennes », 26/06/2015, consulté le 22/03/2018.

⁷¹ Le Soir, « Liège: 226 places de parking intelligent », 10/01/2018, consulté le 22/03/2018.

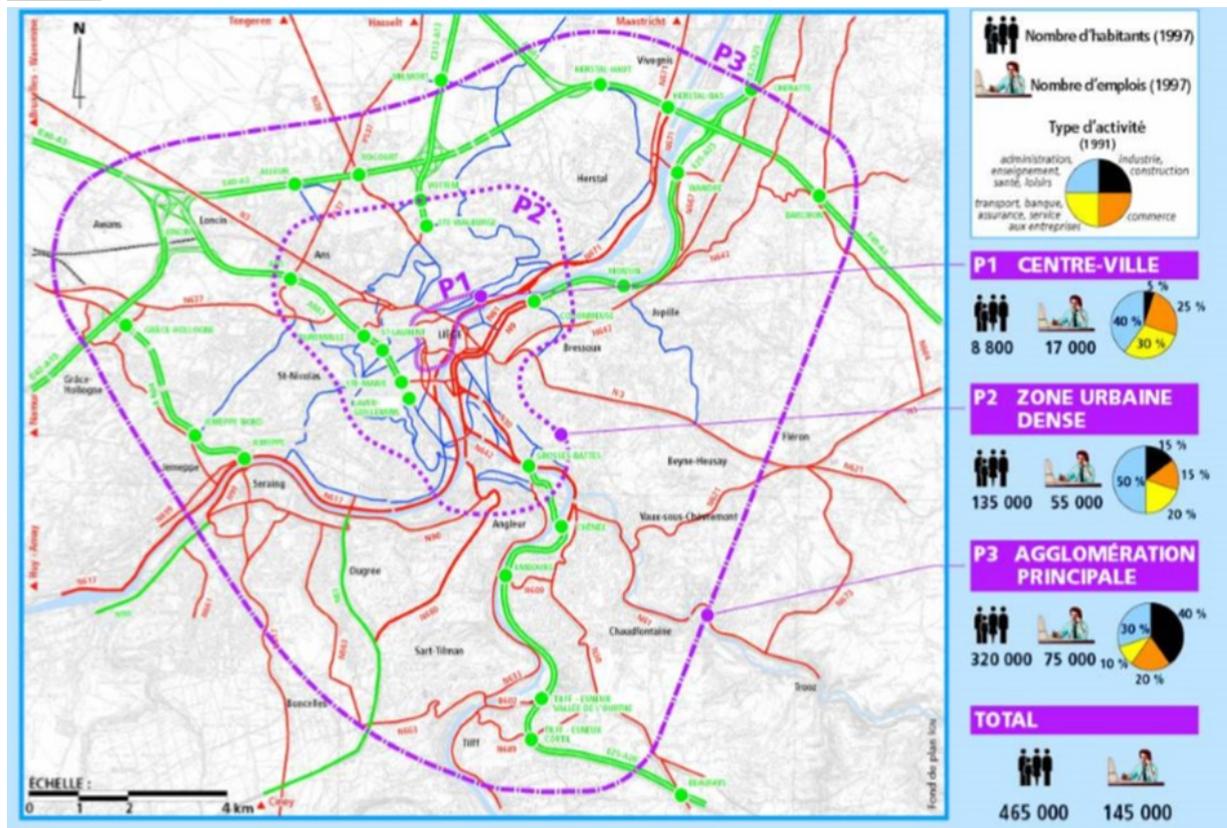
⁷² RTBF, « À Liège, la ligne de bus 58 ne passera plus par le centre-ville », 01/07/2013, consulté le 22/03/2018.

Périmètre choisi

Nous étudierons les pratiques des usagers en termes de mobilité dans une zone d'étude précise correspondant à la zone P2 dans le tableau suivant. Il est intéressant pour nous de s'intéresser à cette zone urbaine dense, et pas seulement au centre-ville (P1), car la première rassemble un nombre plus important d'emplois que la deuxième et donc est potentiellement plus éclairante pour nous au vu des déplacements quotidiens vers ces emplois. Cette zone, dessinée lors de la réalisation du « Plan de Déplacement - Stationnement de la Ville de Liège » et reprise dans le plan communal de mobilité de 2004 permet d'étudier l'espace en se concentrant sur les zones d'activités principales de la ville et en s'intéressant également aux infrastructures routières permettant de se rendre dans cette zone.

Cependant, nous choisissons d'élargir la zone d'étude à une partie de la ville supplémentaire. La zone P2 s'arrête approximativement à hauteur du Val Benoît et d'Angleur. Or, une zone jouxtant cette limitation est l'objet de mouvements journaliers importants, celle du Sart Tilman. En effet, cette zone accueille de nombreuses entreprises de tailles importantes ainsi qu'un nombre important de bâtiments de l'Université de Liège, dont l'hôpital universitaire. C'est donc un pôle rassemblant une communauté estudiantine importante par la présence de facultés de l'Université de Liège, mais aussi un nombre important d'emplois. C'est la raison pour laquelle nous intégrerons cette zone à celle initialement délimitée (P2).

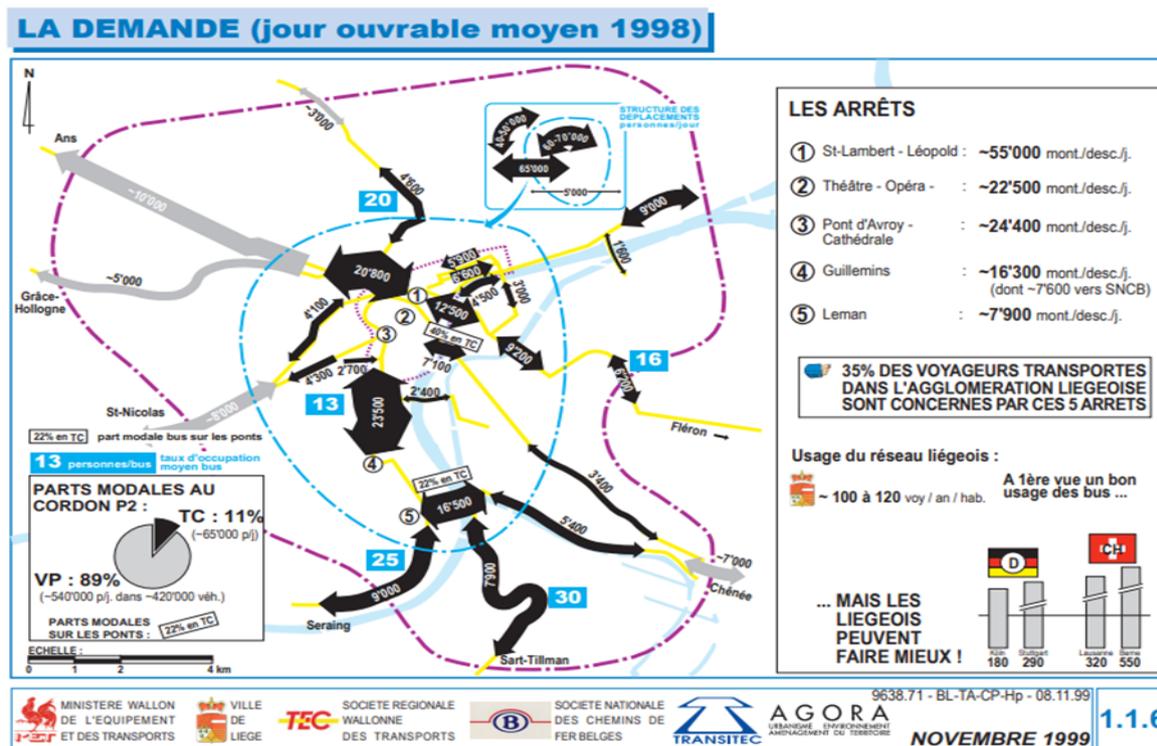
Carte 1



Source : Plan de stationnement Ville de Liège, Transitec — Agora 1999

La carte 2 expose l'importance de la ligne de bus 48 qui dessert le Sart Tilman. Aujourd'hui, nous pouvons estimer entre 12 000 et 13 000 le nombre de déplacements en bus par jour vers cette zone⁷³.

Carte 2



Source : Plan de stationnement Ville de Liège, Transitec — Agora 1999

Après avoir précisé les différentes étapes, la méthode particulière de recueil de données, les populations qui vont être rencontrées lors des focus-groups et la zone d'étude, nous nous entrons maintenant dans le cœur de l'analyse.

4. Pratiques et imaginaires sociotechniques de transfert modal à Liège : analyse et identification

4.1 Développement automobile : de l'essor aux limites

Au niveau des politiques publiques, la mobilité s'est retrouvée peu à peu au centre des débats de la construction des espaces urbains. Pendant longtemps, c'est la voiture qui a construit et modelé la ville en imposant l'accessibilité directe aux différents centres : « En dessinant les axes routiers, en étendant la ville dans l'espace aux dépens de l'agriculture, des forêts et du littoral, la voiture façonne la ville avec comme toile de fond l'étalement urbain »⁷⁴. Ce n'est

⁷³ Université de Liège, « Tram et réorganisation du réseau de bus à Liège, Avis de l'Université de Liège », mai 2013, consulté le 16/03/18.

⁷⁴ Coulaud, D., « L'Automoville : Ville, automobile et mode de vie », L'Harmattan, 2010, page 13.

pas son invention, mais bien sa généralisation dans les années 60 qui a lancé « l'automoville »⁷⁵ qui, selon Daniel Coulaud, consacre la place centrale de la voiture en ville. En effet, dès 1963, Colin Buchanan avait anticipé le fait que la voiture allait devenir le principal acteur dans les villes avec le risque de voir « la voiture dévorer la ville »⁷⁶. Ainsi, la ville et ses environs se sont façonnés selon le prisme de l'accessibilité en voiture et c'est de manière individuelle qu'était considérée la mobilité urbaine, considérée comme plus rapide. À Liège, c'est à cette période que des autoroutes urbaines sont créées⁷⁷. Le paradigme de l'époque favorisait et s'axait donc principalement sur un mode de transport en particulier, la voiture, et favorisait son usage individuel.

Cependant, cela n'a pas empêché le développement à Liège du tram jusqu'en 1968⁷⁸ et d'un trolleybus jusqu'à la même date, tous deux converties en ligne de bus⁷⁹.

Cependant, émanant de débats publics sur la qualité de vie, le « tout à la voiture » s'est essouffé tout doucement à partir des années 80, stigmatisant la place prise par l'automobile dans les rues des villes⁸¹. En effet, ce courant d'automobilisation⁸² fait apparaître bien des effets néfastes sur différents éléments.

D'abord sur l'environnement : le transport mécanique a engendré à la fois des coûts directs (pollution issue des déplacements, de la production de véhicules et du carburant), et des coûts indirects comme la dégradation patrimoniale des centres urbains⁸³.

De plus, la place centrale accordée à la voiture en milieu urbain a des conséquences sur la santé : une part importante des particules en suspension dans l'air dans des zones denses résulte du trafic routier (voiture individuelle, véhicules utilitaires et poids lourds). Par exemple, dans la région française d'Île-de-France, 51 % des particules proviennent du transport, dépassant le nombre de particules produites par les chauffages des habitations et l'industrie⁸⁴. La pollution atmosphérique, et plus particulièrement les particules, engendre des problèmes de santé tels que l'asthme, des problèmes respiratoires ou encore dermatologiques⁸⁵. C'est pour cette raison que quelques villes belges de taille importante

⁷⁵ *Ibid*, p. 13 : Automoville : produit d'une articulation entre la ville, l'automobile et le mode de vie, avec un lien fort entre ces trois éléments.

⁷⁶ González, RCL., « Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens : Allemagne, Espagne, France et Suisse », *Annales de géographie*, 2013/6 (n° 694), p. 624.

⁷⁷ Interview Pierre Bricteux.

⁷⁸ La Libre, « Revoir ce bon vieux tram vert », 06/09/2010, consulté le 02/05/2018.

⁷⁹ Portail web Trams-trolleybus, trolleybus de Liège (1930-1971), consulté le 15/05/2018.

⁸⁰ Ces trams verts et trolleybus créent encore aujourd'hui un sentiment de nostalgie auprès des personnes âgées interrogées sur le sujet lors du focus-group.

⁸¹ Flonneau M., « Du « tout automobile » au « zéro voiture » ? », Paris en scène, CNRS Théma, 2^e trimestre 2005, n°7, p.26.

⁸² Dupuy, G., « La spirale de l'automobilisation », Flux, 2000, n°41, P. 69.

⁸³ Woloszyn, P. & Depeau, S., « Vers un modèle de décision environnementale de la mobilité douce ; application aux parcours piétonniers en milieu urbain », in *9th International conference of territorial intelligence*, Nov 2010, Strasbourg, 2010, p. 2.

⁸⁴ Le Monde, « Quelle est la responsabilité de la voiture dans la pollution de l'air ? » 17/03/2014, consulté le 15/05/2018.

⁸⁵ Niel, X., « Pourquoi se passer de sa voiture ? », INSEE Première, Septembre 1998, n°607, p. 2.

mettent en place des Low Emission Zone⁸⁶. Concernant la Ville de Liège, des réflexions sont menées dans ce sens et s'orientent vers l'instauration d'une vignette restreignant l'accès au centre selon le degré de pollution du véhicule⁸⁷. Ne s'agissant que de réflexions, aucune mise en œuvre de ce projet n'a été organisée.

Enfin, le nombre trop important de voitures sur les routes urbaines amène une saturation régulière des infrastructures. Définie comme congestion, cette situation a pour conséquence l'augmentation des coûts financiers liés à la perte de temps et de productivité pour les travailleurs⁸⁸. À côté des conséquences environnementales et sanitaires, il y a un impact économique important.

Les conséquences énumérées ci-dessus affectent plus généralement la qualité de vie. Ainsi, Ruben Lois Gonzáles soutient que par l'augmentation du nombre de véhicules présents sur des axes limités, deux conséquences sont rencontrées. D'abord, l'auteur considère que cela peut empêcher le développement des transports urbains autres que la voiture⁸⁹. La voiture s'approprie la ville qui se construit autour celle-ci, rendant l'élaboration d'infrastructures pour d'autres moyens de déplacement difficile. Ensuite, il souligne comme conséquence de ce mouvement une détérioration de la qualité de vie : « L'augmentation de la saturation des voies dans les espaces urbains a mis en évidence la relation discriminante entre la mobilité individuelle et la qualité de vie »⁹⁰. Il explique qu'en effet, les citoyens associent de plus en plus la voiture, moyen de transport individuel, à la pollution, aux embouteillages ou encore à la perte de temps et au stress.

L'auteur soutient que, contrairement à la voiture, les transports publics ainsi que les modes doux, à savoir les modes à énergie humaine⁹¹, jouissent maintenant d'une image plus favorable « associée à plusieurs valeurs positives comme le respect de l'environnement, l'amélioration de l'accessibilité, mais aussi à des avantages en termes d'efficacité et d'économie »⁹². Cependant, même si le développement des transports publics soutient la présence d'avantages économiques, il nécessite un investissement financier important afin d'installer les infrastructures adaptées, continue l'auteur. Partant de ces coûts importants, des structures de partenariats entre les pouvoirs publics et des entreprises privées peuvent se développer. Le projet du tram à Liège se réalise notamment dans ce cadre et a fait l'objet de

⁸⁶ Le Moniteur automobile, « LEZ en Belgique : Anvers, Bruxelles et vignette en Wallonie », 29/06/2017 consulté le 02/05/2018.

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ Mejri, H., *Un système d'aide à la régulation d'un réseau de transport multimodal perturbé : réponse au problème de congestion*, École Centrale de Lille, 2012, p. 52-53.

⁸⁹ Dupuy G, « La spirale de l'automobilisation », *Flux*, n°41, 2000, p 69.

⁹⁰ González, RCL., « Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens : Allemagne, Espagne, France et Suisse », *Annales de géographie*, 2013/6, n° 694, p. 620.

⁹¹ Woloszyn, P. & Depeau, S., « Vers un modèle de décision environnementale de la mobilité douce ; application aux parcours piétonniers en milieu urbain », in *9th International conference of territorial intelligence*, Nov 2010, Strasbourg, 2010, p. 2 : Sont considérés comme modes doux la marche et le vélo.

⁹² González, RCL., « Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens : Allemagne, Espagne, France et Suisse », *Annales de géographie*, 2013/6 (n° 694), p. 620.

plusieurs avis négatifs d'Eurostat⁹³. Le coût dépend toutefois du type d'infrastructures. Ainsi, l'aménagement de voies pour une mobilité douce nécessite un investissement moins conséquent que ceux destinés à l'automobile : « il apparaît qu'à débit identique, une piste cyclable est 200 fois moins chère qu'une autoroute urbaine, 50 fois moins chère qu'un métro lourd et 25 fois moins cher qu'un tramway »⁹⁴. Il est donc à noter que le développement des transports publics et de la mobilité douce ne dépend pas uniquement de la volonté des usagers à les utiliser, mais aussi de l'intention du gouvernement à financer des infrastructures ad hoc.

En considérant les développements ci-dessus, il est à souligner que la mobilité a un impact sur la construction et l'organisation de la ville : « La mobilité conditionne la forme urbaine, de la macro échelle de l'aménagement du territoire et des agglomérations, à celle, anthropométrique, de l'espace public. »⁹⁵. L'espace urbain se construit donc autour des modes de déplacement avec souvent, un mode qui domine les autres. Mais cela est également vrai dans le sens inverse, lorsque l'influence de l'environnement construit dirige et conduit la mobilité⁹⁶. Les infrastructures en place conditionnent donc un mode de déplacement particulier.

Ce mouvement de croissance automobile a donc entraîné des effets néfastes sur différents domaines tels que la santé, l'environnement ou l'économie. Plus généralement, nous avons regroupé ces éléments sous un même cadre : la qualité de vie. Nous avons également souligné que l'organisation de la ville est en relation intime avec la mobilité et que ces deux éléments connaissent des mouvements de va-et-vient. Tout cela nous permet de mesurer la nécessité de changer l'organisation de l'espace urbain, centré sur l'usage automobile, en réfléchissant sur la mobilité douce et les transports en commun, comme c'est le cas depuis plusieurs années. Cette volonté de changement s'est déjà traduite dans l'action politique par le soutien de la multimodalité et du transfert modal, ce qui sera développé au point suivant.

4.2 Une priorité politique généralisée : le transfert modal

La mobilité motorisée et plus particulièrement la voiture individuelle engendre d'importantes nuisances, que ce soit pour l'environnement, la santé ou l'économie. Des réflexions afin de diminuer ces effets néfastes ont donc été menées par différents pouvoirs publics et celles-ci se sont orientées vers la promotion d'autres moyens de transport.

Il s'agissait tout d'abord de développer les transports publics qui permettent de réduire la pollution, de diminuer les nuisances sonores, de fluidifier le trafic mais aussi de limiter les problèmes de stationnement⁹⁷. Ensuite, différents modes de mobilité douce ont été envisagés.

⁹³ Pour plus d'informations : Pagano, G. & Vandernoot, J., « Les investissements publics à l'épreuve des normes européennes : le cas du tram de Liège, de CITEO et de l'Osterweel. », *Courrier hebdomadaires du CRISP*, 2017, n°2328, 42 p.

⁹⁴ Héran, F., *Vélo et politique globale de déplacements durables*, Clersé, Université de Lille, 2012, p. 61.

⁹⁵ Woloszyn, P. & Depeau, S., « Vers un modèle de décision environnementale de la mobilité douce ; application aux parcours piétonniers en milieu urbain », in *9th International conference of territorial intelligence*, Nov 2010, Strasbourg, 2010, p. 2.

⁹⁶ Pini, G., Lavadinho, S., « Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain » in Actes du colloque « *Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance* », 2005, Lausanne, p. 1.

⁹⁷ Ruben, L., « Favoriser le report modal : connaître les raisons liées aux choix d'un mode de déplacement pour le changer », *Pratiques Psychologiques*, 17/2011, p. 20.

Le vélo et la marche représentent deux modes privilégiés également en milieu urbain dans les politiques publiques de l'époque, mais encore aujourd'hui. Par exemple, pour ses bénéfices en termes d'environnement et de santé, la place de la marche a pris de l'importance sur la mobilité classique motorisée⁹⁸. C'est la raison pour laquelle la Région wallonne a développé le plan « Wallonie cyclable » dès décembre 2010⁹⁹.

Cependant, ces évolutions menées au détriment de l'automobile en espace urbain ne sont pas homogènes. En effet, même s'il y a un consensus quant à la nécessité de répondre aux nouveaux défis engendrés par ce mode de déplacement individuel, le développement d'alternatives ne s'est pas traduit par les mêmes choix dans le temps. Ainsi, dans les années 80-90, l'urgence en France est la relance des transports publics, qui se traduit dans de nombreuses villes par des investissements importants dans ce secteur¹⁰⁰. La Belgique tente elle aussi de suivre cette tendance afin de contrer une augmentation importante du taux de motorisation¹⁰¹. Ce n'est pas l'option choisie par quelques villes allemandes et néerlandaises qui en même temps, choisissaient de privilégier particulièrement le développement du vélo¹⁰². En 1985, développer les transports publics en milieu urbain est une des priorités inscrites dans le rapport de la Conférence européenne des Ministres des transports, avec la reconnaissance que le transport suscite sur l'environnement des effets nuisibles. Cependant, ces réflexions se cantonnent aux difficultés liées aux moyens de financement des infrastructures de transport public¹⁰³.

En 1995, dans un Livre vert publié par la Commission Européenne, une volonté de combattre la place de la voiture dans les déplacements urbains est menée pour les villes européennes. Ce Livre vert envisage comment augmenter l'attrait des transports publics par rapport à la voiture, afin d'introduire un changement dans les pratiques des usagers en espace urbain¹⁰⁴. Il souligne également la nécessaire intégration urbaine des modes individuels, comme la marche ou le vélo, afin de permettre l'interconnexion entre les différents modes de déplacement. Cette tentative de direction des pratiques des usagers vers des modes alternatifs à la voiture individuelle, que ce soit vers les transports en commun ou vers des moyens de déplacement non motorisés, est regroupée sous le terme « transfert modal » et apparaît comme un objectif stratégique énoncé dans ce Livre vert¹⁰⁵.

Même si elles sont complémentaires, les volontés politiques menées étaient donc de deux types distincts : améliorer l'offre de transports publics urbains et réduire l'espace dédié à

⁹⁸ Lavadinho, S., Pini, G., « Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain », *Observatoire Universitaire de la mobilité*, Genève, 2005, p. 1.

⁹⁹ Région wallonne : Portail de la mobilité : Plan Wallonie cyclable. Consulté le 02/05/2018.

¹⁰⁰ Héran, F., *Vélo et politique globale de déplacements durables*, Clersé, Université de Lille, 2012, p. 44.

¹⁰¹ Lebrun, K. & Hubert, H., « Les pratiques de déplacement à Bruxelles », *Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, 2013, Bruxelles, p. 37 : « Le tableau 17 montre une forte croissance du taux de motorisation ces trois dernières décennies en Belgique : +52% entre 1980 et 2010, passant de 321 voitures particulières pour 1.000 habitants en 1980, à presque une voiture pour deux habitants en 2010. »

¹⁰² Héran, F., *op cit*, p. 44.

¹⁰³ Rapport de la Conférence européenne des Ministres des transports 1985, p. 24.

¹⁰⁴ Livre vert de la Commission du 29 novembre 1995 intitulé « Un réseau pour les citoyens: comment tirer parti du potentiel des transports publics de passagers en Europe », p. 4.

¹⁰⁵ *Ibid*, p. 25.

l'automobile¹⁰⁶, en faveur des autres modes collectifs ou doux. Nous voyons donc que, dès les années 80, se sont développées des réflexions de la part de différents pouvoirs publics quant à la nécessité de revoir les déplacements urbains. Ce changement, Georges Amar le caractérise en véritable changement de paradigme, le paradigme de la mobilité :

En effet, tiré par la crise écologique latente de la mobilité et poussé par le développement rapide des technologies de l'information et de la communication (TIC), se produit sous nos yeux un véritable changement de paradigme : une évolution profonde et simultanée des usages, des outils, des acteurs, et finalement de valeurs, - voire *des imaginaires* [nous soulignons] - de la mobilité urbaine.¹⁰⁷

Nous le voyons, le transfert modal est devenu un des éléments stratégiques importants des différentes politiques nationales ou européennes en matière de mobilité.

Comme souligné plus haut, le transfert modal (ou report modal) est défini de différentes manières. Il peut s'agir d'un côté d'un simple changement d'un mode de transport et d'un autre lors d'un même déplacement¹⁰⁸. Nous avons également présenté une deuxième acception, qui consacre le transfert modal comme étant aussi le transfert d'usage de l'automobile vers les transports publics¹⁰⁹ ou doux¹¹⁰. Cette seconde définition précise le mode vers lequel le changement s'opère : de la voiture à un mode de transport en commun partagé comme le bus, le tram ou le métro, ou vers les modes doux, c'est-à-dire non motorisés comme la marche et le vélo. En considérant les éléments néfastes présentés ci-dessus que cause l'utilisation de la voiture, particulièrement en milieu urbain, nous nous concentrerons sur ce deuxième type de report modal.

L'intérêt d'examiner le transfert modal est double. D'abord, il permet d'observer les politiques publiques mises en place dans un espace donné ; en effet, l'usage des transports publics ou des modes doux dépend avant tout des aménagements et infrastructures développées pour favoriser leurs usages par les citoyens et de la qualité de ceux-ci. Ensuite, cela permet d'étudier le comportement des individus face à ces différents choix modaux mis en place par les politiques urbaines : s'intéresser aux choix qu'ils posent est pertinent pour évaluer si une politique particulière ou un mode de déplacement est plus efficace qu'un autre.

Ainsi le domaine choisi mêle à la fois l'environnement construit et les pratiques des usagers : « La thématique du report modal permet d'analyser la combinaison des logiques d'action sous-tendant les pratiques quotidiennes de transport, et par là même permet d'aborder l'expression spatiale des modes de vie »¹¹¹. Cependant, le transfert modal qu'essaient d'insuffler les pouvoirs publics n'est pas mécanique et des difficultés peuvent apparaître,

¹⁰⁶ Kaufmann V, *Sociologie de la mobilité urbaine : La question du report modal*, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Thèse n°1759, 1998, p. 4.

¹⁰⁷ Amar G, « Homo mobilis : le nouvel âge de la mobilité : éloge de la reliance », *Présence*, Limoges, 2010, p. 16.

¹⁰⁸ Thomann, S., *Report modal en périurbain et représentations de l'installation résidentielle*, Ministère des Transports, mars 2002, Paris, p. 4.

¹⁰⁹ Kaufmann, V., *Sociologie de la mobilité urbaine : La question du report modal*, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, 1998, p. 3.

¹¹⁰ Laugier R, « Ville et mobilité durables, synthèse documentaire pour le compte du CRDALN », Direction Générale Aménagement Logement Nature, février 2010, 11 pages, Page 8

¹¹¹ Kaufmann, V., *op cit*, p. 3.

spécifiquement pour encourager les usagers à changer de mode de déplacement¹¹². Il est donc pertinent de se poser la question de la cohérence des politiques publiques dans ce domaine face aux pratiques et croyance des usagers.

Même s'il ne s'agit pas d'une priorité politique nouvelle, le transfert modal demeure un aspect important dans les politiques publiques de mobilité dont l'installation est un processus de long terme. Ainsi, en 2011, seuls 16 % des travailleurs belges se rendaient sur leur lieu de travail en transport en commun¹¹³.

4.3 Volonté régionale et locale de réduire la voiture : imaginaire d'une mobilité alternative

Cette partie tente d'identifier un imaginaire à partir du matériel politique recueilli lors de l'analyse de documents officiels et autres, mais aussi suite aux entretiens menés.

Intéressons-nous d'abord au matériel régional. Avec le changement de majorité gouvernementale voté à la Région wallonne le 28 juillet 2017¹¹⁴, les travaux lancés par la précédente majorité concernant la mobilité ont été mis de côté pour entamer de nouveaux chantiers. En effet, il avait été mis sur pied par la majorité régionale PS-CDH une série de consultations de différents acteurs, afin d'élaborer un Plan Régional de Mobilité Durable (PRMD)¹¹⁵ qui devait servir de base afin de développer des pistes d'alternatives concrètes à la mobilité motorisée individuelle. Ensuite, « Il ne s'est plus passé grand-chose »¹¹⁶ dira Didier Castagne¹¹⁷ jusqu'au changement de majorité.

Le nouveau gouvernement MR-CDH, en se basant entre autres sur les avis émis lors du PRMD, a approuvé en novembre 2017 sa feuille de route intitulée « Vision FAST – mobilité 2030 », FAST étant l'acronyme de Fluidité, Accessibilité, Santé/sécurité et Transfert modal¹¹⁸. Le contenu de cette vision, développé plus bas, est en accord avec la déclaration de politique régionale du 25 juillet 2017, celle-ci appuyant une volonté de réduire l'usage de la voiture en milieu urbain¹¹⁹. À côté de cette déclaration d'objectifs politiques, de nombreux documents officiels émanant de l'administration régionale sont publiés, comme CeMaphore et CeMathèque, dossiers périodiques qui abordent l'actualité de la mobilité en Région wallonne, en Belgique et à l'étranger. D'autres publications officielles existent, telles que des guides des aménagements piétons ou cyclables. En parallèle avec d'autres, ces documents sont analysés dans ce qui suit car ils adoptent une réflexion fournie et globale sur la mobilité de chez nous et d'ailleurs.

¹¹² Mirabel, F., & Reymond, M., « Vers une réduction de la place de l'automobile en ville », *Économie des transports urbains*, La Découverte, 2013, pp. 95-112

¹¹³ SPF Mobilité et Transports, La filière transport en commun : guide des bonnes pratiques en matière de mobilité durable pour les déplacements domicile-travail, février 2014, p. 2.

¹¹⁴ Portail de Wallonie : Le Gouvernement wallon. Consulté le 05/05/2015.

¹¹⁵ Tel que le CRAT (Commission Régionales de l'Aménagement du Territoire), Avis relatif au Plan Régional de Mobilité Durable, 15 décembre 2014.

¹¹⁶ Interview Didier Castagne.

¹¹⁷ Pour rappel : Il est membre de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité (DGO2) et particulièrement du département de la stratégie de la mobilité wallonne.

¹¹⁸ Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal FAST, Vision de la mobilité wallonne à 2030.

¹¹⁹ Déclaration de politique régionale, « La Wallonie plus forte », Namur, 25 juillet 2017, p. 24.

Les outils régionaux cités ci-dessus seront utilisés ultérieurement pour en sortir les éléments principaux.

En ce qui concerne les outils locaux qui encadrent la mobilité, différents éléments interviennent ici. Tant lors des interviews que dans les recherches documentaires, les plans communaux de mobilité sont considérés comme centraux. En effet, même s'ils ont une valeur indicative¹²⁰, non obligatoire donc, ils traduisent les visions que l'autorité souhaite voir se développer sur son territoire. Ces plans sont au nombre de trois à Liège : le Plan Communal de Mobilité, le Plan Intercommunal de Mobilité et le Plan Urbain de Mobilité.

Le Décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale est l'acte fondateur de ces plans. Ces plans sont importants pour comprendre la politique de mobilité communale, car ils construisent les lignes directrices, les objectifs pour la mobilité locale de demain¹²¹. En considérant que ces plans sont élaborés en collaboration avec la Région wallonne et suivis par une commission ad hoc¹²², ce sont aussi des outils permettant l'articulation des objectifs à la fois de la région et de la ville. Ces objectifs et lignes directrices sont présentés et intégrés aux interviews politiques dans les points 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3 et 4.3.4 suivant.

Quelques précisions quant aux outils locaux autour de la mobilité sont toutefois nécessaires à apporter.

Penchons-nous d'abord sur le Plan Communal de Mobilité (PCM). Celui-ci a pour but d'organiser des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activité à l'échelle de la commune et de réaliser un développement territorial cohérent en matière de mobilité¹²³. Le premier plan à Liège a été finalisé en 2004 et une version actualisée devrait être publiée d'ici la fin de l'année¹²⁴¹²⁵.

Ensuite, plusieurs communes voisines de taille moyenne peuvent agir de concert pour penser leur mobilité. C'est dans ce cadre qu'est constitué le Plan Intercommunal de Mobilité (PICM). Ces plans sont au nombre de 4 en Wallonie et ne concerne pas la Ville de Liège.

Enfin, un ensemble de communes situées dans une agglomération urbaine peuvent se joindre et concevoir ensemble un Plan Urbain de Mobilité (PUM). À l'échelle de cette agglomération urbaine¹²⁶, ce plan a pour objectif l'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activité et la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité¹²⁷. L'agglomération liégeoise, en

¹²⁰ Art 8 et 22 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale.

¹²¹ Voir interview M. Castagne. Ces plans communaux ont une durée de vie d'environ 15 ans. Une fois cette période passée, il est nécessaire de le modifier pour l'adapter aux potentielles nouvelles problématiques.

¹²² Art 13 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale.

¹²³ Art 12, §2 du décret du 1^{er} avril relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale.

¹²⁴ Interview Juan Cortes Leclou.

¹²⁵ Portail Ville de Liège, mobilité, plan communal de mobilité, consulté le 10/04/18.

¹²⁶ Art 2 du décret : une agglomération urbaine est un ensemble de communes définies par le Gouvernement qui constitue un bassin cohérent en termes de déplacements urbains autour de Charleroi, La Louvière, Liège, Mons, Namur, Tournai et Verviers.

¹²⁷ Art 3 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale.

application d'un arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004¹²⁸, est limitée à l'arrondissement de Liège et concerne 24 communes¹²⁹. La conception des PUM résulte d'une réflexion à un niveau plus large que celui de la ville elle-même¹³⁰. Pour l'instant, seul le PUM de l'agglomération liégeoise a été entrepris, même s'il n'a pas encore été validé par le Gouvernement wallon. Le PUM n'a donc pas été publié sous sa forme finale, mais bien sous une forme intermédiaire¹³¹.

Dans les points suivants seront développés des éléments qui se retrouvent à la fois dans les documents officiels présentés ci-dessus et abordés dans les interviews et qui traduisent une certaine vision et un imaginaire particulier de la mobilité. Nous présenterons d'abord l'idée partagée d'un changement de mobilité. Nous aborderons ensuite les solutions et alternatives soulevées, suivie de la « Mobility as a service ». Les positions politiques autour de la mobilité suivront et une synthèse des visions de la mobilité par les différentes autorités clora cette partie.

4.3.1 Nécessité d'un changement de mobilité : réduire la voiture en centre urbain

Il est un constat partagé par tous : la mobilité en milieu urbain doit changer. Comme nous l'avons démontré plus haut, la voiture était lors du siècle dernier au centre de la ville et la Ville de Liège ne dérogeait pas à ce principe : « (...) il faut que le monde puisse arriver en ville, mais aussi que les habitants puissent sortir et accéder rapidement aux autoroutes (...) on a détruit le quartier Sainte-Marguerite pour y mettre l'autoroute urbaine (...) c'est ça qui a tué la ville »¹³². Ce passage montre l'importance accordée à la voiture à Liège dans la deuxième moitié du siècle dernier.

Un renouveau en termes d'aménagement du territoire et de mobilité s'est tout doucement développé à Liège, notamment par les travaux de réaménagement de la Place Saint-Lambert conçus et exécutés par Claude Strebelle, qui considérait lui-même la nécessité de mettre un terme à « ce type d'urbanisme marqué par l'importance de l'automobile »¹³³. Ces changements incrémentaux sont encore à l'œuvre aujourd'hui et constituent toujours un objectif central dans les politiques publiques : celui de réduire la place de la voiture en zone urbaine. Ainsi, c'est dans les différents outils présentés ci-dessus que cet objectif est traduit. Au niveau de la région, la déclaration de politique régionale du 25 juillet 2017 souligne que « des efforts seront consentis afin que la part modale de la voiture individuelle diminue, au profit des autres modes (bus, train, vélos, marche à pied,...) ». Parallèlement, le document « Vision FAST – mobilité 2030 » soutient qu'en Wallonie, considérant qu'il y a lieu de

¹²⁸ Leblanc, J-F., « Le Plan Urbain de Mobilité (PUM) de Liège ou comment une étude technique devient la fondation d'une supracommunalité concertée », *Les Cahiers nouveaux*, juin 2014, n°88, p. 86.

¹²⁹ Les communes concernées par le PUM : Ans, Awans, Aywaille, Bassenge, Beyne-Heusay, Blegny, Chaudfontaine, Comblain-au-Pont, Dalhem, Esneux, Flémalle, Fléron, Grâce-Hollogne, Herstal, Juprelle, Liège, Neupré, Oupeye, Saint-Nicolas, Seraing, Soumagne, Sprimont, Trooz et Visé.

¹³⁰ Interview Didier Castagne.

¹³¹ Plan Urbain de Mobilité - PUM de Liège, Rapport intermédiaire n°2, Document de préparation de la Conférence des Bourgmestres et Echevins de l'urbanisme du 26/09/2008.

¹³² Interview Pierre Bricteux.

¹³³ Frankignoulle P, « Le rôle fédérateur d'un architecte. Entretien avec Claude Strebelle », *A+ Architecture in Belgium*, 2001, Liège, p. 115.

réduire l'encombrement routier entre autres en augmentant le taux de remplissage des voitures, il est nécessaire de réduire la part modale de la voiture individuelle.

Au niveau local, le dernier plan communal de mobilité achevé date de 2004. Étant donné que sa réactualisation n'est pas encore disponible, c'est sur ce document datant de 14 ans que nous nous penchons. Pour la zone P2, le PCM soutient que l'ouverture de la liaison E25-E40 a permis de désengorger le trafic dans les quartiers sud de la ville et le long de la Meuse¹³⁴. Toutefois, il était déjà souligné que la saturation progressive de cette nouvelle autoroute allait entraîner une hausse de trafic sur l'ensemble des autres points d'accès de la ville¹³⁵.

Une étude menée par Transport and Mobility Leuven en 2008, portant sur la congestion du trafic en Belgique, estime que les pertes de temps¹³⁶ et les heures perdues dans les véhicules donnent une bonne indication de la congestion. L'institut analyse ces éléments et souligne que, bien que moins élevée qu'en Flandre et à Bruxelles, la perte de temps dans les véhicules est supérieure à Liège que la moyenne en Wallonie¹³⁷. Force est de constater que malgré des aménagements tels que la place Saint-Lambert ou la liaison E25-E40, Liège fait toujours face à des problèmes de congestion¹³⁸.

La nécessité de réduire la part modale de l'auto est aussi soulignée dans le PUM qui présente la nécessité pour la zone urbaine dense « [de] maîtriser et réduire la présence de la voiture »¹³⁹. Réduire la dépendance à la voiture n'est pas qu'une affaire de plans particuliers de mobilité, souligne le SPW dans son dossier CeMathèque, mais doit être pensé en parallèle avec l'aménagement du territoire et la politique d'urbanisme, par exemple en densifiant les centres urbains et les zones permettant une accessibilité multimodale, de manière à limiter les déplacements et offrir des alternatives au « tout à la voiture », « de traduire l'usage attendu de l'espace public dans son aménagement »¹⁴⁰.

Nous le voyons, il y a un consensus sur le fait que la place de la voiture à Liège pose question et que des aménagements spécifiques sont nécessaires afin de pallier cela. Cependant, il ne s'agit pas de bannir la voiture en ville, mais d'en réduire son utilisation. Ainsi, Didier Castagne de la DGO2 soutient que si la voiture fait partie du problème, elle fait aussi partie de la solution, en revoyant son utilisation¹⁴¹. Nous abordons davantage dans le point suivant les alternatives et les solutions proposées.

¹³⁴ Plan communal de mobilité, rapport de synthèse 2004, p. 8.

¹³⁵ *Ibid.*, p. 8.

¹³⁶ Transport & Mobility Leuven, *Analyse de la congestion routière en Belgique*, Rapport pour le SPF Mobilité et Transports, octobre 2008, p.33 : « Les pertes de temps moyennes sont définies comme la différence entre la durée de voyage moyenne et la durée de voyage sur un réseau non chargé avec un trafic fluide. Elles indiquent combien de temps un véhicule moyen perd par km sur une heure moyenne dans une période. »

¹³⁷ Transport & Mobility Leuven, *Analyse de la congestion routière en Belgique*, Rapport pour le SPF Mobilité et Transports octobre 2008, p. 35.

¹³⁸ Voir aussi : RTC Télé Liège, « Liège, embouteillage en hausse », Reportage vidéo, 31/03/15, le 10/04/18

¹³⁹ Leblanc, J-F., « Le Plan Urbain de Mobilité (PUM) de Liège ou comment une étude technique devient la fondation d'une supracommunalité concertée », *Les Cahiers nouveaux*, juin 2014, n°88, p. 87.

¹⁴⁰ Service Public de Wallonie, « L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité, liens et interactions entre les outils », CeMathèque, n°20, avril 2007, p. 4.

¹⁴¹ Interview Didier Castagne.

4.3.2 Alternatives et solutions à ce constat : le transfert modal dans les politiques publiques liégeoises

Comme il a été brièvement présenté ci-dessus, la multimodalité s'est élevée comme un moyen de réduire l'usage de la voiture. En effet, si une multitude d'autres modes de déplacement sont à la disposition de l'utilisateur, celui-ci disposera d'un large choix afin de répondre à son besoin de la manière dont il le désire. Le transfert modal est concerné, car il est compris dans un ensemble plus grand qu'est la multimodalité, avec comme point convergeant la volonté de réduire la part modale de la voiture. C'est un objectif tenu par les pouvoirs publics et qui se retrouvent dans de nombreux documents (PUM¹⁴², Transurbaine¹⁴³, FAST¹⁴⁴) et a été à chaque fois souligné lors des interviews comme étant l'objectif principal dans le domaine de la mobilité à Liège. Toutefois, c'est dans le Plan communal de mobilité que la multimodalité est exposée de manière la plus fournie.

Dans le Plan Communal de Mobilité de 2004 de Liège, trois solutions sont apportées pour maîtriser la circulation automobile et doivent se retrouver dans la réalisation des politiques publiques.

Le PCM met d'abord l'accent sur une politique d'aménagement du territoire, entre autres en limitant l'étalement urbain et en structurant l'agglomération autour des axes lourds de transports en commun¹⁴⁵.

De plus, selon le PCM, « un véritable concept multimodal de déplacement doit pouvoir se mettre en place ces prochaines années »¹⁴⁶. Ce point est important, car il offre des pistes pour mettre en place concrètement la multimodalité en citant six éléments sur lesquels doit se baser le concept de multimodalité.

- 1. Une offre autoroutière concentrique forte est à développer pour permettre aux flux automobiles de contourner la ville, doublée de mesures pour réduire le trafic sur les principaux accès à la zone dense de la ville, la zone P2.
- 2. L'importance d'une desserte en transport en commun public de qualité dans la zone dense (P2) et dans les quartiers périphériques est soulignée.
- 3. Il est nécessaire d'avoir un réseau de transport en commun fort le long de plusieurs axes de structuration.
- 4. La création de points d'échanges intermodaux est recommandée pour capter des usagers automobiles aux portes de la zone urbaine dense (P2) et les reporter sur le réseau TEC.
- 5. Une politique de stationnement cohérente doit être mise en place, permettant de favoriser les usagers de courte et de moyenne durée (fréquentation des commerces et services).

¹⁴² Plan Urbain de Mobilité- PUM de Liège, Rapport intermédiaire n°2, Document de préparation de la Conférence des Bourgmestres et Echevins de l'urbanisme du 26/09/2008, p. 9.

¹⁴³ Groupement de Redéploiement Économique de la Province de Liège, *La Transurbaine Liège*, Les Cahiers du GRE-Liège, 2012, p. 10.

¹⁴⁴ Interview Pierre Bricteux.

¹⁴⁵ PCM, *op cit*, p. 27.

¹⁴⁶ PCM, *op cit*, p. 32.

- 6. Enfin, il faut valoriser l'usage des modes doux (piétons, vélo).

Enfin, la troisième et dernière solution proposée par le PCM concerne une sensibilisation et la formation des publics cibles à des modes de déplacement alternatifs.

Comme nous venons de le découvrir, la multimodalité en zone P2 doit se réaliser en se focalisant autour de 6 points. Dans les développements suivants, nous les analysons à l'exception du premier qui vise l'offre autoroutière concentrique forte, car celle-ci est majoritairement constituée à l'extérieur de notre zone P2. Nous faisons donc le choix d'analyser l'offre de transport en commun en zone P2¹⁴⁷ (ce qui rencontre les points deux et trois), le point quatre¹⁴⁸ (la création de points d'échange intermodaux), le point cinq (mise en place d'une politique de stationnement cohérente, analysée dans la partie « Mobility as a service »¹⁴⁹) et le point six visant la valorisation de l'usage des modes doux¹⁵⁰. Ces différents points sont ceux qui illustrent au mieux la volonté du PCM de mettre en place la multimodalité et donc le transfert modal.

4.3.2.1 Réseau de transport en commun de bus : de l'inefficacité reconnue aux pistes d'amélioration

Afin d'évaluer l'étendue du transport public à Liège, il est reproduit en annexe (n°3) une carte des différentes lignes de bus de la société TEC. L'offre routière de transport en commun à Liège se limite pour l'instant aux bus. En analysant cette carte, nous pouvons constater que de nombreuses lignes quadrillent l'espace qui correspond à notre étude. Cette desserte couvre l'ensemble du territoire et est renforcée par plusieurs lignes sur les axes principaux. Cependant, l'annexe suivante (n°4) souligne une faible vitesse commerciale de ces bus sur certains axes, dont l'axe principal Guillemains - Saint-Lambert, malgré des passages en site propre. Même si cette carte date de 1999, ce fait est toujours actuel, relève notamment Willy Demeyer¹⁵¹. Cette faible vitesse de service est également soulignée également par Pierre Bricteux : « La vitesse commerciale n'est pas attractive, on est serré, secoué (...) ce n'est pas attractif »¹⁵². Afin d'améliorer ce point, différents aménagements ont été entrepris ou sont en cours de réflexion, comme l'instauration d'un nouveau système de perception des recettes de trafic automatisé baptisé TEC IT EASY¹⁵³, la création d'un maximum de sites propres au bus¹⁵⁴, ou l'installation de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service¹⁵⁵. La construction

¹⁴⁷ Voir point 4.3.2.1 et 4.3.2.2

¹⁴⁸ Voir point 4.3.2.1

¹⁴⁹ Voir point 4.3.3

¹⁵⁰ Voir point 4.3.2.3

¹⁵¹ Willy Demeyer, « Note de synthèse sur le tram », 26/01/2017, consulté le 11/04/18 : « Il en résulte que, malgré la présence de sites réservés, les vitesses moyennes des bus sont très faibles entre la gare des Guillemains et la Place Saint-Lambert : 11,4 km/h le matin et 10,8 km/h le soir. L'image du transport public s'en trouve dégradée. En comparaison l'objectif du tram est d'atteindre 20 km/h. »

¹⁵² Interview Pierre Bricteux.

¹⁵³ TEC Liège-Verviers, Rapport annuel 2013 : Système permettant d'acheter un titre de transport à l'extérieur du bus et de le valider seul dans le bus.

¹⁵⁴ Interview Jacques Bertrand.

¹⁵⁵ Interview Jacques Bertrand et Juan Cortes Leclou : un bus à haut niveau de service est un bus qui bénéficie d'une fréquence accrue et évolue sur un axe priorisé par rapport aux autres modes.

d'un tram permettra également d'assurer une vitesse commerciale plus élevée et d'améliorer le confort. Ce point est développé plus bas.

Pour ce qui est de la réalisation de point d'échanges intermodaux permettant de capter des usagers automobiles aux portes de la zone urbaine dense (P2) pour les reporter sur le réseau TEC, la Ville de Liège dispose de deux parkings relais situés en périphérie immédiate de la Ville (Angleur et Jemeppe) et projette d'en réaliser un autre à l'arrivée de l'E313 dans le quartier de Sainte-Walburge. Ces parkings, gratuits, présentent l'avantage de pouvoir se rendre rapidement dans le centre-ville grâce à la desserte de bus. Parallèlement à la construction du tram, deux parkings en bout de ligne sont prévus, à Sclessin et Bressoux. Ces politiques d'aménagement visent à réduire l'utilisation de la voiture en ville et à éviter le phénomène de « voiture ventouse » dans le centre¹⁵⁶.

Par la sélection de ces quelques points présents dans le PCM de 2004, nous montrons que la Ville de Liège, seule ou avec le concours de la société de transport en Région wallonne (SRWT), prend des initiatives concrètes afin de promouvoir la multimodalité. Le projet du tram à Liège va permettre la création de nouvelles infrastructures et d'améliorer la vitesse commerciale sur certains axes. Le projet est détaillé dans le paragraphe suivant.

4.3.2.2 Le projet du tram liégeois : de la révolution annoncée aux critiques réalisées

Dans le paysage urbain liégeois en général, et dans la politique de mobilité particulièrement, le projet du tram est annoncé comme allant révolutionner la ville. Le mot « révolution » est lui-même employé à plusieurs reprises lors des interviews menées¹⁵⁷, notamment par Pierre Bricteux : « Il [le tram] devait déjà être là. Mais ici, voilà, ce n'est pas une évolution, c'est une révolution. Le fonctionnement de la ville va changer, l'attractivité aussi, ça j'en suis convaincu. »¹⁵⁸.

Longtemps discuté et attendu, le projet géré par la Société régionale wallonne du Transport (SRWT) se dessine doucement et verra le jour, selon nos informations pour 2022. C'est un projet de grande ampleur pour la Ville et sa périphérie. Il permet de répondre au manque d'attractivité du transport public à Liège. Que ce soit au niveau de sa vitesse commerciale¹⁵⁹, de sa capacité à répondre à la demande ou de son confort, sa mise en place a pour ambition d'apporter des améliorations au service du bus actuel dans le centre qui, avec un flux de voyageurs estimé entre 50 000 et 60 000 personnes par jour d'ici à 2025, ne pourra plus répondre correctement à la demande de déplacement¹⁶⁰. Le tracé s'étendra sur une longueur de 11,5 km en fond de vallée et desservira 21 stations¹⁶¹.

Le site internet de présentation, nous présente de nombreux avantages : débit capable de répondre à des besoins élevés, transfert modal de la voiture individuelle au tram grâce aux

¹⁵⁶ Interview Jacques Bertrand.

¹⁵⁷ Interview Didier Castagne.

¹⁵⁸ Interview Pierre Bricteux.

¹⁵⁹ Annoncée à 20km/h

¹⁶⁰ Groupement de Redéploiement Économique de la Province de Liège, *La Transurbaine Liège*, Les cahiers du GRE-Liège, 2012, p. 10.

¹⁶¹ KeskiStram, « Pourquoi un tram ? », consulté le 12/04/18.

parkings relais, développement économique et structuration du territoire, diminution des nuisances environnementales, image dynamique du transport collectif et de la ville, la sécurité des déplacements et enfin la qualité de vie en limitant la congestion¹⁶².

Le changement de mode devrait se faire en bout de ligne, là où, comme présenté ci-dessus, des parkings relais seront installés : « Il y a un changement de mode qui doit se faire en périphérie, là où on a la place sur l'espace public »¹⁶³. En plus des espaces réservés en bout de ligne pour que l'utilisateur laisse sa voiture, le tram va reprendre de l'espace jusque-là dédié à la voiture, en diminuant par endroit des voies pour les réserver au tram et à la mobilité douce. Par conséquent, ce projet tente de réduire l'accessibilité à la ville en voiture, mais en proposant des alternatives à celle-ci¹⁶⁴, en vue d'un transfert modal aux abords de celle-ci.

Ce projet n'est pas qu'un projet de mobilité, mais est aussi un projet de réaménagement urbain et de rénovation urbaine. En effet, le directeur technique du projet, Jacques Bertrand, souligne que le tram est un important projet d'urbanisme, car il va permettre de construire des échanges entre des zones ayant besoin d'un redéploiement économique : « Cela va permettre aussi à des gens de l'extérieur de la ville de revenir investir dans le centre »¹⁶⁵. De plus, le tram va permettre une redistribution de l'espace public en donnant plus de place à la mobilité douce tout au long de l'axe du tram. Il s'agit donc ici d'un projet de mobilité, mais qui a vocation à couvrir bien plus que la mobilité à Liège, c'est ce que soutiennent les différents acteurs dans le projet¹⁶⁶.

Cependant, le projet n'a pas attiré que du soutien. Différentes voix se sont élevées dans le débat public pour critiquer le projet. L'ASBL urbAgora s'est fait entendre à maintes reprises en alimentant le débat sur ce projet. Cette association, créée en 2008, se donne comme mission de documenter et d'alimenter le débat urbain dans l'agglomération liégeoise avec un intérêt particulier pour différents domaines dont la mobilité.

L'association a présenté un ensemble de critiques, notamment au cours d'une conférence en octobre 2011¹⁶⁷. Parmi les principales critiques, relevons celles-ci :

- Ce projet ne s'adresse pas aux zones les plus peuplées de la Ville, là où la congestion est importante. Ainsi, la rive droite et le quartier Saint-Léonard sont ignorés.
- C'est le critère de la vitesse commerciale qui a été privilégié pour la sélection des arrêts et du parcours. Pour urbAgora, il faut davantage tenir compte du temps de parcours réel de porte à porte pour les usagers et aller également plus près de ceux-ci, à contre-courant du projet actuel, qualifié de « tangentiel aux quartiers » car le tracé choisi longe les quartiers plutôt que d'y pénétrer.
- L'association critique les choix liés au rabattement des usagers du bus sur le tram. En effet, certaines lignes de bus complémentaires au tracé du tram seront supprimées. Par

¹⁶² *Ibid.*

¹⁶³ Interview Pierre Bricteux.

¹⁶⁴ Interview Pierre Bricteux.

¹⁶⁵ Interview Jacques Bertrand.

¹⁶⁶ Aménagement du territoire (Pierre Bricteux), SRWT (Jacques Bertrand), DGO2 (Didier Castagne).

¹⁶⁷ Riga, J., & Schreur, F., urbAgora ASBL, « Un tram contre la ville ? Un commentaire critique des études techniques du tram de Liège », Conférence de presse du 19 octobre 2011, Liège.

exemple, il est prévu que la ligne 58 sera adaptée et démarrera en bout de ligne, à Sclessin, sans passer par les Guillemins comme actuellement. Donc, un navetteur arrivant à la gare des Guillemins pour se rendre au Sart Tilman devra prendre d'abord prendre le tram jusque Sclessin puis le bus vers le Sart Tilman. Considérant que la rupture de charge¹⁶⁸ est assez pénalisante pour les usagers, ce choix n'est pas optimal souligne l'ASBL¹⁶⁹.

Lors de chacune de nos interviews, le projet du tram a été défendu et porté comme étant un projet à la construction solide et nécessaire à la Ville de Liège et des réponses aux critiques ont été adressées par les autorités impliquées dans ce dossier. Ainsi, le projet de départ était d'aller jusque Seraing et Herstal, mais vu les contraintes financières, le projet a été rétréci par le Gouvernement wallon¹⁷⁰. De plus, le rayon d'influence d'un arrêt de tram est d'environ 500 mètres, ce qui permet de ne pas passer dans les quartiers aux rues étroites qui demanderait des aménagements spécifiques souligne Jacques Bertrand¹⁷¹. Ensuite, la vitesse commerciale est primordiale pour avoir un réseau attractif et que les trams lents ne correspondent plus à la nécessité actuelle. Enfin, concernant le rabattement de certaines lignes de bus sur le réseau du tram, Jacques Bertrand soutient que c'est nécessaire pour remplir le tram¹⁷² et que des aménagements spécifiques doivent être encore décidés pour ces lignes, dont la ligne 58¹⁷³.

4.3.2.3 La mobilité douce : des textes à la réalisation

La mobilité douce est également un point important dans les orientations politiques en termes de mobilité. Au niveau régional, les déplacements doux, à savoir piétons et à vélo, font l'objet de différentes attentions. D'abord, dans la Déclaration de Politique Régionale de 2017, c'est dans une perspective de sécurisation des infrastructures que sont pris en compte les piétons et les cyclistes en vue de favoriser leurs déplacements¹⁷⁴. Dans le document FAST, le Gouvernement wallon assure que l'utilisation du vélo en zones urbaines sera favorisée, comme complément d'autres modes sur les premiers et derniers kilomètres. Pour ce qui est de la marche, le même Gouvernement assure que des mesures particulières seront prises en termes d'infrastructures (sécurisation des zones piétonnes, entretien...) et de prise de conscience des bienfaits de la marche¹⁷⁵.

Au niveau local, la promotion des modes de déplacements doux est également de mise et ce, dans différents matériels. Tout d'abord, le Plan Communal de Mobilité (PCM) de 2004¹⁷⁶, en évoquant le « concept multimodal d'organisation des déplacements » souligne qu'une

¹⁶⁸ Rupture de charge : Moment où s'opère un changement de moyen de transport dans un même trajet pour une marchandise ou des passagers dans le cas d'un transport en commun. Source : www.glossaire-internationale/rupturedecharge

¹⁶⁹ L'ensemble des critiques a été présenté également par François Thoreau dans : Thoreau F, « Mobilité : la saga du tram à Liège », Politique : Revue de Débats, 73, 2012, p.72-77.

¹⁷⁰ Interview Juan Cortes Leclou.

¹⁷¹ Interview Jacques Bertrand.

¹⁷² Interview Pierre Bricteux.

¹⁷³ Interview Jacques Bertrand.

¹⁷⁴ Déclaration de Politique Régionale 2017, p. 26.

¹⁷⁵ Gouvernement wallon, « Fluidité, Accessibilité, Sécurité, Santé, Transfert modal, Vision de la mobilité wallonne à 2030 », 08/11/2017, p. 4.

¹⁷⁶ Plan Communal de Mobilité (PCM), rapport de synthèse 2004, p. 27.

valorisation de l'usage des modes doux est à mettre en place. Ce PCM consacre un chapitre particulier aux déplacements en vélo également, intitulé « Plan communal d'Itinéraire Cyclables »¹⁷⁷, et un autre aux déplacements piétons, intitulé « Cheminements piétons et Personnes à mobilité réduite »¹⁷⁸. Dans ces chapitres sont précisés différents aménagements à concrétiser pour la réalisation de liaisons piétonnes dans le centre (comme réalisé en 2010 pour la rue de la casquette¹⁷⁹, la rue Saint-Rémy et la rue du diamant), ou la réalisation d'itinéraires reliant l'hyper-centre aux quartiers d'habitats périphériques à pied ou à vélo¹⁸⁰. Dans le Plan Urbain de Mobilité (PUM), seuls les déplacements en vélo font l'objet d'attention, en soulignant qu'il s'agit d'un domaine en plein essor dont il est nécessaire de considérer à l'échelle de l'agglomération¹⁸¹.

D'autres plans visant la mobilité douce ont été réalisés. Par exemple, Pour spécifier les orientations à suivre dans ce domaine, un « Plan Piéton »¹⁸² a été adopté en 2004 et un « Plan Communal Cyclable »¹⁸³ en 2001. En pratique, nous pouvons observer différents aménagements supplémentaires réalisés en vue de promouvoir l'usage des modes doux dans la zone P2 : la réalisation d'une passerelle cyclopiédestre en 2016 nommée « La Belle Liégeoise », des aménagements des quais de Meuse ou la réalisation d'un « corridor vélo » aux abords de la place du Vingt-Août¹⁸⁴. Selon le journal local La Meuse, des réflexions sur l'agrandissement des zones piétonnes du centre-ville sont à l'œuvre¹⁸⁵.

Nous le voyons, une série d'aménagements spécifiques sont réalisés afin de donner à l'utilisateur un choix modal pluriel en vue de remplacer la voiture. D'autres projets sont imaginés à Liège pour élargir le choix modal. Par exemple, la construction de 2 téléphériques urbains est envisagée et est à l'étude, le premier reliant l'esplanade Saint-Léonard à l'hôpital de la Citadelle et le deuxième Sclessin au Sart Tilman¹⁸⁶. Un autre projet lancé par la consultation populaire « réinventons Liège » envisage « l'intégration de la navette fluviale dans le réseau global de transport public liégeois », navette dont l'utilisation est aujourd'hui principalement touristique¹⁸⁷. Des réflexions afin de promouvoir la multimodalité à Liège sont donc menées et ce, à la fois par les autorités publiques et les citoyens.

Le point suivant se penche sur le rapport que l'utilisateur entretient avec sa mobilité ainsi que sur un outil afin de mieux choisir celle-ci.

¹⁷⁷ *Ibid*, p.49.

¹⁷⁸ *Ibid*, p.50.

¹⁷⁹ Le Soir, « Liège : le centre-ville porté par ses magasins branchés », 09/06/2015 consulté le 08/05/2018.

¹⁸⁰ Plan Communal de Mobilité (PCM), rapport de synthèse 2004, p. 49 : Botanique-Guillemins-Fragnée-Sclessin/ Longdoz-Grivegnée-Chênée.

¹⁸¹ Plan Urbain de Mobilité-PUM de Liège, Rapport intermédiaire n°2, Document de préparation de la Conférence des Bourgmestres et Echevins de l'urbanisme du 26/09/2008, p. 9.

¹⁸² Ville de Liège, « Etude du Plan Piéton de la Ville de Liège, Rapport définitif », Janvier 2004, 31 p.

¹⁸³ Ville de Liège, « Plan Communal Cyclable 2012-2015 », 05/09/2011, 95 p.

¹⁸⁴ RTBF, « Liège : bientôt un « corridor vélo » aux abords de l'université », 14/01/2017, consulté le 08/05/2018 : Projet dont la réalisation devrait se terminer fin 2018.

¹⁸⁵ La Meuse, « Tout le centre de Liège bientôt en piétonnier », 30/07/2014, consulté le 05/05/2018.

¹⁸⁶ Le Soir, « Les deux premiers téléphériques urbains de Wallonie sont à l'étude à Liège », 27/05/2018, consulté le 28/05/2018.

¹⁸⁷ Réinventons Liège, « Etudier la navette fluviale comme transport public », consulté le 28/05/2018.

4.3.3 Mobility as a service

Le changement de rapport de l'utilisateur face à sa mobilité est également un élément qui s'est retrouvé à la fois dans les documents officiels parcourus que dans les interviews. En effet, tous soulignent que l'enjeu est de concevoir la mobilité plutôt comme un ensemble de services disponibles que l'utilisateur choisit selon ses besoins plutôt que comme un élément statique qui s'impose à tous. La création d'une plate-forme virtuelle de type application mobile qui rassemblerait toutes les offres de transport (transport en commun, taxi, voiture partagée, location de voiture, vélo partagé...) en un seul système est envisagée. Cette application permettrait de voir le temps de déplacement en temps réel, mais aussi de payer directement le service choisi. Cette réflexion porte l'appellation de « Mobility as a service » ou « Maas »¹⁸⁸ et émerge dans différentes villes¹⁸⁹. Dans cette réflexion, basée sur l'utilisation plutôt que la possession du moyen de déplacement, nous retrouvons le projet liégeois « Shop & Go »¹⁹⁰, en cours de développement. Celui-ci permettra de visualiser à l'aide d'une application mobile les places de stationnement disponibles dans certaines zones, et d'obtenir une demi-heure gratuite. Cette dernière est un premier pas vers la « Maas », car elle permet d'avoir un aperçu global de la situation de parking, et ce, avec l'aide d'une application mobile disponible en permanence qui permettra à l'utilisateur de mieux choisir son mode de mobilité. En effet, si ce dernier constate qu'aucune place de stationnement n'est libre dans la zone visée, il pourra envisager d'autres modes pour s'y rendre. Ce projet rentre dans l'objectif d'offrir une politique de parking plus cohérente à Liège, objectif présent dans le Plan Communal de Mobilité de 2004, mais aussi dans la vision de la mobilité wallonne à 2030 « FAST »¹⁹¹.

4.3.4 Position des groupes politiques liégeois sur la mobilité

La politique multimodale menée par la Région et la Ville est globalement partagée par l'ensemble des partis au Collège communal. Toutefois, des critiques se font parfois entendre sur des projets particuliers. Ainsi, même si le projet du tram rencontre le soutien des différents partis du Collège communal, certains d'entre eux sont plus critiques quant aux modalités de réalisation. Ainsi, François Schreuer, seul membre du parti Vega au conseil communal et actif dans l'ASBL urbAgora¹⁹², a relayé au Conseil communal les critiques qui ont été reprises ci-dessus. Le groupe ECOLO liégeois soutient ces critiques est prêche pour la construction simultanée d'une deuxième ligne de tram¹⁹³.

Quant au MR liégeois, il fustigeait la passivité du collège communal face au tram et conseillait d'aménager au plus vite des parkings relais en périphérie, en attendant un mode de

¹⁸⁸ Le CeMaphore, « Maas - Mobility as a service : mobilité de demain ? », SPW Editions, n°140, mars 2018, p. 4-5.

¹⁸⁹ Goodall, W. & Dovey Fishman, T., « The rise of mobility as a service, reshaping how urbanites get around », *Deloitte Review*, 2017, Issue 20, p. 115.

¹⁹⁰ Portail de la Ville de Liège, projet shop-go, consulté le 12/04/18.

¹⁹¹ FAST, *op cit*, p.6 : « Les systèmes de transport intelligents sont des applications avancées qui visent à fournir des services innovants liés aux différents modes de transport et à la gestion de la circulation. ».

¹⁹² François Schreuer, blog internet, consulté le 12/04/18.

¹⁹³ RTC Télé Liège, « Tram à Liège, ECOLO inquiet », Reportage vidéo, 03/02/09, consulté le 28/05/18,

transport plus structurant¹⁹⁴. Même si ce parti semble en accord avec la volonté de transfert modal, il nous a été rapporté lors des interviews la réticence de ce parti face à la réduction de la place de la voiture en ville¹⁹⁵. Ces critiques ne sont cependant pas consignées dans des traces écrites et officielles.

En ce qui concerne les usagers, la politique de mobilité actuelle rencontre un soutien général, en tout cas de l'avis des responsables interrogés. Les usagers sont conscients des nécessités de changer leur mode de déplacement, mais en pratique, certaines personnes souhaitent encore garder la possibilité de se rendre dans le centre avec leur voiture, pour effectuer leurs courses par exemple¹⁹⁶. Didier Castagne nous a également fait part qu'une partie des commerçants restent attachés à la voiture en ville, car ils sont dans l'optique « no parking, no business »¹⁹⁷. Une nouvelle fois, nous n'avons pas trouvé de traces écrites de ces positions. Toutefois, il est à souligner ici qu'il s'agit de la vision des usagers donnée par l'autorité, ce qu'ils croient comme étant ce que pensent les usagers. Nous pourrions vérifier si ces opinions corroborent avec celles des usagers eux-mêmes lors de l'analyse des focus groups.

4.3.5 Visions et imaginaire sociotechnique des autorités publiques

Suite aux développements précédents des différentes positions et priorités politiques, nous pouvons tenter d'identifier un imaginaire sociotechnique propre aux autorités publiques. Dans une volonté de clarté, nous reprenons dans ce qui suit les caractéristiques importantes pour ensuite identifier l'imaginaire.

Certains documents présentés ci-dessus font apparaître les caractéristiques voulues de la mobilité dans le futur. Par exemple, le document « FAST » présente la qualité d'une mobilité future en Région wallonne, en soulignant différentes caractéristiques vers lesquelles tendre telles que la multimodalité (et plus particulièrement le transfert modal), la fluidité, la sécurité ou la santé. Pour le premier point qu'est le transfert modal, nous avons remarqué que des politiques publiques spécifiques s'adressent à améliorer les transports publics et les modes doux tels que la marche et le vélo (dans le PCM¹⁹⁸ et le PUM¹⁹⁹). Généralement, le transfert modal apparaît donc comme une réponse à la situation actuelle, marquée par la congestion et l'amélioration nécessaire des transports publics.

Cette volonté a également été soulignée lors des interviews. Développer des alternatives de qualité à la voiture, avoir une mobilité multimodale, intégrée²⁰⁰ et apaisée sont autant de directions soutenues par les personnes interrogées. Par exemple, lorsque Didier Castagne nous parle de sa vision de la mobilité à long terme, il soutient que « Moi, je suis convaincu que

¹⁹⁴ Le Soir, « Liège : « Une pétition ne sauvera pas le tram », 21/01/2016, consulté le 08/05/2018.

¹⁹⁵ Interview Juan Cortes Leclou et Didier Castagne.

¹⁹⁶ Interview Juan Cortes Leclou et Didier Castagne.

¹⁹⁷ Interview Didier Castagne.

¹⁹⁸ Plan Communal de Mobilité (PCM), rapport de synthèse 2004, p. 32.

¹⁹⁹ Plan Urbain de Mobilité-PUM de Liège, Rapport intermédiaire n°2, Document de préparation de la Conférence des Bourgmestres et Echevins de l'urbanisme du 26/09/2008, 11 pages, p. 9.

²⁰⁰ Marchal J, « Vers une approche intégrée de la mobilité urbaine », *Colloques ISTLS* du 20/11/2007, ANAST-Département Argenco, ULiège. Mobilité intégrée : faire dialoguer judicieusement les meilleurs modules existants pour chaque aspect de la mobilité.

dans 30 ans la mobilité sera d'abord beaucoup moins fondée sur la voiture individuelle, mais il faut une révolution. »²⁰¹. Dans le même ordre d'idée, Juan Cortes Leclou, lui, souligne qu'une place accrue des modes de déplacements alternatifs sera d'application : « [seront développés] Plusieurs lignes de tram, des bus à haut niveau de service, une navette fluviale orientée également vers un déplacement urbain non touristique, un téléphérique vers le Sart Tilman, etc. »²⁰².

Que ce soit par la réalisation du tram, de voies de mobilité douce ou d'une application virtuelle, nous pouvons remarquer que l'outil ou l'aménagement, que l'on peut qualifier de technique, joue un rôle important dans le transfert modal et dans la mobilité en général. Fournir des éléments techniques en adéquation avec un imaginaire partagé permet de rendre ce dernier réalisable. Cet aspect développe le côté « technique » des imaginaires sociotechniques.

Grâce aux points précédents, nous pouvons remarquer qu'il y a également une construction, une coproduction par la collaboration de différentes autorités²⁰³ de projets qui, dans leur ensemble, traduisent un même imaginaire. En effet, par l'interaction entre autorités régionales et locales lors de la réalisation d'un plan ou d'un projet particulier, un imaginaire peut se former et diriger l'action sur un territoire donné. Il s'agit ici du côté « social » des imaginaires sociotechniques.

Comme souligné lors de la présentation du cadre théorique, les gouvernements nationaux (l'Autorité au sens plus large du terme) peuvent être des lieux de création d'imaginaires sociotechniques. Pour reprendre la définition, nous pouvons prétendre que transparaît une vision d'un futur désirable propre au groupe social (celui-ci étant doté d'une autonomie dans sa capacité d'action) et que ces visions sont performatives car les acteurs qui les portent entendent arriver à une réalité qui en est proche. C'est bien ce dont il s'agit ici, d'un groupe social institutionnalisé qui, pour arriver à installer une mobilité moins dépendante de la voiture et plus marquée par l'intermodalité, met en place une série de projets et d'aménagements s'y rattachant. Par conséquent, nous choisissons de qualifier l'imaginaire sociotechnique des autorités politiques analysées d'« alternatif », en ce qu'il soutient une mobilité différente de celle qui prévaut aujourd'hui.

L'ensemble des acteurs et des analyses développées ci-dessus fait apparaître un même point de vue sur la mobilité d'aujourd'hui et de demain : une mobilité alternative où le transfert modal se veut efficace. Par l'organisation de focus groups, nous pourrions étudier les hypothétiques convergences et / ou divergences entre ces groupes interrogés et les éléments découverts ci-dessus.

Dans ce qui suit, nous suivons la même structure que cette dernière afin de pouvoir identifier enfin les imaginaires sociotechniques des usagers.

²⁰¹ Interview Didier Castagne

²⁰² Interview Juan Cortes Leclou.

²⁰³ Des différentes autorités régionales, communales et administratives.

4.4 Hétérogénéité entre usagers : de l'imaginaire traditionnel à alternatif

Comme exposé dans la méthodologie, nous choisissons de faire une distinction entre la position face au marché de l'emploi et l'âge des usagers, afin de les comparer avec l'imaginaire alternatif supporté par les autorités publiques. Les usagers choisis étaient de trois types : étudiants, personnes actives et personnes âgées. Si nous avons fait ce choix, c'est que nous avons le pressentiment que les imaginaires sociotechniques de chaque type d'utilisateur pouvaient être distincts. Dans la partie suivante, nous exposerons dans quelle mesure notre pressentiment se vérifie ou non.

Afin d'analyser les positions des usagers d'une manière semblable à celle que nous avons développée avec les outils et les responsables politiques, nous nous tenons dans la mesure du possible et du pertinent à la même structure.

4.4.1 Nécessité d'un changement de mobilité intégrée, mais concrétisation lointaine

À l'image de la position politique, l'ensemble des usagers est conscient qu'un changement de mobilité en zone urbaine de manière générale et à Liège particulièrement doit intervenir. Qu'elles soient sous-tendues par un constat de saturation automobile dans le centre ou pour des raisons écologiques, les usagers sont unanimes quant aux changements qui doivent s'opérer.

« Mais c'est vrai que cette ville elle est vachement... Elle a du cachet, mais les voitures, ça abîme un peu la ville quoi. Rien que pour ça, je pense que tout le monde fera l'effort de se déplacer autrement, je pense que c'est pas une ville qui est faite pour avoir toutes ces voitures, il en faudrait un peu moins²⁰⁴ ».

« Ah, ben le plus écologiquement possible. J'ai l'impression qu'on est vraiment en retard. Comme à Maastricht, avec des centres où l'on marche partout, où il y a des vélos partout (...) ²⁰⁵ »

Ainsi, remplacer la voiture par des modes doux ou par des transports en commun fait partie des aspirations de la population, même si le degré de disposition à changer de mode n'est pas le même entre les groupes d'utilisateurs. En effet, même si l'ensemble des usagers partage l'idée qu'il faut moins utiliser leur voiture dans le centre, ils ne sont pas prêts à abandonner la leur et utiliser les autres modes à leur disposition²⁰⁶. Ils font également preuve de relativisme quant à la congestion à Liège en soutenant que c'est bien pire dans d'autres villes ou qu'il est possible parfois de prendre des petites routes moins encombrées. De plus, si l'utilisateur dispose d'une voiture, l'utiliser dans le centre est encore une habitude ancrée, particulièrement pour les usagers « personnes actives ». Cela nous met au fait d'un certain paradoxe. Même s'ils sont tous éveillés à la nécessité de changer de mobilité dans le centre, peu d'entre eux se sentent prêts à se détacher de la voiture. Nous pouvons lire ce paradoxe sous la théorie du passager clandestin où chacun espère que la mobilisation collective fera changer globalement le comportement de tous mais où chacun espère ne pas devoir le faire. Autrement dit, l'utilisateur automobiliste voit la nécessité de changer de mode de déplacement comme opportunité pour

²⁰⁴ Focus Group « Personnes actives ».

²⁰⁵ Focus Group « Étudiants ».

²⁰⁶ Ceci est particulièrement vrai pour les personnes actives et les personnes âgées, moins pour les étudiants.

que la congestion urbaine diminuer (puisque les autres automobilistes changent de mode) et donc pour que lui se déplace plus facilement en voiture dans ce même centre²⁰⁷.

Toutefois, à l'exception des personnes âgées qui ne conçoivent pas dans le futur un centre-ville sans voiture, s'il faut trouver un moyen afin de limiter la voiture dans le centre-ville, les usagers attendent une politique contraignante et globale envers la voiture²⁰⁸. Pour eux, interdire la voiture dans le centre est quelque chose d'envisageable, mais cela doit se coupler à des mesures d'accompagnement et de pédagogie afin de démontrer qu'utiliser d'autres moyens de transport dans le centre-ville est possible²⁰⁹ et il faut, de plus, une politique cohérente sur l'ensemble de la zone visée. Ainsi, les usagers « étudiants » et « personnes actives » ont relevé que dans la zone P2, la politique de parking n'est pas uniforme. En effet, alors que de nombreux emplacements de parking sont payants depuis un certain temps, d'autres demeurent gratuits, ce qui entraîne un parking sauvage dans ces zones. S'ils comprennent qu'il faut éviter que chacun vienne en voiture dans le centre, ils ne comprennent pas pourquoi certaines zones restent non réglementées et déplorent qu'elles soient le théâtre d'un stationnement agglutiné et sauvage. Ce point souligne la nécessité de mettre en place des politiques cohérentes sur l'ensemble du territoire visé.

4.4.2 Alternatives et solutions à ce constat : entre adhésion et résistance

Si les trois groupes d'usager sont conscients qu'il faut changer de mobilité dans le centre, ils sont également d'accord pour dire que les alternatives à la voiture doivent se développer.

« Je pense qu'il ne faut pas non plus se mettre à dos tous les autres automobilistes, mais il faut arriver à pouvoir contraindre quand même les gens à ne plus prendre leur voiture pour aller dans l'hyper-centre, et de voir qu'il y a d'autres choses alternatives qui ne sont pas forcément quelque chose de contraignant, à des prix démocratiques »²¹⁰.

« Tu peux faire ça à partir du moment où il y a une offre à côté, mais pour l'instant ce n'est pas le cas »²¹¹.

A l'instar des développements des différentes alternatives à la voiture propres aux autorités publiques, nous reprenons dans ce qui suit les modes présentés à savoir le bus, le tram et la mobilité douce.

4.4.2.1 Réseau de transport en commun de bus : entre efficacité et rejet assumé

D'emblée, une distinction doit être réalisée quant aux différentes positions des usagers. Si les usagers « étudiants » voient les bus TEC à Liège comme un moyen efficace pour se déplacer

²⁰⁷ Kubler D., *Analyser les politiques publiques*, Politique en plus, 2009, p. 103 : « L'existence d'un intérêt commun ne suffit pas pour expliquer l'avènement d'une mobilisation en vue de l'obtention d'un bénéfice commun (...) l'avènement d'une mobilisation collective exige, outre un intérêt collectif, l'existence d'incitations individuelle pour participer à la mobilisation. »

²⁰⁸ Cela devrait éviter le problème du passager clandestin.

²⁰⁹ Les usagers « personnes actives » relèvent tout de même une dépendance à la voiture quand il s'agit de transporter des charges encombrantes. Ainsi, si la voiture devient interdite dans le centre, un autre moyen devrait être trouvé afin de pouvoir « transporter son nouveau frigo jusqu'à chez soit par exemple ».

²¹⁰ Focus Group « Etudiants ».

²¹¹ Focus Group « Personnes actives ».

dans le centre-ville et en périphérie, ce n'est pas l'avis des usagers « personnes actives » et « personnes âgées ».

Les étudiants sont majoritairement d'accord pour dire que pour se déplacer dans la zone P2 en bus, une multitude de lignes et d'arrêts sont à leur disposition, ce qui rend le temps d'attente et de trajet attractif, même si la vitesse et le confort aux heures de pointe pourraient être améliorés. En effet, du point de la vitesse, une multitude de lignes sur un même site propre peut entraîner un ralentissement des bus par les bus eux-mêmes. De plus, ils partagent le fait qu'utiliser ce mode est assez économique. Cependant, ils reconnaissent que cela dépend du lieu de résidence. Si l'étudiant habite dans une commune à proximité de Liège, mais qui n'est pas desservie en bus ni en train, celui-ci se voit contraint de prendre la voiture pour se rendre dans le centre et reconnaît que changer de mode aux portes de la ville pour prendre le bus n'est pas quelque chose qu'il ferait. Nous le voyons, la rupture de charge²¹² fait peur pour certains d'entre eux, chose qui se fait moins sentir pour les étudiants qui prennent le bus et le train dans leurs déplacements journaliers.

Ce que nous remarquons également, c'est que les usagers « étudiants » font preuve d'une certaine flexibilité. En effet, lorsqu'ils ont le choix, ils sont disposés à prendre l'ensemble des modes à leur disposition en fonction de leur déplacement à effectuer, en choisissant le plus efficace pour eux.

Le positionnement des usagers « personnes actives » et « personnes âgées » concernant les bus à Liège est bien différent et rencontre davantage la position de Pierre Bricteux, à savoir que ce n'est pas un mode attractif, car c'est entre autres, lent et inconfortable²¹³.

« Toute ma vie, j'ai pris les bus. Et je ne prendrai plus un bus ici, car ce n'est pas un transport de voyageurs, mais un transport de bétail (...) Ils ne sont pas trop délicats dans les démarrages et freinages »²¹⁴.

Dans un premier temps, pour les personnes âgées, le mécontentement se situe plutôt au niveau du confort des bus, comme le fait comprendre l'extrait ci-dessus. En effet, pour eux, prendre le bus à Liège est pour eux quelque chose de dangereux et ils racontent qu'il n'est pas rare pour une personne âgée de tomber dans le bus quand celui-ci effectue un mouvement brusque²¹⁵. De plus, la majorité des personnes âgées rencontrées ont été habituées toute leur vie à utiliser la voiture comme mode de déplacement principal, ce qui n'entraîne pas maintenant une attirance particulière vers le bus. Cependant, ils éprouvent une certaine nostalgie envers les transports en commun de l'époque tels que les trams verts ou les trolleybus. S'ils doivent se déplacer en ville, ceux-ci préfèrent le faire en voiture, s'ils en disposent toujours, ou alors font appel à leur famille ou à un taxi. Les personnes âgées sans voiture ont besoin d'un service « de porte à porte », service qui n'est pas toujours possible en bus.

²¹² Définition reprise en note de bas de page, page 35.

²¹³ Interview Pierre Bricteux : « La vitesse commerciale n'est pas attractive, on est serré, secoué (...) ce n'est pas attractif ».

²¹⁴ Focus Group « Personnes âgées »

²¹⁵ *Ibid.*

Les personnes actives ensuite, même si elles considèrent que le confort est un caractère non négligeable, celle-ci soutiennent que c'est surtout le fait de dépendre d'un mode qu'ils ne contrôlent pas qui les rebutent. En effet, que ce soit au niveau des horaires de passage ou des lieux d'arrêts, leurs horaires ou déplacements professionnels ne correspondent pas toujours avec le service fixe proposé par la TEC. La voiture apparaît donc à leurs yeux comme un moyen de déplacement indépendant, fiable, flexible²¹⁶ et qui permet de se rendre partout.

Concernant les parkings relais permettant une déportation des usagers automobilistes sur les lignes de bus installés à Angleur et Jemeppe, leur utilisation dans le contexte actuel n'est pas envisagée, étant donné les possibilités de parking dans le centre, possibilités développées plus haut²¹⁷. De plus, pour un certain nombre d'entre eux, l'entreprise pour laquelle ils travaillent intervient dans le remboursement des frais de parking. Par ailleurs, nous remarquons une certaine appréhension quant à leur utilisation :

« Je trouve que quand tu prends ta voiture pour une longue distance je préfère arriver directement à destination ²¹⁸ ».

Finalement, en prenant de la distance avec ce qui a été dit, nous remarquons que pour les personnes âgées et actives, qu'il s'agit surtout d'habitudes ancrées à prendre la voiture, habitudes qui effacent tous autres moyens de déplacement, surtout les transports en commun.

4.4.2.2 Le projet du tram liégeois : réjouissance et expectative

Concernées de près ou de loin par le développement et les projets de la Ville de Liège, tous les usagers rencontrés étaient au courant qu'un tram allait circuler à Liège un jour, mais beaucoup d'interrogations subsistaient quant à la date de mise en service de celui-ci. Généralement, celui-ci jouit d'une image positive, même si certains s'interrogent quant à la plus-value du trajet qui est déjà effectué par des lignes de bus. De plus, comme la critique évoquée par l'ASBL urbAgora, l'ensemble des usagers insistent sur le fait que le projet actuel ne dessert pas les zones densément peuplées²¹⁹.

Les étudiants estiment que ce nouveau mode serait un bon moyen pour augmenter la vitesse commerciale dans le centre et le confort, par des démarrages plus doux. Ils voient ce projet également comme une opportunité pour la ville d'affirmer son image de métropole. De plus, étant conscients d'être la population qui utilise plus les bus, les étudiants pensent que le tram, à l'image des métros dans les grandes villes, permettra probablement une plus grande mixité générationnelle, c'est-à-dire qu'il attirera plus de personnes que le bus n'attire aujourd'hui. Les étudiants rencontrés soutiennent donc ce projet porté par la SRWT.

La position des personnes actives est différente. En effet, même s'ils estiment qu'il est possible qu'ils utilisent le tram, ils pensent que ce ne sera pas dans un contexte professionnel,

²¹⁶ Nous reprenons le même terme que celui utilisé pour expliquer la position des étudiants face à l'utilisation de différents modes de déplacements, à la différence qu'ici, il s'agit d'un caractère de flexibilité que la voiture permet, par opposition aux transports en communs qui évoluent dans un cadre spatio-temporel fixé.

²¹⁷ Voir point 4.4.1

²¹⁸ Focus Group « Personnes actives »

²¹⁹ Le tracé est reproduit en annexe 5.

car, d'une part, ils ne désirent pas dépendre d'un service fixe et d'autre part ils ne sont pas prêts à effectuer une rupture de charge sur leurs déplacements pendulaires. Cependant, ils soutiennent que dans un contexte de promenade, de loisir, son utilisation serait bienvenue.

Concernant les personnes âgées, ce projet permet d'apporter plus de qualité au critère qu'ils considèrent comme déterminant, à savoir le confort. À leurs yeux, le tram serait un moyen de déplacement plus doux, qui donne moins d'à-coups.

Au vu de ces développements, ce n'est pas le terme « révolution » qui qualifierait au mieux le projet dans le regard des usagers, terme plusieurs fois avancé par le politique, mais plutôt « évolution ». Toutefois, l'ensemble des usagers attend que le projet soit réalisé pour en juger plus longuement.

4.4.2.3 Mobilité douce : moyen d'indépendance

Les usagers « étudiants » et « personnes actives » soulignent tous deux les bons aménagements menés par les autorités. Qu'il s'agisse de piétonniers, d'aménagements des quais ou de signalisations pour cyclistes, tous accueillent avec enthousiasme l'orientation de ces mesures, qui rendent le centre plus agréable. Pour rappel, ces deux groupes d'usagers voient le centre de la ville future sans voitures ; leur position est donc en accord avec leur vision. Néanmoins, ils constatent que des efforts d'aménagement doivent être réalisés pour sécuriser les usagers qui recourent à une mobilité douce. Ce manque est connu des autorités et fait d'ailleurs l'objet d'un point particulier dans la Déclaration de Politique Générale²²⁰ relevée plus haut. De plus, ce sont également les mentalités qu'il faut changer. En effet, se fiant à leur expérience, les deux groupes d'usagers soutiennent que parfois, les automobilistes « ne respectent pas les autres usagers »²²¹.

La position en faveur de la mobilité douce des personnes actives se justifie, car à l'inverse des transports publics qu'ils considéraient comme contraignant, se déplacer en vélo ou à pied ne dépend que d'eux-mêmes.

« C'est le fait d'avoir mes horaires, quand je veux... C'est le fait d'avoir des horaires imposés qui m'empêcheraient de prendre le bus. -- Donc tu préfères être flexible et avoir ton vélo pour avoir...
-- C'est ça oui. ²²² »

Le développement du vélo électrique est perçu par ces mêmes groupes d'usagers comme un élément facilitateur de déplacement, qui peut contrer les obstacles du relief. Pour ce qui est du relief liégeois, les étudiants et personnes actives sont particulièrement concernés, car un des pôles académiques et économiques importants de la ville se situe dans le quartier du Sart Tilman, lui-même situé sur une colline du même nom. Ainsi, pour s'y rendre, les usagers doivent emprunter des routes à dénivelé important : ils voient alors le vélo électrique comme une solution afin de s'y rendre autrement qu'avec un moyen motorisé. Cependant, ils soulignent le manque d'aménagement réalisé pour sécuriser les cyclistes dans ces côtes. Pour

²²⁰ Déclaration de Politique Régionale 2017, p. 26.

²²¹ Focus Group « Etudiant » : « On voit très souvent des voitures qui se garent sur les pistes cyclables, ou même sur des passages pour piétons. On en est à ce niveau-là et ça ce n'est pas un respect des usagers. »

²²² Focus Group « Personnes actives ».

eux, rouler sur les voies rapides est dangereux. Pourtant, des itinéraires cyclables qui contournent les voies rapides existent et proposent des aménagements sécurisés pour les cyclistes qui désireraient se rendre au Sart Tilman à vélo²²³. Ces itinéraires sont toutefois inconnus des usagers interrogés, ce qui révèle un manque de communication de la part des autorités²²⁴.

Les usagers « personnes âgées » sont satisfaits des piétonniers et aménagements cyclables, mais ne désirent pas qu'ils s'étendent davantage, car il ne faudrait pas restreindre plus la voiture. Par contre, ils sont demandeurs de trottoirs mieux aménagés et moins dangereux.

4.4.3 Mobility as a service

La position des autorités dans les interviews et les documents analysés à propos du rapport des usagers face à leur mobilité se vérifient : les usagers disposant d'une voiture la voient généralement d'abord comme un moyen de déplacement et, dans un second temps, peut être une extension de sa propriété. Ainsi, pour reprendre une des théories abordées, la voiture n'est pas considérée comme son territoire secondaire, en tout cas pas de prime abord et entre donc en contradiction avec les travaux de Lolita Ruben²²⁵. Les usagers, surtout les jeunes, paraissent ainsi moins matérialistes qu'utilitaristes, c'est-à-dire qu'ils sont moins dans la possession d'un mode de déplacement particulier, comme la voiture, que dans l'utilisation. Ce mouvement se retrouve dans la croissance des applications de car-sharing et prévoit qu'en zone urbaine, les jeunes nés en 2017 seront les derniers à posséder un véhicule²²⁶. Ainsi, quand il s'agit de se déplacer à Liège, l'idée d'avoir une application pour connaître les différents modes et leur coût respectif pour le trajet qu'ils projettent de faire est vue positivement, même si certains soutiennent que cette fonction est déjà remplie par l'application Google Maps²²⁷.

Pour ce qui est de l'application Shop & go, les usagers « étudiants » ont particulièrement exprimé leur méfiance envers ce projet, car, selon eux, cela donne un mauvais signal en proposant aux clients de venir facilement en voiture dans le centre sans mettre l'accent sur les alternatives en place. Ils soutiennent qu'il faudrait plutôt mener avec l'ensemble des usagers des mesures d'accompagnement, de pédagogie, afin que ceux-ci ouvrent les yeux quant aux différents moyens alternatifs à la voiture et afin de les convaincre de la qualité des alternatives²²⁸. Par contre, les usagers « personnes actives » voient le projet positivement, car il permet de garder leur voiture dans le centre. Ils l'affirment que s'il n'y avait plus de parking libre à Liège, qu'ils soient gratuits ou payants, ils décideraient de se rendre moins dans le centre que de prendre le bus²²⁹.

²²³ L'itinéraire cyclable en question est reproduit en annexe 6.

²²⁴ Voir 4.4.4

²²⁵ Rubens, L., « Favoriser le report modal : connaître les raisons liées au choix d'un mode de déplacement pour le changer », *Pratiques psychologiques*, 17 (2011), p.20.

²²⁶ Le Soir, « La voiture, un outil de mobilité qui se partage davantage », 24/04/2018, consulté le 15/05/2018.

²²⁷ Focus Group « Etudiants ».

²²⁸ Focus Group « Etudiants » : « Je pense que le véhicule dans le centre-ville, ce n'est pas le message qu'ils doivent envoyer pour attirer plus de monde à Liège. »

²²⁹ Focus Group « Personnes actives » : « Que moi j'éviterai de venir à Liège plutôt que de prendre le bus. »

Les « personnes âgées » ne se sont pas exprimées à ce sujet.

4.4.4 Position des usagers face à la mobilité à Liège

Alors que ce même point dans la partie analyse politique présentait les positions de différents groupes partis politiques communaux, nous nous intéressons ici à ce que pensent les usagers des autorités publiques, ainsi qu'au ressenti face à l'évolution de la mobilité à Liège.

L'ensemble des usagers relève un manque de communication des autorités politiques quant à leurs objectifs de transfert modal et de réduction de la voiture dans le centre. Le cas de l'itinéraire cyclable cité plus haut est significatif d'un projet dont la communication n'a pas été correctement réceptionnée par les usagers. De plus, les usagers « personnes actives » soulignent que les autorités communales utilisent une politique contraignante envers la voiture en ville comme les parkings payants, mais oublient de fournir des alternatives qui pourraient changer leurs modes de déplacements. Cette position n'est pas partagée par les usagers « étudiants » qui envisagent des politiques publiques rapides et contraignantes envers la voiture dans le centre. C'est le seul moyen de changer la mobilité à Liège, soutiennent-ils. Ils relèvent également que ce serait un bon signal que les responsables politiques montrent l'exemple en utilisant des modes alternatifs à la voiture pour se déplacer à Liège.

Une seconde position intéressante des usagers face à la mobilité à Liège est l'image et l'attachement à la voiture. En effet, même s'il a été détaillé au point précédent, la voiture est surtout vue comme un mode de déplacement et elle jouit toujours d'une image de liberté et d'un certain statut social. La représentation qu'elle renvoie est associée, de la part de l'ensemble des usagers, à l'indépendance et la liberté. Même auprès des étudiants qui pourtant sont plus critiques face à l'automobile en ville, la voiture assure une image de liberté et de positionnement sociale. Les jeunes par exemple, sont conscients de dire qu'ils aspirent à avoir une voiture et que prendre les transports en commun ou doux fait partie de leur vie étudiante actuelle. Une fois qu'ils entreront dans la vie active, ils se déplaceront en voiture. Ce point est intéressant, mais est à relativiser avec les nouvelles alternatives de déplacements urbains qui se développent.

Dans la prochaine section, nous tenterons d'identifier l'imaginaire sociotechnique propre à chaque type d'utilisateur. Pour ce faire, nous reprenons la méthode suivie lors de l'identification de celui-ci pour les autorités publiques et nous basons sur les développements qui viennent d'être menés.

4.4.5 Visions et imaginaires sociotechniques des usagers

En nous penchant sur les imaginaires sociotechnique (IST), il est à noter qu'à l'image des autorités publiques, le public au sens large (et en ce compris les usagers) peut aussi être à la base de la construction d'IST²³⁰. De plus, ces visions collectives et institutionnalisées d'un futur désirable propre à un groupe social sont performatives, en ce que les acteurs qui portent

²³⁰ Portail web STS Harvard: The Sociotechnical Imaginaries Project, consulté le 5/02/2018: « Publics also construct and act upon their own imaginaries of those in power ».

ces visions entendent arriver à leur réalisation. Dans ce qui suit, nous reprenons les points importants qui peuvent nous mener à l'identification d'un IST pour chaque type d'usagers.

Comme il a été présenté à plusieurs reprises, les usagers « étudiants » et « personnes actives » partagent une même vision future de la zone P2 d'un point de vue de la mobilité. Pour eux, dans 30 ans, les modes de déplacements doux seront privilégiés dans le centre urbain liégeois, centre où évoluera également un ensemble de transports en commun diversifiés²³¹. Ils soulignent aussi que peut-être d'ici là seront inventés de nouveaux moyens de déplacements urbains. Selon eux, l'utilisation de la voiture sera donc être fortement limitée dans le futur, mais pour les personnes âgées, elle aura encore sa place dans la ville.

Toutefois, nous pouvons observer que ces visions futures ne correspondent pas à leurs pratiques actuelles, et ce, particulièrement pour les usagers « personnes actives ». Alors que les usagers « étudiants » utilisent et encouragent les transports en commun, les usagers « personnes actives » s'en détournent et restent attachés à leurs déplacements automobiles, même s'ils sont prêts à effectuer un déplacement doux. Les personnes âgées, elles, sont plus enclines à un service de porte à porte²³² afin d'éviter des déplacements trop éprouvants²³³. Ces dernières favorisent donc un déplacement automobile. Nous le voyons, chaque type d'utilisateur entretient une relation différente avec les outils et aménagements qui l'entourent. Donc, dans un même environnement technique, nous voyons donc que les usagers n'agissent pas de la même manière.

Penchons-nous davantage sur la position de chaque groupe par rapport aux transports en commun. Ce point est important et a l'avantage d'identifier clairement les imaginaires de chacun.

Tout d'abord, les usagers « étudiants ». Dans l'ensemble, le regard qu'ils portent sur les transports en commun à Liège est positif : le centre est bien desservi par de nombreuses lignes, les horaires sont adaptés à leurs activités et le prix est avantageux²³⁴. Ils soutiennent néanmoins que des améliorations peuvent être réalisées au niveau du confort et de la vitesse commerciale. Ces deux derniers points négatifs pourront être satisfaits par le tram, qui sera également pour eux l'occasion de donner une meilleure image à la Ville de Liège. Même s'ils ne parlent pas de révolution, ils pensent que cet outil sera une nouvelle alternative attractive qui tendra vers un transfert modal. Généralement, quand ils pensent au futur de la mobilité à Liège, les usagers « étudiants » accordent beaucoup d'importance aux transports publics, dont ils sont des utilisateurs assidus.

Néanmoins, les usagers « étudiants » émettent des limites quant à leur position en affirmant que c'est parce qu'ils sont étudiants qu'ils agissent et pensent de la sorte. En effet, comme précisé plus haut, ils affirment que quand ils entreront dans la vie active, ce ne seront plus les transports en commun qu'ils compteront prendre, mais bien la voiture.

²³¹ Focus group « Etudiants » et « Personnes actives ».

²³² Ainsi, la voiture et le taxi remplissent une bonne partie de ces trajets.

²³³ Focus group « Personnes âgées ».

²³⁴ Voir point 4.4.2.1

En considérant d'une part leur volonté de changer la mobilité actuelle, et d'autres part leurs visions futures de celle-ci à Liège ou encore l'avis favorable qu'ils portent sur les politiques de transports en commun et sur la mobilité douce, ne serions tenté de nommer l'imaginaire ici en jeu « alternatif », terme déjà utilisé pour l'imaginaire sociotechnique des autorités publiques. Cependant, afin d'intégrer la dernière remarque ici présentée qui limitait leur aspiration au changement, nous choisissons de rajouter un qualificatif : l'imaginaire sociotechnique des usagers « étudiants » est « alternatif modéré ».

La position des usagers « personnes actives » face aux transports en commun à Liège est différente. En effet, nous avons d'emblée remarqué que c'est un avis plus critique que soutiennent ces usagers qui, par leur désir l'indépendance, considèrent ce mode de déplacement comme trop contraignant. En effet, se déplacer en voiture leur apporte indépendance et assurance et ils relativisent la congestion dans le centre²³⁵. L'utilisation de la voiture est donc une habitude solidement ancrée, à un point tel qu'ils affirment que s'il n'est plus possible de se garer en ville, certains pensent limiter davantage leur fréquentation, plutôt que d'envisager de prendre les transports en commun²³⁶, sauf si des moyens doux efficaces sont mis en place. En effet, nous l'avons vu²³⁷, les déplacements doux permettent d'apporter l'indépendance à laquelle ils tiennent.

Nous le voyons, l'utilisation d'une mobilité automobile chez les usagers « personnes actives » relève d'une habitude installée qui tend à écarter tout changement, sauf lorsqu'il s'agit de modes doux. Par cette analyse des choix et des comportements des « personnes actives », ainsi que par le développement des constats réalisés plus haut, nous faisons le choix de qualifier leur imaginaire sociotechnique comme « traditionnel », car la mobilité traditionnelle renvoie à l'usage de la voiture pour ses déplacements quotidiens²³⁸. Toutefois, afin de préciser leur position sur la mobilité douce et de marquer le principe d'indépendance auquel ils s'attachent, nous faisons le choix d'ajouter le qualificatif « indépendant ». Dès lors, l'imaginaire sociotechnique des usagers « personnes actives » est « traditionnel-indépendant ».

Les usagers « personnes âgées » entretiennent certaines similitudes avec ces derniers. En effet, nous avons pu remarquer un attachement de ces usagers aux déplacements en voiture, celle-ci leur fournissant à la fois un déplacement de porte à porte et confortable²³⁹. Cette dernière caractéristique, le confort, est importante pour eux, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle actuellement, un nombre important d'entre eux se détournent des bus qu'ils considèrent comme trop brusques et donc, dangereux²⁴⁰. Le projet du tram est à leurs yeux un moyen afin d'améliorer cet aspect.

²³⁵ Voir point 4.4.2.1

²³⁶ Focus group « Personnes actives » : « Que moi j'éviterai de venir à Liège plutôt que de prendre le bus ».

²³⁷ Voir point 4.4.2.3

²³⁸ Union wallonne des entreprises, « Mobilité traditionnelle », consulté le 08/05/15.

²³⁹ Même si rares étaient les personnes âgées interrogées possédant encore une voiture, c'est par l'intermédiaire de leurs proches disposant de voiture ou d'un service de taxi que ceux-ci disaient se déplacer.

²⁴⁰ Voir point 4.4.2.1

Cependant, ces usagers se distinguent des usagers « personnes actives » sur leur position envers la mobilité urbaine future²⁴¹ et douce. En effet, même s'ils sont d'avis que la mobilité dans le centre-ville doit changer et que la mobilité douce permet de le rendre plus agréable, cela ne doit pas se faire en limitant davantage la voiture, outil qu'ils considèrent comme essentiel pour le fonctionnement des commerces du centre²⁴². Ainsi, ils ne souhaitent pas particulièrement voir plus d'aménagement en faveur de la mobilité douce²⁴³. Les visions et pratiques des usagers « personnes âgées » développent donc des concordances avec la position des usagers « personnes actives », mais ils restent plus dubitatifs quant à l'avenir de la mobilité douce à Liège. C'est la raison pour laquelle nous faisons ici le choix de l'appellation de l'imaginaire sociotechnique « traditionnel conservateur ».

4.5 Limites et paradoxes

Même si les imaginaires sociotechniques ont permis de développer une analyse structurée associant les infrastructures aux visions sociales pour l'ensemble des usagers, nous soulevons tout de même une limite. Lors de la définition de ce concept, il a été souligné qu'il s'agissait de visions collectives institutionnalisées d'un futur désirable propre à un groupe social. Or, suite à la lecture de la mobilité à Liège par les imaginaires sociotechniques, nous ne retrouvons pas de groupe institutionnalisé pour chaque imaginaire. Même si les usagers « étudiants » ne faisaient partie d'aucun groupe ou association particulière, nous remarquons une multitude de groupements organisés qui partagent leur point de vue d'une mobilité alternative. Parmi eux, le mouvement citoyen « Liège en transition »²⁴⁴, le GRACQ qui organise des événements de promotion du vélo intitulé « Masse critique »²⁴⁵ ou encore urbAgora. Concernant les usagers « personnes actives » et « personnes âgées », nous n'avons pas trouvé d'associations coordonnées autour de la défense de leur mobilité qui correspondait avec l'imaginaire associé. L'explication pourrait résider dans le fait que tenir un discours sur la place publique défendant la place de la voiture en milieu urbain et la limitation des aménagements doux pour les personnes âgées ne serait pas bienvenu.

Ensuite, plusieurs paradoxes ont été soulevés brièvement ci-dessus et qu'il est opportun de rappeler. Ils sont au nombre de trois. D'abord, l'ensemble des usagers « étudiants » et « personnes âgées » voient et veulent dans la mobilité future un changement au niveau de la place en affirmant que le centre-ville sera piéton. Cette position est paradoxale ou, en tout cas, pose question, car ces mêmes usagers se déplacent ou aimeraient se déplacer en voiture dans le centre. Ensuite, d'après leurs propos, les usagers « étudiants » sont les plus critiques envers la voiture en ville. Pourtant, ils adoptent une position contradictoire quand ils présentent la manière dont ils agissent aujourd'hui (utilisation des transports en commun en ville) et le comportement qu'ils désireraient suivre lorsque ceux-ci entreront dans la

²⁴¹ Voir point 4.4.1 : « (...) à l'exception des personnes âgées qui ne conçoivent pas dans le futur un centre-ville sans voiture (...) »

²⁴² Sur ce point ils rejoignent le qualificatif utilisé par Mr Castagne « No parking, no business ».

²⁴³ Voir point 4.4.2.3

²⁴⁴ RTBF, « Liège en Transition, mouvement citoyen », 11/01/2013, consulté le 08/05/2018 : « (...) le Mouvement des Initiatives en Transition propose de passer de l'indignation à l'action. Des citoyens se rassemblent pour réinventer leurs manières de faire société, de consommer, de se déplacer... ».

²⁴⁵ GRACQ, « Masse critique », consulté le 08/05/2018.

population active (utilisation de l'automobile) ; nous pensons que cette position est liée à l'image sociale que renvoie la voiture. Enfin, alors que les personnes âgées déclarent se déplacer principalement en voiture et désirent maintenir sa présence dans le milieu urbain liégeois, ils ont évoqué un sentiment de nostalgie envers les trams verts et trolleybus présents à Liège jusque la fin des années soixante : c'est donc une position ambiguë, liée vraisemblablement à la limitation de leur mobilité aujourd'hui.

Lors de la présentation des imaginaires sociotechniques une dimension particulière concernant la coexistence dans un même espace de ceux-ci et une compétition pour obtenir une position dominante a été présentée. Ici, si nous constatons bien une pluralité d'imaginaires sociotechniques et donc une coexistence dans un même lieu, au vue des paradoxes ci-dessus concernant l'utilisation de la voiture, nous ne concluons pas à l'existence de compétition généralisée. Cependant, c'est du côté des autorités publiques qu'il peut s'agir le plus d'une « compétition » en essayant de convaincre les usagers de se tourner vers d'autres modes de déplacement que la voiture. En parallèle, du côté des usagers, nous ne pouvons pas parler de compétition avec l'imaginaire sociotechnique de l'autorité car ils la soutiennent mais ne sont toutefois pas prêts à la retranscrire dans leurs pratiques futures.

5. Transfert modal à Liège : défis et opportunités

Dans cette partie, nous relevons les forces et faiblesses du développement du transfert modal à Liège. Tout d'abord, nous pouvons relever la pertinence d'avoir distingué les usagers selon l'activité et l'âge. En effet, comme il a été présenté, des pratiques et des avis différents ont été identifiés, ce qui nous a permis de distinguer des imaginaires sociotechniques différents. Cela nous a confortés dans notre postulat que nous sommes face à une mobilité générationnelle, c'est-à-dire qui est différente selon la génération de l'utilisateur.

Ensuite, une fois cette distinction entre imaginaires réalisée, il est plus aisé d'identifier quelles sont les orientations à prendre afin de rapprocher les imaginaires du politique et des usagers en accordant les politiques publiques. Ainsi, pour les usagers « étudiants », il s'agit de les convaincre de poursuivre leurs pratiques actuelles et, au regard du paradoxe sur la voiture les concernant, les convaincre également de l'utilité réelle des parkings relais en périphérie quand ceux-ci devront se rendre dans la zone P2 quand ils entreront dans la vie active.

En ce qui concerne les usagers « personnes actives », nous avons remarqué leur attachement particulier à l'indépendance dans leur déplacement où la voiture joue un rôle important. Il s'agit donc de poursuivre le développement d'alternatives à la voiture en centre urbain afin de les convaincre que l'indépendance peut également passer par la multimodalité. De plus, il a été souligné que certains de ces usagers pouvaient bénéficier d'un remboursement de leur frais de parking par leur entreprise. Afin de mener une politique de transfert modal efficace, il serait donc nécessaire d'inclure dans la mise en place ces politiques les sociétés présentes dans la zone urbaine qui réalisent ce type de remboursement ou qui fournissent une place de stationnement à ses employés.

Du côté des usagers « personnes âgées », il est nécessaire de leur montrer que le projet du tram remplit le même rôle que les trams verts dans le passé et que le tram présente des avantages supplémentaires (rapidité, paiements faciles...) en plus que d'offrir un voyage plus confortable. Une campagne publicitaire à long terme permettrait peut-être de faire renaître, chez ces usagers, un sentiment positif envers les transports publics.

Pour un transfert modal efficace à Liège, nous pensons qu'il est également nécessaire de démontrer qu'au contraire de l'image qu'elle renvoie, circuler en voiture dans le centre n'est pas synonyme de liberté, mais bien de servitude, de perte de temps et d'argent et d'encombrement.

6. Tableau récapitulatif de la construction des imaginaires sociotechniques

	Bus	Tram	Mobilité douce	Voiture	Défis/opportunités	Imaginaire sociotechnique
Politique	Reconnaissance des pistes d'amélioration	Révolution urbaine en termes de déplacement et d'organisation	Développement d'aménagement et réflexions d'agrandissement	Volonté de la réduire / d'en dissuader l'usage	Continuer à développer des alternatives efficaces	Alternatif
Étudiants	Déplacements efficaces dans le centre et économiques	Image plus attractive	Nécessaire et rend le centre plus agréable et	Volonté de la réduire mais attachement futur	Continuer leurs pratiques actuelles dans le futur	Alternatif modéré
Personnes actives	Dépendance et non fiabilité contraignante	Utilisation envisageable dans le cadre non professionnel	Apport d'indépendance et sécurisation nécessaire	Attachement car indépendance	Les convaincre que la multimodalité est aussi source d'indépendance	Traditionnel indépendant
Personne âgée	Inconfortable et brusque	Apport de confort souhaité	Limiter comme actuellement pour ne pas restreindre la voiture	Attachement car permet un déplacement de porte à porte	Les convaincre du confort du futur tram et qu'une multimodalité permet aussi un déplacement de porte à porte	Traditionnel conservateur

Conclusion

Domaine aux multiples facettes, la mobilité fait l'objet de bien des analyses et commentaires, surtout dans le contexte urbain d'aujourd'hui. Nous avons choisi de nous intéresser à deux d'entre elles, ou plutôt à l'articulation de deux d'entre elles : les pratiques et les imaginaires. En recherchant ces dernières, l'objet de ce mémoire se concentrait sur la pertinence des politiques publiques de mobilité face aux particularités des usagers dans une ville particulière, la Ville de Liège.

La première étape de notre recherche a consisté à présenter ce que nous entendions par le terme « mobilité » et plus précisément quel phénomène était visé, à savoir le transfert modal. Cette étape était suivie de la présentation du cadre théorique où le choix d'un cadre pertinent alliant aspects techniques et sociaux était consacré dans les imaginaires sociotechniques. La troisième phase, la méthodologie, présentait ce que nous entendions par le terme « usager » ainsi que notre hypothèse d'en distinguer trois types afin de mieux comprendre leur mobilité à Liège. Dans cette même étape, nous avons présenté notre vœu de mener une triple démarche d'analyse en procédant d'abord par une analyse des documents à notre disposition, ensuite de mener des interviews avec des personnes concernées la mobilité à Liège et enfin de réaliser des focus group afin de comprendre au mieux les positions des usagers à ce sujet.

Une multitude de réponses a été apportée au niveau de l'organisation de la mobilité. Ainsi, nous avons pu comprendre la priorité de l'ensemble des pouvoirs publics de limiter la place de la voiture individuelle en ville et d'instaurer un transfert modal par la mise en place de différents aménagements. Du côté des usagers, il a été souligné que le choix et l'utilisation d'un mode de transport en particulier sont d'abord dépendants du trajet à effectuer et aux alternatives à la voiture afin de le réaliser. Ensuite, nous avons remarqué que certains groupes d'usagers sont plus enclins à utiliser d'autres modes de déplacement que la voiture, comme les transports en commun par exemple, mais il a de sérieuses divergences entre les perceptions des usagers de ces derniers. Quand les usagers « étudiants » perçoivent les transports en commun urbain liégeois, ils mettent en exergue leur efficacité et leur côté économique, les usagers « personnes actives » soutiennent quant à eux que ce mode entre en contradiction avec leur indépendance et leur besoin de confort. Finalement, nous pouvons soutenir que les pratiques de mobilité à Liège s'entendent en fonction de la position face au marché de l'emploi et l'âge.

À la question de recherche « De l'imaginaire à la pratique du transfert modal à Liège : résistances ou alignement des usagers à la mise en œuvre des politiques publiques ? », nous répondons que nous ne pouvons faire le choix entier de la résistance ou de l'alignement des usagers à la mise en œuvre des politiques publiques de transfert modal, mais qu'il est nécessaire de distinguer les imaginaires sociotechniques des usagers. Les usagers « étudiants » se rapprochent le plus des positions des pouvoirs publics sur la question du transfert modal. En effet, ceux-ci soutiennent les politiques publiques en place et les considèrent comme efficaces, même si quelques améliorations doivent être apportées. De plus, ils accueillent avec soutien l'orientation des aménagements futurs dans la ville

concernant la une mobilité douce et/ou partagée. D'ailleurs, ces usagers et les pouvoirs publics partagent le même imaginaire sociotechnique « alternatif », même si nous avons ajouté aux usagers « étudiants » le qualificatif « modéré ». En conséquence, nous pouvons soutenir qu'il s'agit dans ce cas d'alignement de ces usagers à la mise en œuvre des politiques publiques et donc aux pouvoirs publics dans son ensemble.

À l'inverse, les usagers « personnes actives » et « personnes âgées » ne suivent pas totalement cette orientation et développent un rejet partiel face aux politiques publiques visant le transfert modal. En effet, en faisant le choix de ne pas utiliser les parkings relais pour conserver leur voiture dans le centre ou, dans le but de préserver leur indépendance, de ne pas prendre les transports en commun, nous avons pu établir une convergence entre les deux groupes d'usagers et nommer leur imaginaire sociotechnique respectif « traditionnel indépendant » pour les usagers « personnes actives » et « traditionnel conservateur » pour les usagers « personnes âgées ». Même si les imaginaires sociotechniques se distinguent quant à leur qualificatif, leur position est marquée par une approche traditionnelle de la mobilité, c'est-à-dire ancrée dans une utilisation importante de la voiture dans leurs déplacements quotidiens, dont urbains. Ainsi, étant donné la contradiction entre l'imaginaire de ces derniers et celui soutenu par les pouvoirs publics, il est pertinent de soutenir qu'il s'agit d'une résistance de ces usagers à la mise en œuvre des politiques publiques visant le transfert modal.

En suivant, nous pouvons remarquer que le transfert modal à Liège est rendu plus difficile par la voiture notamment par les sentiments de liberté et d'indépendance qu'elle inspire. Cependant, cette orientation est appelée à diminuer suite au développement de la « mobility as a service ».

Toutefois, la mise en place de nouveaux modes tels qu'un téléphérique urbain, une navette fluviale ou plus concrètement le futur tram à Liège pourra rebattre les cartes. Comme présentés à plusieurs reprises, l'apparition d'un nouveau mode de déplacement et des aménagements liés peuvent changer la position de certains usagers, et, pour ce qui est de ce projet, les usagers sont d'avis de dire qu'il faudra examiner la situation quand il sera en place. Même si le tram rassemble un avis positif de l'ensemble des usagers, en donnant une image de grande ville ou par ses aménagements connexes de mobilité douce, il sera utile que ce sentiment soit suivi d'actions fortes pour promouvoir l'utilisation de ce moyen dans les pratiques journalières. Il est donc nécessaire pour les autorités publiques de souscrire à des mesures d'accompagnements et de communication sur un long terme auprès des usagers afin de transformer cette image positive a priori en adhésion dans les pratiques quotidiennes.

Bibliographie

Articles et ouvrages

Amar, G., *Homo mobilis : le nouvel âge de la mobilité : éloge de la reliance*, Limoges, Présence, 2010, 207 p.

Baribeau, C. & Luckerhoff J., « Les entretiens de groupe », in *Recherches Qualitatives*, 2010, Vol 29, pp. 28-49.

Bassand Michel, « La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique », in *Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique*, Université de Neuchâtel, EDES, 1986, pp. 25-38.

Bassand, M & Brulhardt M-C., « La mobilité spatiale : un processus social fondamental », *Annales de Géographie*, 1984, n°515, pp. 49-54 ;

Bolle De Bal, M., « Reliance, déliance, liance : émergence de trois notions sociologiques », in *Sociétés*, Bruxelles : De Boek, 2003/2, pp. 99-131.

Bonnaïous, A., « Le système des transports urbains », *Economie et statistique*, n°294-295, Mai 1996, pp. 99-108.

Cattan, N., *Mobilité spatiale*, Hypergeo, 2004, 3 p.

Corbière, M. & Larivière, N., « Méthodes qualitatives, quantitatives et mixte : Dans la recherche en sciences humaines, sociales et de la santé », Presse de l'Université du Québec, 2014, 684 p.

Coulaud, D., *L'Automoville : Ville, automobile et mode de vie*, Paris, L'Harmattan, 2010, 371 p.

Cresswell, T., *On the move: Mobility in the Modern Western World*, New York, Routledge, 2006, 342 p.

Dumas, C., « Mobilité des personnes âgées », *Gérontologie et société*, 2012/2, vol. 35 / n° 141, pp. 63-76.

Dumez, H., « Qu'est-ce que la recherche qualitative », *Le Libellio AEGIS*, 2011, Vol.7, n°4, pp. 47-58.

Dupuy, G., « La spirale de l'automobilisation », *Flux*, 2000, n°41, pp. 69-70.

Flonneau, M., « Du « tout automobile » au « zéro voiture » ? », Paris en scène, CNRS Thema, 2^e trimestre 2005, n°7, pp.26-27.

Frankignoulle, P., « Le rôle fédérateur d'un architecte. Entretien avec Claude Strebelle », *A+ Architecture in Belgium*, Liège, 2001, 114-117.

Gallez, C. & Orfeui, J-P., « L'évolution de la mobilité quotidienne. Croissance ou réduction des disparités ? », *Recherche Transports Sécurité*, 1997, n°56, pp.27-42.

Gallez, C., « Aux racines de la mobilité en sciences sociales, contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », in Flonneau, M. & Guigueno, V., *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp. 41-55.

González, RCL., « Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens : Allemagne, Espagne, France et Suisse », *Annales de géographie*, 2013/6, n° 694, pp. 619-643.

Goodall, W., Dovey Fishman, T., « The rise of mobility as a service, reshaping how urbanites get around », *Deloitte Review*, 2017, Issue 20, 2017, 20 p.

Goodwin, P., « Pic des transports, pic automobile et avenir de la mobilité », in *Usage de la voiture particulière : les tendances à long terme*, Forum International des Transports, OCDE, 2014, pp. 55-94.

Hanson, M., *Intersection between the Built and Social Environments and older Adult Mobility: An evidence Review*, British Columbia, 2012, 14 p.

Héran, F., *Vélo et politique globale de déplacements durables*, Clersé, Université de Lille, 2012, 114 p.

Jasanoff, S. & Kim, S-H., « Containing the Atom: Sociotechnical Imaginaries and Nuclear Power in the United States and South Korea », Springer, 2009, 28 p.

Jasanoff, S., « Future Imperfect : Science, Technology, and the imagination of Modernity » in Jasanoff, S., Kim, S., *Dreamscapes of Modernity, sociotechnical imaginaries and the fabrication of power*, University Of Chicago Press, 2015, pp. 21-33.

Jasanoff, S., « Imagined and Invented Worlds » in Jasanoff, S., Kim, S., *Dreamscapes of Modernity, sociotechnical imaginaries and the fabrication of power*, University Of Chicago Press, 2015, pp 5-12.

Kaufmann, V., « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* 2003/1, p.39-58.

Kaufmann, V., *Sociologie de la mobilité urbaine : La question du report modal*, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 1998, 10 p.

Kubler, D., *Analyser les politiques publiques*, Politique en plus, 2009, 222 p.

Laugier, R., « Ville et mobilité durables, synthèse documentaire pour le compte du CRDALN », *Direction Générale Aménagement Logement Nature*, février 2010, 11 p.

Lavadinho, S. & Pini, G., « Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain », *Observatoire Universitaire de la mobilité*, Genève, 2005, 8 p.

- Le Jeannic, T. & Razafindranovona, T., « Près d'une heure quotidienne de transport : les disparités se réduisent mais demeurent », *Vue d'ensemble - Consommation et conditions de vie*, pp. 107-123.
- Leblanc, J-F., « Le Plan Urbain de Mobilité (PUM) de Liège ou comment une étude technique devient la fondation d'une supracommunalité concertée », *Les Cahiers nouveaux*, juin 2014, n°88, pp. 86-90.
- Lebrun, K. & Hubert, H., « Les pratiques de déplacement à Bruxelles », *Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, 2013, 112 pages.
- Lévy, J., « Les nouveaux espaces de la mobilité », *Les Territoires de la mobilité*, Presses Universitaires de France, 2000, pp. 155-170.
- Marchal, J., « Vers une approche intégrée de la mobilité urbaine », *Colloques ISTLS*, 20 novembre 2007, ANAST-Département Argenco, ULiège, Liège.
- Martinache, I., « La théorie de l'équilibre général », *Idées économiques et sociales*, 4/2017, n° 190, p. 78-79.
- Mejri, H., *Un système d'aide à la régulation d'un réseau de transport multimodal perturbé : réponse au problème de congestion*, École Centrale de Lille, 2012, 232 p.
- Mignot, D., « Transport et justice sociale », *Reflets et perspectives de la vie économique*, 2004, Tome XLIII, n°4, pp. 123-131.
- Mirabel, F., & Reymond, M., « Vers une réduction de la place de l'automobile en ville », *Économie des transports urbains*, La Découverte, 2013, pp. 95-112.
- Munafò, S., « Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011. Analyse des cas de Berne, Genève et Lausanne », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2015/5, pp. 753-782.
- Niel, X., *Pourquoi se passer de sa voiture ?*, INSEE Première, , Septembre 1998, n°607, 8 p.
- Pagano, G. & Vandernoot, J., « Les investissements publics à l'épreuve des normes européennes : le cas du tram de Liège, de CITEO et de l'Osterweel. », *Courrier hebdomadaires du CRISP*, 2017, n°2328, 42 p.
- Pini G., & Lavadinho S., « Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain », in *Actes du colloque « Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance »*, Université de Lausanne, 21-23 septembre 2005, Lausanne, 8 p.
- Piron, O., « Vers une refondation des « justifications » de la mobilité ? », in Michel Bonnet et al., *Les Territoires de la mobilité*, Presses Universitaires de France, 2000, pp. 11-14.
- Quéltelard, B., *Se rendre au travail ou faire ses courses motive toujours un déplacement quotidien sur deux. Le recours à la voiture se stabilise.*, Commissariat général au développement durable, La Revue, 2010, 28 p.

Ruben. L., « Favoriser le report modal : connaître les raisons liées aux choix d'un mode de déplacement pour le changer », *Pratiques Psychologiques*, 17/2011, pp. 19-29.

Sergot, B. & Chabeault D., « Mobilités spatiales et dynamiques organisationnelles », *Revue française de gestion*, Paris, 7/2012, n° 226, pp. 77-90.

Thomann, S., *Report modal en périurbain et représentations de l'installation résidentielle*, Ministère des Transports, mars 2002, Paris, 74 p.

urbAgora ASBL, « Un tram contre la ville ? Un commentaire critique des études techniques du tram de Liège », in *Conférence de presse du 19 octobre 2011*, Liège.

Woloszyn, P. & Depeau, S., « Vers un modèle de décision environnementale de la mobilité douce ; application aux parcours piétonniers en milieu urbain », in *9th International conference of territorial intelligence*, Nov 2010, Strasbourg, 2010, 13 p.

Documents officiels

Commission du développement régional du Parlement européen, « Rapport sur la dimension urbaine des politiques européennes », 26/06/2015, consulté le 22/03/2018, URL : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A8-2015>

Gouvernement wallon, « Fluidité, Accessibilité, Sécurité, Santé, Transfert modal, Vision de la mobilité wallonne à 2030 », 08/11/2017, 7 p.

Déclaration de politique régionale, « La Wallonie plus forte », Namur, 25 juillet 2017, 34 p.

Euro-Lex, Répartition des compétences au sein de l'Union européenne, consulté le 05/02/2018, URL : eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=LEGISSUM%3Aai0020.

Groupement de Redéploiement Économique de la Province de Liège, « *La Transurbaine Liège* », Les cahiers du GRE-Liège, 2012, 42 p.

Le CeMaphore, « Maas – Mobility as a service : mobilité de demain ? », SPW Editions, n°140, mars 2018, 24 p.

Livre vert de la Commission européenne « Un réseau pour les citoyens : comment tirer parti du potentiel des transports publics de passagers en Europe », du 29/11/1995, 60 p.

Plan Communal de Mobilité (PCM), rapport de synthèse 2004, 68 p.

Plan Urbain de Mobilité-PUM de Liège, Rapport intermédiaire n°2, Document de préparation de la Conférence des Bourgmestres et Échevins de l'urbanisme du 26/09/2008, 11p.

Portail de la Ville de Liège, mobilité. URL: www.liege.be/fr/vie-communale/services-communaux/mobilite/etudes-de-mobilite/2010-plan-communal-mobilite

Portail de Wallonie, Guide des institutions, consulté le 05/05/2018, URL : connaîtrelawallonie.wallonie.be/fr/institutions/les-pouvoirs-en-wallonie/le-gouvernement-wallon.

Rapport de la Conférence Européenne des Ministres des transports, 1985, 154 p.

Service Public de Wallonie, « L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité, liens et interactions entre les outils », CeMathèque, n° 20, avril 2007, 48p.

SPF Mobilité et Transports, « La filière transport en commun : Guide des bonnes pratiques en matière de mobilité durable pour les déplacements domicile-travail », février 2014, 17 p.

TEC Liège-Verviers, Rapport annuel 2013, 43 p.

Transport & Mobility Leuven, *Analyse de la congestion routière en Belgique*, Rapport pour le SPF Mobilité et Transports, octobre 2008, 79 pages.

Ville de Liège, « Étude du Plan Piéton de la Ville de Liège, Rapport définitif », Janvier 2004, 31 p.

Ville de Liège, « Plan Communal Cyclable 2012-2015 », 05/09/2011, 95 p.

Loi

Décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale.

Presse – Source internet

Dictionnaire en ligne, Larousse, URL : www.larousse.fr/dictionnaires

Dictionnaire en ligne, INSEE, URL : www.insee.fr

François Schreuer, Blog internet, consulté le 12/04/2018, URL : www.schreuer.org/

Glossaire international, définition de rupture de charge, URL : www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/rupture-de-charge

GRACQ, « Copenhague, toujours en route vers le paradis ? », 23/02/2018, consulté le 10/05/2018, URL : www.gracq.org/actualites-du-velo/copenhague-toujours-en-route-vers-le-paradis

GRACQ, « Masse critique », 24/02/2017, consulté le 08/05/2018, URL : www.gracq.org/agenda/masse-critique.

Keskistram, « Pourquoi un tram ? », consulté le 12/04/2018, URL : keskistram.eu.

La Libre, « Revoir ce bon vieux tram vert », 06/09/2010, consulté le 02/05/2018, URL : www.lalibre.be/regions/liege/revoir-ce-bon-vieux-tram-vert51b8c37de4b0de6db9bd4019

La Meuse, « Tout le centre de Liège bientôt en piétonnier », 30/07/2014, consulté le 05/05/2018, URL : www.lameuse.be/108556/article/2017-07-30/tout-le-centre-de-liege-bientot-en-pietonnier

Le Monde, « Quelle est la responsabilité de la voiture dans la pollution de l'air ? » 17/03/2014, consulté le 15/05/2018 URL : www.lemonde.fr/planete/article/2014/03/17/quelle-est-la-responsabilite-de-la-voiture-dans-la-pollution-de-l-air_4384198_3244.html

Le Moniteur automobile, « LEZ en Belgique : Anvers, Bruxelles et vignette en Wallonie », 29/06/2017, consulté le 02/05/2018, URL : www.moniteurautomobile.be/conseils-auto/benelux/lez-anvers-bruxelles-gand-malines-belgique-peage-vignette-pollution-pass.html

Le Soir, « La voiture, un outil de mobilité qui se partage davantage », 24/04/2018, consulté le 15/05/2018, URL : plus.lesoir.be/archive/d201804233LUD04.

Le Soir, « Les deux premiers téléphériques urbains de Wallonie sont à l'étude à Liège », 27/05/2018, consulté le 28/05/2018, URL : <http://plus.lesoir.be/159049/article/2018-05-27/les-deux-premiers-telepheriques-urbains-de-wallonie-sont-letude-liege>.

Le Soir, « Liège : 226 places de parking intelligent », 10/01/2018, consulté le 22/03/18, URL : plus.lesoir.be/133256/article/2018-01-10/liege-226-places-de-parking-intelligent.

Le Soir, « Liège : le centre-ville porté par ses magasins branchés », 09/06/2015 consulté le 08/05/2018. URL : plus.lesoir.be/archive/recup/984636/article/actualite/regions/liege/2015-09-09/liege-centre-ville-porte-par-ses-magasins-branches.

Le Soir, « Liège : « Une pétition ne sauvera pas le tram », 21/01/2016, consulté le 08/05/2018, URL : plus.lesoir.be/22373/article/2016-01-21/liege-une-petition-ne-sauvera-pas-le-tram.

Portail web STS Harvard Kennedy School , « The Sociotechnical Imaginaries Project », consulté le 5 février 2018, URL : <http://sts.hks.harvard.edu/research/platforms/imaginaries/>

Portail web Trams-trolleybus, Trolleybus de Liège (1930-1971), consulté le 15/05/2018. URL : www.tramstrolleybus.be/Trolleybus7.html

Réinventons Liège, « Etudier la navette fluviale comme transport public », consulté le 28/05/2018, URL : www.reinventonsliege.be/projets/etudier-la-navette-fluviale-comme-transport-public.

RTBF, « Liège en Transition, mouvement citoyen », 11/01/2013, consulté le 08/05/2018, URL : www.rtbef.be/info/liege-en-transition-mouvement-citoyen.

RTC Télé Liège, « Liège, embouteillage en hausse », Reportage vidéo, 31/03/15, consulté le 10/04/18, URL : www.rtc.be/video/info/liegeembouteillageenhausse_1475907_325.html

RTC Télé Liège, « Tram à Liège, ECOLO inquiet », Reportage vidéo, 03/02/09, consulté le 28/05/18, URL : www.rtc.be/video/info/politique/tram-a-liege-ecolo-inquiet_7309_325.html

Union wallonne des entreprises, « La mobilité en Wallonie : Compétences & Chiffres », consulté le 06/04/2018, URL : www.mobilite-entreprise.be/index.php/la-mobilite-en-wallonie-competences-chiffres/

Union wallonne des entreprises, « Mobilité traditionnelle », consulté le 08/05/2015, URL : www.mobilite-entreprise.be/index.php/mobilite-des-personnes/mobilite-traditionnelle/

Université de Liège, « Tram et réorganisation du réseau de bus à Liège, Avis de l'Université de Liège », mai 2013, consulté le 06/05/2018, URL : www.ulg.ac.be/cms/c_3072055/fr/tram-et-reorganisation-du-reseau-de-bus-a-liege.

Willy Demeyer, « Note de synthèse sur le tram », 26/01/2017, consulté le 11/04/2018, URL : www.willydemeyer.be/notedesynthesesurletram.

Annexes

Annexe 1 : questionnaire focus group « personnes âgées »

— Pouvez-vous vous présenter brièvement, depuis quand êtes-vous en maison de repos ?

— Est-ce que la mobilité, les déplacements d'un endroit à un autre, a fait partie des raisons qui vous ont poussé à aller en maison de repos ?

— Qui d'entre vous possède encore une voiture ? Si oui, quels déplacements effectuez-vous avec celle-ci ? Pourquoi ce mode ?

— Si non, quels modes utilisez-vous pour vos déplacements ? Pied, transport en commun ? Pourquoi avoir abandonné la voiture ?

— Avant d'être en maison de repos, est-ce que vous utilisiez les transports en commun ?

— Si vous utilisez les transports publics (bus) (si vous le faites), trouvez-vous que ceux-ci sont adaptés aux personnes âgées ? Est-il facile pour vous de prendre le bus ? La distance entre les arrêts, la vitesse, la place, le moyen de paiement avec la carte Mobib,...

— Est-ce que la gratuité/le prix réduit du transport en commun pour les personnes âgées est un critère qui vous a tenté / peut vous tenter à les utiliser ?

— Si vous devez vous rendre quelque part en ville, jusqu'à quelle distance pourriez-vous imaginer d'y aller à pied ? Est-ce que pour vous, les aménagements pour promouvoir la marche en rue sont suffisants (voies piétonnes telles que la rue de la casquette, la cathédrale, les quais de Meuse) ? Est-ce agréable de se promener à pied à Liège ?

— Selon vous, quel est/serait le moyen idéal pour se déplacer en ville à Liège ?

— Selon vous, est-ce que la voiture a sa place dans la ville ? Se déplacer en voiture dans le centre-ville représente-t-il un avantage ? Et des désavantages ?

— Dans quelques années, le tram sera installé à Liège. Êtes-vous au courant ? Est-ce une information qui vous intéresse ? Serait-il envisageable pour vous de l'utiliser ? Si oui, sous quelles conditions ?

— Dans un futur proche, il est probable qu'il y ait des voitures autonomes, sans chauffeur dans la ville pour effectuer les déplacements des personnes, comme un taxi aujourd'hui. Voyez-vous cela d'un bon œil ?

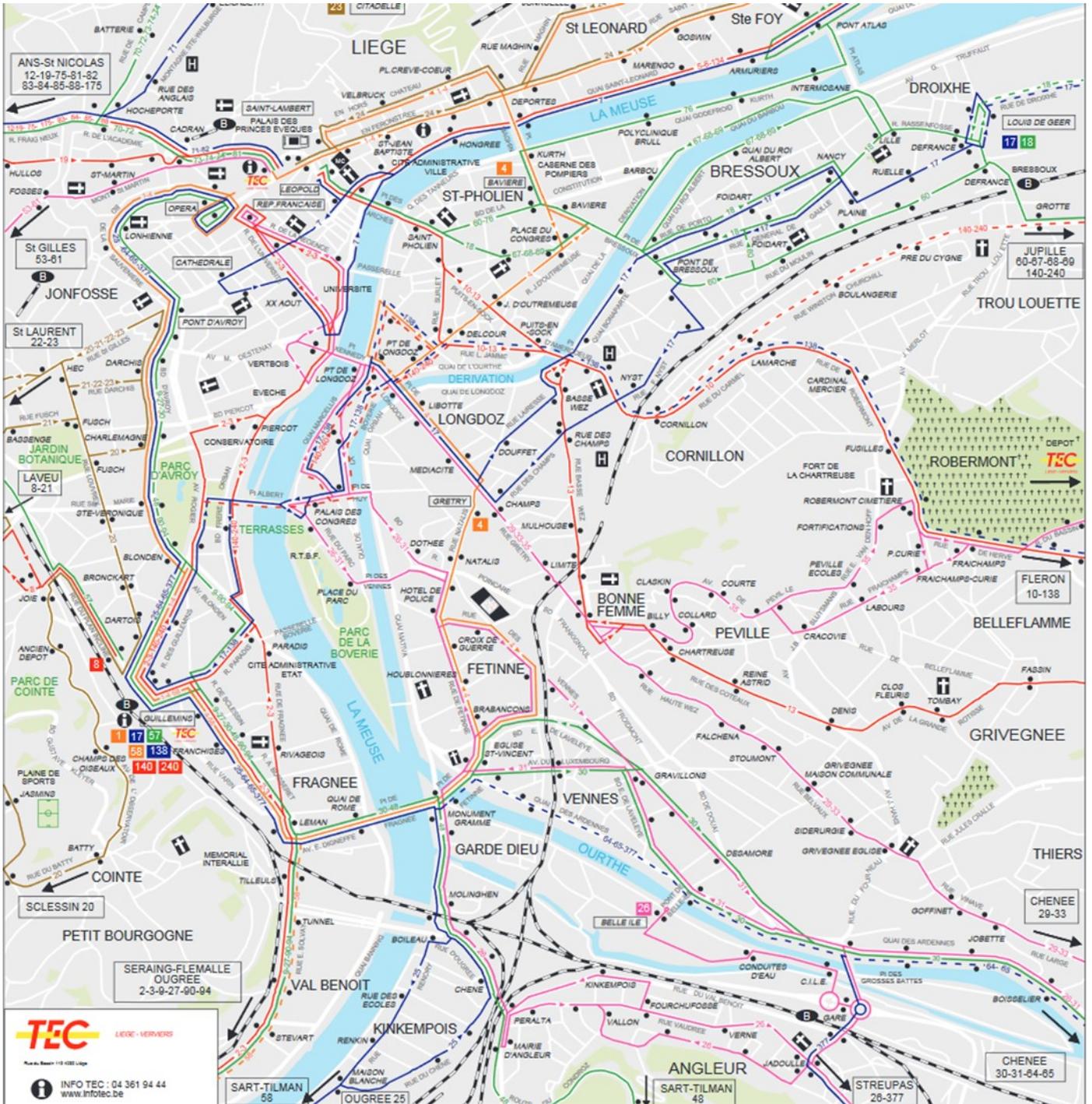
Annexe 2 : questionnaire focus group « personnes actives »

- (Tour de table) Pouvez-vous vous présenter, où vous habitez et travaillez.
- Quel (s) moyen (s) utilisez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail ? Pourquoi utiliser ce moyen ? D'autres choix sont-ils envisageables ?
- En l'état actuel, pourriez-vous vous passer de la voiture pour vos trajets en ville ?
- Seriez-vous prêt à venir habiter plus près du centre de la ville et utiliser les transports autres que votre voiture quotidiennement ? Pourquoi ?
- Seriez-vous prêt à changer de moyen de déplacement ? Est-ce qu'il manque quelque chose pour changer vos pratiques ?
- Selon vous, Liège est-elle une ville dans laquelle il est facile de se déplacer en bus, à pied, en vélo, en voiture, ou par un autre moyen ?
- Est-ce que pour vous, la voiture à sa place dans la ville ?
- Êtes-vous conscients de la volonté politique de transfert modal, c'est-à-dire d'un changement de la voiture vers d'autres modes tels que les transports en commun ou la marche et le vélo ?
- Selon vous, Liège est-elle une ville dans laquelle il est facile de se déplacer en bus, à pied, en vélo, en voiture, ou par un autre moyen ?
- Est-ce que la présence d'enfants dans le ménage est importante lors du choix de mode ? Pourquoi ?
- Est-ce que pour vous, la mobilité rentre dans le thème du développement durable ?
- Dans quelques années, le tram sera installé à Liège. Êtes-vous au courant ? Est-ce une information qui vous intéresse ? Serait-il envisageable pour vous de l'utiliser ? Si oui, sous quelles conditions ?
- Dans un futur proche, il est probable qu'il y ait des voitures autonomes, sans chauffeur dans la ville pour effectuer les déplacements des personnes, comme un taxi aujourd'hui. Voyez-vous cela d'un bon œil ?

Annexe 3 : questionnaire focus group « étudiants »

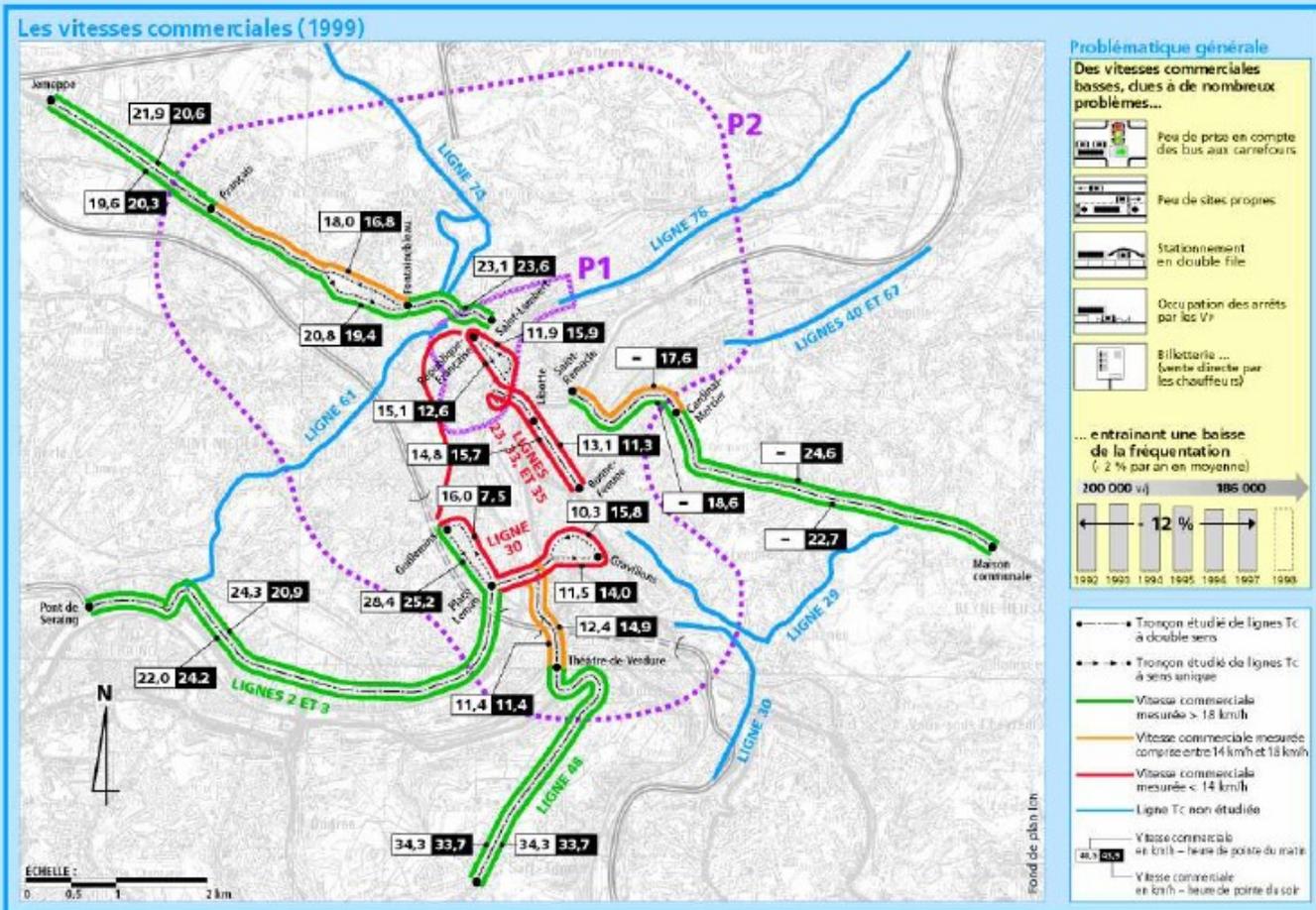
- (Tour de table) Pouvez-vous préciser votre nom, votre âge et vos études ?
- Quels moyens utilisez-vous pour vous rendre sur votre lieu d'étude ? Pourquoi ?
- D'autres choix sont envisageables ?
- Les autorités publiques pensent que les jeunes sont plus ouverts à la mobilité alternative à la voiture. Est-ce que vous êtes d'accord ?
- Selon vous, la voiture est-elle synonyme de liberté ? Si oui, c'est aussi le cas pour vos déplacements en ville ? Est-ce agréable de rouler en voiture dans la ville ? Est-ce que pour vous la voiture a sa place dans la ville ?
- Quels aménagements spécifiques aux transports en commun faudrait-il pour que ceux qui sont attachés à la voiture les utilisent ?
- Comment trouvez-vous les transports en commun à Liège au niveau de la vitesse, du confort etc. ? Et sur l'axe centre-Sart Tilman en bus ?
- Le projet de tram vise entre autres à améliorer la vitesse commerciale par rapport aux bus actuels. De plus, des parkings relais seront construits aux extrémités de la ligne. Est-ce que vous envisageriez utiliser ce mode ?
- La Ville de Liège réalise des piétonniers, des pistes cyclables. Est-ce pour vous des aménagements importants ? Si vos trajets le permettaient, est-ce que vous effectueriez vos déplacements à pied ou à vélo ?
- Quelle est votre vision de la mobilité urbaine à Liège dans 20 ou 30 ans ?

Annexe 3 : plan du réseau TEC à Liège



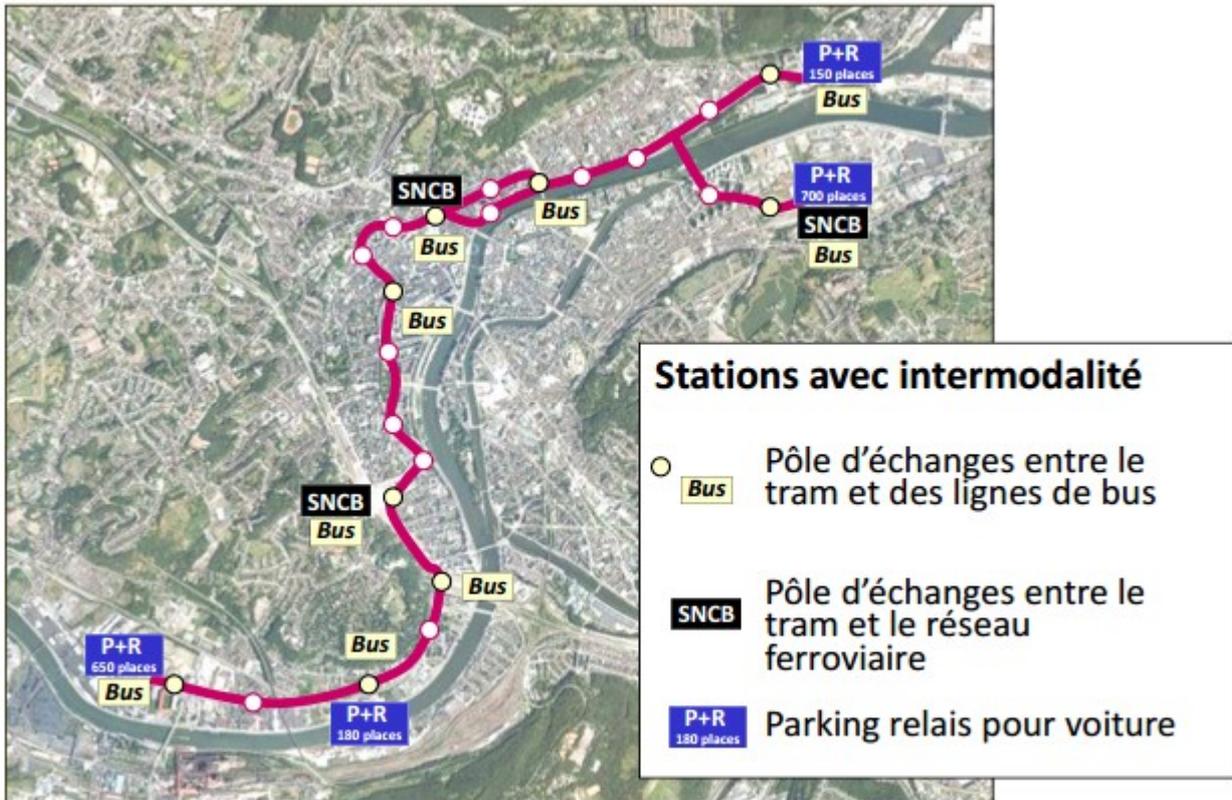
Source: www.infotec.be/Portals/0/TEC%20Li%E8ge_Verviers/PDF/Liege_Centre_Edition2015.pdf consulté le 11/04/2018.

Annexe 4 : vitesse commerciale des bus TEC



Source : Plan de stationnement Ville de Liège, Transitec — Agora 1999

Annexe 5 : tracé du tram de Liège



Source : Willy Demeyer, « Note de synthèse sur le tram », 26/01/2017, consulté le 11/04/2018, URL : www.willydemeyer.be/notedesynthesesurletram.

Annexe 6 : itinéraire cyclable entre le centre de Liège et le Sart Tilman

1 / 1 52,8%



Itinéraire cyclable suggéré

Centre-ville - Sart Tilman

- 1 Traversée de la Meuse via la passerelle Saucy
- 2 RAVeL, en longeant les quais Van Beneden, Churchill et Marcellis
- 3 RAVeL, en passant par le parc de la Boverie
- 4 Traversée de l'Ourthe via le pont de Fétinne (conseillé de mettre pied à terre)
- 5 Traversée du canal de l'Ourthe et passage par Angleur via la rue du Biez, la rue des Aguesses, la rue Henri Dunant, la rue Vaudrée et la rue de la Résidence
- 6 Rue du Vallon
Projet d'aménagement réalisé par la Ville de Liège à la demande de l'Université en été 2017
- 7 Aménagement cyclable sécurisé entre la rue du Vallon et la rue de la Belle Jardinière
Projet d'aménagement réalisé au printemps 2016 par le SPW à la demande de l'Université
- 8 Rue de la Belle Jardinière
Projet de rénovation de l'éclairage et de marquages cyclables réalisé par la Ville de Liège à la demande de l'Université au printemps 2017
- 9 Liaison vers la résidence étudiante et le campus universitaire du Sart Tilman
Projet de liaison piétonne entre la rue de la Belle Jardinière et la rue des Homes réalisé en mars 2018 par l'Université



Legend: RAVeL, Cheminement cyclable suggéré. UIège AIR - cellule urbanisme et mobilité

Source : Site internet de l'Université de Liège, rubrique « À vélo ».
www.campus.uliege.be/cms/c_9110947/de/a-velo

Annexe 7 : retranscription de l'interview de Didier Castagne

27/02/18

Castagne Didier : Alors, expliquez-moi un peu le cadre de votre recherche
Pirard Colin : Oui donc je suis en master 2 sciences politiques à finalité administration publique et je suis intéressé par les questions de mobilité en général, j'habite à Huy et je kot à Liège, ma mobilité est différente dans ces différents cadres. Je me suis posé la question de comment je pourrai analyser la mobilité à Liège, plutôt s'intéresser aux différences entre le côté politique et le coté des usagers, essayer de voir les différences de perceptions, d'attentes des uns et des autres. C'est pour ça que j'ai choisi un cadre théorique particulier, les imaginaires sociotechniques qui joint l'imaginaire des usagers avec le contexte en place, mais aussi avec l'imaginaire des politiques et voir si ceux-ci sont les mêmes.

Pirard Colin : Pouvez-vous rappeler dans quel service vous travaillez ?

Castagne Didier : Je travaille au service public de Wallonie, à la DGO2 qui s'occupe de la mobilité et des voies hydrauliques, pas la DGO1 qui s'occupe de route. À la DGO2 il y a un service qui s'occupe de la direction de la stratégie de la mobilité, où l'on suit tout ce qui concerne les plans communaux de mobilité, principalement, pas exclusivement et on a aussi des collègues qui s'occupent depuis 2-3 ans qui s'occupe de sensibilisation à la sécurité routière en milieu scolaire et d'autres qui s'occupent plus d'action de sensibilisation à la mobilité de manière générale.

Pirard Colin : Oui, car j'avais vu les différents départements au sein de la DGO2 et je m'étais demandé quel département serait – il intéressant d'aller voir, donc la stratégie c'était ce qu'il fallait. Premièrement, généralement, la mobilité c'est quoi pour vous ? C'est un déplacement ? Un besoin ? Un changement de paradigme ? Qu'est-ce qui vous vient ...

Castagne Didier : La mobilité, je pense qu'il faut éviter l'écueil que certains techniciens peuvent avoir en disant que la mobilité c'est un objectif en soit, non la mobilité ce n'est jamais qu'un moyen nécessaire pour avoir une insertion sociale, réaliser un ensemble d'activités, pour faire vivre un territoire, donc il y a ce lien avec l'organisation du territoire qui demande encore beaucoup de travail en Région wallonne, mais ça c'est un autre sujet.

Pirard Colin : Oui, c'est un élément traversé par beaucoup d'autres, social, économique... Une question importante peut être, comment est-ce que la Région Wallonne collabore avec les villes sur les plans communaux, tout cela dans le cadre fixé par le livre blanc sur le transport de l'Union Européenne, comment ça se passe, la Région wallonne en tant que tutelle...

Castagne Didier : En fait les plans communaux de mobilité trouvent leurs origines dans le décret du Pirard Colin : avril 2004 qui, donc ce décret on le trouve facilement sur Wallex, et donc ce décret il institue deux types d'outils, un outil qu'on appelle le plan urbain de mobilité PUM, qui contrairement à ce qu'il laisse pensé est censé s'appliquer aux agglomérations, et les plans communaux de mobilité qui eux concerne, sont à l'échelle de la commune. Évidemment, faire un plan communal de mobilité à Marche-en-Famenne ou à Charleroi, forcément les applications sont différentes. On a d'ailleurs tendance à dire qu'en milieu

vraiment rural, on a plus vraiment la certitude que les PCM ont vraiment une plus-value, car les enjeux sont plutôt tournés vers la sécurité routière, le social, accès, donc à une mobilité minimum, mais les enjeux s'arrêtent là. Alors qu'en milieu urbain, on a une approche beaucoup plus globale parce que la complexité est plus importante...

Pirard Colin : Il y a quand même des particularités à chaque commune

Castagne Didier : Oui oui évidemment, ce que je veux dire c'est que est-ce nécessaire de faire toute une grosse analyse chaque fois, alors qu'en gros il suffirait de discuter une demi-journée avec quelques responsables communaux et on comprendrait les choses. Donc on se dit que cela ne vaut pas forcément la peine d'utiliser un outil comme le PCM dans ces moments-là.

Pirard Colin : Et donc vous vous allez auprès des villes, rencontrer pour parler des solutions dans le cadre fixé par ce décret alors ?

Castagne Didier : Aujourd'hui, plus ou moins 2/3 des villes wallonnes ont un PCM, il est convenu que les PCM ont une durée de vie de maximum une quinzaine d'années, et donc par exemple dans le cas de Liège on est en train de finaliser l'actualisation du PCM, le premier ayant été adopté dans les années 2000 donc il est temps de refaire. D'autant plus que dans le cas de Liège, il y a le PUM qui intervient et qui a aussi changé certaines conditions plus globales dans lequel s'inscrivent certaines communes comprises dans l'agglomération. Mais ça, on pourra reparler du PUM après, car c'est un outil, ce Plan Urbain de mobilité. Et donc comment fonctionne le PCM en général, le PCM est lancé par un bureau d'étude dans le cadre d'un marché, et donc l'esprit du PCM est de mettre autour de la table, forcément les différents services de la commune, de la région, les travaux publics, l'aménagement du territoire, selon les cas parfois d'autres départements, le groupe TEC évidemment, la SNCB, et donc...

Pirard Colin : Et est-ce qu'il y a des citoyens présents ?

Castagne Didier : Non, là où ils sont impliqués c'est au stade de l'enquête publique. D'après le décret il y a deux étapes dans lesquelles les citoyens doivent être impliqués, enfin les citoyens, c'est plutôt la commission de consultative d'aménagement du territoire, lorsqu'elle existe au niveau du communal, elle est impliquée normalement à la fin des phases 1 et 2, c'est-à-dire grosso modo est-ce qu'on a bien identifié tous les problèmes qui se posent. Elle est réimpliquée à la fin de la phase 3, la fin de l'étude où est soumis le plan d'action à l'enquête publique. Après l'enquête publique et les modifications éventuelles que le public aura mises en lumière, le plan communal de mobilité est approuvé par le conseil communal.

Pirard Colin : Si je comprends bien les premières phases ne sont pas des enquêtes publiques, mais juste une réunion entre les différents départements, sur base des constats qu'eux connaissent.

Castagne Didier : Sur base aussi de ce que le bureau d'étude présente. Il dispose de toute une série d'information qui lui est communiquée par la région et la commune. Sur la base de son expérience, il dit voilà la situation avec tel enjeu en place, qu'est-ce que vous en pensez... c'est un peu un processus itératif de cette nature.

Pirard Colin : C'est le bureau d'étude qui gère, avec consultation du politique et des services...

Castagne Didier : Avec consultation des administrations. Alors dans certains PCM l'échevin de la mobilité est très actif, dans d'autres il l'est moins, ça dépend de la commune. Parfois il s'implique vraiment tout au long de l'étude, dans d'autres cas c'est seulement quand il faut présenter au conseil communal, c'est variable. Mais en général ils essaient quand même de s'impliquer.

Pirard Colin : Il est obligatoire ce PCM ?

Castagne Didier : Non il n'est pas obligatoire. Et alors il y a aussi une grande différence entre la manière dont la Flandre et la Wallonie fonctionnent et utilisent ce type d'outils. En Flandre, on parle de contrat, une fois qu'un PCM il se termine par un contrat de mobilité qui reprend les engagements plus formalisés que les différents acteurs prennent. Alors que nous, on termine ces plans communaux de mobilité par une sorte de grand tableau reprenant toutes les actions à mettre en œuvre, la manière dont les actions sont liées entre elles, court moyen long terme, mais objectivement, la visibilité budgétaire dont on dispose et les budgets globaux dont on dispose sont insuffisants, c'est quand même extrêmement difficile de dire qu'on peut vous garantir que dans un délai de 5 ans on aura fait cas, réaménager cette ligne de bus, ce carrefour...

Pirard Colin : C'est pour ça qu'on ne parle pas de contrat...

Castagne Didier : Voilà, c'est une stratégie sur laquelle chacun se met d'accord. Où l'on s'engage à contribuer, mais voilà, mais on n'est jamais à l'abri... Et par ailleurs on constate que dans certains cas, dans le cas du PCM de Liège des années 2000, on considère que environs 80 % des actions ont été réalisées, par contre dans le cas du PCM de Tournai par exemple, c'est une catastrophe, dans le sens où il y a eu des résistances dans tous les sens. Et puis alors on est jamais à l'abri d'un changement de majorité, de tendance si le collègue change. Par définition le PCM c'est quand même un enjeu très quotidien et parfois ça devient un enjeu, des débats communaux importants. Donc, je pense que ce qui est arrivé à Tournai c'est que l'opposition à l'origine s'est emparée du truc en disant que ça n'allait pas, mais quand ils sont arrivés au pouvoir, ils ne savaient pas quoi faire. Et alors, ce qui va peut-être plus nous amener atout de votre sujet, c'est que évidemment, même si depuis quelques années les états d'esprit changent, mais il y a quand même un certain nombre de groupe de pression qui sont extrêmement conservateur, au premier chef desquelles les commerçants qui surestime totalement, ainsi que les élus d'ailleurs l'importance de la voiture pour pouvoir accéder aux commerces de centre-ville. Et donc il y en a encore toute une série qui sont encore dans un imaginaire no parking no business.

Pirard Colin : Donc pour eux, la voiture est au centre de la ville...

Castagne Didier : Oui est la ville est faite pour eux pour leur commerce. Il y a plein d'études de stationnement qui soulignent que la voiture ventouse qui empêche le client de se parquer est souvent celle du commerçant lui-même. C'est con. Et c'est comme ça que dans un certain

nombre de villes ils vont mettre en service, dont Liège dans quelques semaines, mais ils l'ont déjà fait à Mons, des petits dispositifs qui favorisent la rotation sur un certain nombre de stationnements. On a un stationnement gratuit d'une demi-heure, et puis le capteur dans le sol qui lorsque la voiture reste plus qu'un quart d'heure, déclenche une petite alerte...

Pirard Colin : Un capteur intégré dans la route ?

Castagne Didier : Oui et déclenche une petite alerte, qui est envoyée à la police, et pour autant que la personne se soit encodée, reçoit sur son smartphone un message. Le but c'est vraiment de favoriser la rotation et à Courtrai grâce à ça ils arrivent à des taux de rotation de 4-5 véhicules par jour à 15-20. Ça incite donc les gens, et les commerçants ont compris que favoriser la rotation est vraiment intéressant pour eux, car cela leur amène vraiment des clients.

Pirard Colin : Hier au téléphone, vous m'avez parlé du schéma régional de mobilité, il est mis dans la DPR de 2017 qu'il va être finalisé, avez-vous plus d'information sur son contenu, sur sa sortie. Et également, qu'est-ce qu'il y avait avant ce plan ?

Castagne Didier : Il y avait eu en fait, sous le gouvernement précédent, ils avaient décidé de lancer le plan régional de mobilité durable, PRMD. Il y a trois rapports qui ont été finalisés en mai 2014, donc à la fin de la législature précédente et il a été décidé à ce moment-là de faire la consultation d'une septantaine d'acteurs, soit officiels, soit associations environnementales, et cetera de manière à adapter le document. Le document a été adapté, il y a eu quand même 1200 remarques. Donc sur cette base là on a fait des adaptations et puis il ne s'est plus passé grand-chose. Et donc récemment, le nouveau gouvernement a adopté en octobre de l'année dernière ce qui a appelé « vision fast 2030 » qui fixent des objectifs très très globaux et maintenant on a reçu pour mission, en se basant entre autres sur les documents du PRMD, un schéma régional de mobilité qui doit être assez concis et qui ne doit pas aller trop loin dans le détail des missions envisagées, mais qui doit vraiment proposer toute une série de stratégies et l'objectif du gouvernement est d'adopter ce document fin juin.

Pirard Colin, Mais la différence de sémantique, on parle de plan régional de mobilité durable et puis on parle de schéma régional de mobilité, ça veut dire la même chose ou non ?

Castagne Didier : Le plan était plus complet, c'est vrai quand on regarde les fiches actions ont avait des trucs assez précis qui avait l'avantage de parler assez bien aux personnes qui les lisaient, mais qui peut avoir le désavantage de peut-être trop fermer le champ. Mais l'objectif ici est vraiment de se dire qu'à l'horizon 2030 on veut faire en sorte de réduire de façon importante la part de la voiture et d'augmenter de façon importante la part des modes alternatifs, donc comment fait-on pour arriver progressivement à ces objectifs.

Pirard Colin : Malgré ce changement sémantique, les visions, les volontés politiques sont-elles les mêmes ? Il y a eu un changement de majorité, est-ce que ça a changé ou est-ce que c'est toujours centré sur le déplacement alternatif, multi modalité, ...

Castagne Didier : Si on en juge par l'objectif quand même extrêmement ambitieux que s'est mis ce gouvernement notamment en part modale, j'ai l'impression qu'on est dans quelque

chose de plus ambitieux. Mais très honnêtement, tant que le gouvernement n'a pas fait son choix dans la série de stratégie qui lui sera proposé dans le cadre du SRM, c'est difficile d'être plus affirmatif, dans un sens ou dans l'autre... Ici, c'est juste le ministre de la mobilité qui a fait approuvé sa vision, mais elle est extrêmement macro, mais est-ce que les stratégies qui seront proposées, seront approuvées, et à quel degré par le gouvernement entier, ça franchement je n'ai pas d'avis sur la question tant que l'examen n'a pas été fait je ne sais pas du tout.

Pirard Colin : Et le fait que Carlo Di Antonio soit resté Ministre des Transports, c'est un avantage ? Il a pu garder la continuité entre le plan et le schéma ?

Castagne Didier : Le plan régional il avait été mis en place, enfin il a été étudié par un bureau d'étude, mais c'est Philippe Henry qui l'avait fait... Donc c'est le gouvernement tripartite de l'époque.

Pirard Colin : On remarque généralement la volonté politique de limité l'usage de la voiture au profit de la mobilité douce, des transports en commun et cetera, pensez-vous qu'une part de la population attachée à leur véhicule est susceptible de délaissé son véhicule par la mise en place de différentes choses comme des parkings de délestages, enfin comment faut-il convaincre ces irréductibles « bagnolards » ?

Pirard Colin : C'est la vraie question. En fait je pense qu'au niveau technique et au niveau politique cela commence aussi à avoir une vraie prise de conscience du fait qu'un, la voiture est une partie de problème, mais elle est aussi partie de la solution, que deux, très longtemps il y avait un langage qui consistait à dire on va mettre des bus partout il n'y aura plus de problème, mais ça ne solutionne rien du tout. Tout d'abord, car un bus qui n'est pas rempli de minimum 10 personnes pollue plus qu'une voiture et d'autre part, car par définition les transports communs, le bus et le train c'est un transport de masse, donc il faut arriver à avoir des flux suffisamment massifiés pour pouvoir mettre en place une offre. Car ce qu'on constate aujourd'hui dans l'offre bus, c'est que, particulièrement en milieu rural, on a pas beaucoup d'offres, une offre minimum qui correspond au besoin scolaire. Et on a par ailleurs, des lignes qui vont dans tous les sens, qui sont pas rapides, pas attractives et qui de facto ne s'adressent qu'à un public dit « captif », le mot veut bien dire ce qu'il veut dire.

Pirard Colin : Captif, donc étudiants...

Castagne Didier : Oui étudiants. Environ 85 % de la clientèle des bus ce sont des étudiants. Donc ça montre bien que... L'idée qui fait de plus en plus son chemin c'est qu'il faut remettre en place une mobilité multimodale qui puisse d'appuyer sur les atouts de chacun des modes. Et donc l'idée c'est d'organiser mieux la comodalité, pouvoir utiliser la voiture de façon moins individuelle et c'est là que l'enjeu est compliqué, un peu techniquement, mais surtout au niveau psychologique. Car on continue à nous vendre...

Pirard Colin : Le confort, la liberté dans les publicités automobiles

Castagne Didier : Entre 300 et 350 million d'euros chaque année uniquement en pub bagnole forcément le message... Il suffit de voir l'évolution du nombre de gros véhicules qui sont en

circulation depuis 10 ans... Donc le trend est vraiment très très fort. Si on rajoute à ça l'irruption qui est inévitable de tout ce qui est véhicule autonome, alors full autonome ou pas on verra bien, mais, ça aussi c'est un nouvel élément dans le donne qui fait que... mettons-nous dans un scénario qu'on a toute une flotte de véhicule tout à fait autonome qui est en circulation, ça peut avoir vraiment un intérêt en matière de mobilité, car aujourd'hui en fait, les voitures que nous possédons sont immobiles 95 % de leur vie et donc mobile 5 % de leur vie. Donc elle consomme en espace de stationnement un espace considérable. Elles constituent un capital gelé et stupidement gelé quelque part. Des voitures qui sont autonomes, on peut imaginer qu'elles peuvent circuler 50 % de leur durée de vie, on les appelle elles arrivent, elles peuvent faire du porte à porte, elles peuvent faire évidemment aller chercher 3 personnes sur le même trajet.

Pirard Colin : En espace urbain, ou périurbain...

Castagne Didier : En espace urbaine et périurbain oui, et même aussi, et ça il faut voir comment évolue un peu le marché, mais, ça veut dire qu'on peut parfaitement imaginer d'avoir une mobilité qui sur les axes principaux continuent à reposer sur en partie les transports en commun, mais qui serait du coup plus efficace, car on pourrait les rendre prioritaires, avec en complément de l'alimentation par les vélos, à pied, mais aussi de l'alimentation par ces véhicules autonomes. Ils pourraient aussi assurer une mobilité à des personnes qui ont des difficultés à se déplacer simplement, donc ça ouvre beaucoup...

Pirard Colin : Oui, il y a beaucoup de pistes nouvelles. D'ailleurs l'année passée j'avais été au centre de recherche du CDH, le Cepess, et j'avais rencontré le créateur du projet RECO, système de covoiture qui privatise une voie routière. Ce point à été repris dans la DPR j'ai vu. Est-ce que vous avez des nouvelles de concrétisation de ce projet ?

Castagne Didier : A première vue, la volonté du ministre était de lancer dans les deux ans deux bandes de covoiturage, une du brabant wallon vers Bruxelles, mais maintenant d'où elle démarrerait je ne sais pas, et l'autre, en réutilisant, ce qui ne ravit pas le TEC, en réutilisant la bande des bus qui existe déjà là-bas. Vraisemblablement ce sera là que je premier projet sera lancé, car la bande existe déjà. Et de faire de même entre Arlon et Luxembourg. Mais là par contre il faut élargir un petit peu la bande, je crois que les fondations ne sont pas suffisantes donc il faut du travail. Et donc utiliser ces deux tronçons comme tronçons tests, pour voir comment cela fonctionne.

Pirard Colin : Mais dans ce cas-là, comment prouver qu'il y a plusieurs personnes à bord dans l'auto..

Castagne Didier : Il y a plusieurs techniques qui existent. Peut-être que ce qu'il pourrait être utilisé c'est des caméras de reconnaissance tout simplement. Alors on dit oui, mais aux États-Unis on connaît des cas où ils mettent des poupées gonflables à droite pour faire semblant... enfin bon. Mais la question du contrôle est une vraie question effectivement.

Pirard Colin : Et à l'innovation d'apporter ce genre de choses.

Castagne Didier, Mais donc pour terminer, l'enjeu de la mutualisation des véhicules, et cela va bien au-delà du covoiturage, car dans les faits le taux d'utilisation des véhicules continue à diminuer. Donc on parle, on met en place des réseaux, des parkings de covoiturage, et jusqu'à présent, c'est pas évident de faire prendre la greffe.

Pirard Colin, Mais les gens qui restent attachés à leur voiture... est-ce qu'il y a un type de personne attaché à leur voiture, c'est des adultes qui travaillent, doivent se rendre à l'intérieure de la ville, qui ont les moyens d'acheter une voiture, et qui veulent aussi peut être bénéficié de l'image que renvoie l'auto...

Castagne Didier : C'est plus complexe que ça. On observe vraiment un changement de paradigme générationnel évident. C'est vrai qu'aujourd'hui les jeunes passent de plus en plus tard leur permis. Moi je dois me battre avec mes fils pour qu'ils passent leur permis, ils n'en ont rien à foutre. Donc je me suis dit bon ben ça peut être à un moment nécessaire, tu cherches un boulot ou quoi.... Et les statistiques montrent que l'âge moyen au moment du passage du permis de conduire ne cesse d'augmenter. Ça, c'est d'un côté. De l'autre côté, on a les plus de soixante, soixante-cinq ans, qui sont peut-être les derniers qui ont pu bénéficier de la révolution de la voiture et qui sont toujours un petit peu dans l'idée, que quand eux on bénéficié de la voiture, on allait partout, vite et comme on voulait. Donc il reste nostalgique de ce mode d'emploi qui n'existera plus jamais. C'est évident qu'il y avait quatre fois moins de voitures à l'époque où eux ont commencé à rouler en voiture, les conditions sont tout à fait différentes. Donc on est coincé entre ces deux extrêmes, et la population au milieu, je pense, bon il n'y a pas un seul profil non plus, mais, en tout cas au fur et à mesure que les jeunes générations arrivent, il y a une ouverture de plus en plus importante de mobilité alternative, ce qui reste difficile aujourd'hui c'est de mettre en place des outils qui permettent d'avoir accès à une mobilité sans forcément avoir accès à un véhicule ou sans nécessairement devoir connaître par cœur tous les sites du tec, de la SNCB et cetera. Et de ce point de vue-là, c'est est train de se développer en Scandinavie, un service qu'on appelle « Mobility as a service ». Le principe, au départ c'était juste une plateforme intégrative d'information, puis ils sont passés plus loin. Intégrative, donc aussi bien les bateaux, les taxis, les services de vélos en libre-service, les transports en commun évidemment, tous les modes. Au départ c'était une info sur smartphone juste sur l'offre et puis alors et venu se greffer à cela une info sur l'offre en temps réel. Et puis est venu se greffer là-dessus, dernière étapes, une application de post-paiement. Donc les différents modes intégrés sont pris en mémoire. Alors il y a des possibilités comme ça qui existe qui permettent à ce moment-là, d'où le nom mobility as a service, de considérer la mobilité non pas comme le fait de devoir posséder nécessairement un véhicule ou alors d'être dans un uni modal bus, mais qui est vraiment un accès à un service de mobilité.

Pirard Colin : Cela rentre-t-il dans le projet de digitalisation de la Société wallonne des transports ? J'ai vu dans la DPR qu'il y avait ce point...

Castagne Didier : Ca y contribue en tout cas oui.

Pirard Colin : Qu'entendent-ils par digitalisation ? La création d'une plateforme ? Vision en direct, paiement post-voyage ?

Castagne Didier : Je n'ai pas encore d'info très très précises, sauf qu'étant donné la réalité des déplacements en Belgique, vraisemblablement tout cela est à faire à l'échelle non pas de la région, mais du fédéral. Il y a un trajet sur cinq qui se fait vers Bruxelles. Faire un truc intra wallon... ou pire il y a certaines villes, Namur ou Charleroi rêvaient de développer leur propre application. Alors évidemment politiquement c'est très... on est très fière de dire regardez ce qu'on a fait, mais, la moitié des gens qui se rendent à Namur ou à Charleroi n'y habite pas donc euh...

Pirard Colin : Oui oui. Et justement, quelle place le fédéral joue-t-il dans la mobilité ? On parle du cash for, car, du RER où le fédéral collabore avec les entités fédérées, mais au sein de la mobilité ils ont peu de compétences non ? La SNCB...

Castagne Didier : Il leur reste peu de compétence. La SNCB oui, ils ont l'aéroport de Bruxelles national sauf quand il s'agit d'enregistrer le résultat de l'activité économique comme par hasard ils sont uniquement flamands, mais je ferme la parenthèse. Et ils ont un peu de pouvoir en matière réglementaire et un peu de matière au niveau fiscal et particulièrement les voitures de sociétés. Qui elles restent un enjeu important, parce que c'est un gros tabou, en tout cas pour certains. C'est tout le débat, le Conseil national du travail avait fait des propositions pour transformer les voitures de sociétés en carte ou de budget mobilité qui aurait permis aux gens, enfin du moins ceux qui bénéficient de voiture de société, ce qui est une minorité, de bénéficier du choix exactement oui. Parce que voiture de société, quand on regarde l'origine de la voiture de société c'est un avantage en nature défiscalisé. Mais évidemment quand on possède une voiture qu'on ne doit pas payer, on a une tendance assez naturelle à prendre un véhicule plus confortable que ce qu'on aurait réellement besoin. Et surtout on s'aperçoit que le kilométrage moyen effectué est de l'ordre d'un quart à un tiers plus important que des mêmes personnes dans les mêmes conditions, mais qui devraient assumer leurs couts. C'est un vrai enjeu.

Pirard Colin : C'est un mauvais signal envoyé aux usagers. Pour revenir aux deux populations, celle du milieu qui est difficile à convaincre, ne pensez-vous pas que si celle-ci est urbaine et pas rurale, c'est plus facile de la convaincre qu'elle peut bénéficier des infrastructures.

Castagne Didier : C'est sûr que plus on habite en urbain, moins on utilise la voiture. D'ailleurs ce n'est pas pour rien si Liège est la commune de Wallonie qui a le taux de possession de voiture le moins élevé de la région. C'est parce qu'elle est la plus étendue, qui est la plus dense. Maintenant, par rapport à Paris... C'est 38 véhicules pour 100 habitants ici à Liège, la moyenne wallonne je crois qu'elle est à 48, quelque chose comme ça, à Paris on est à du 200 ou du 18 évidemment. Donc il y a un lien quasiment naturel entre la taille de l'agglomération et...

Pirard Colin : Donc pour résumer, il faut que la personne ait conscience de sa modalité, la possibilité qu'elle a de prendre les transports en commun, mais il faut aussi qu'elle habite en ville, avec ses infrastructures...

Castagne Didier : Et par ailleurs, on a en ville aussi un plus grand nombre de ménage d'une ou deux personnes, de petits ménages. La voiture est aussi liée au fait de devoir assumer des déplacements relativement fréquents, devoir conduire les enfants à gauche à droite, je n'ai plus le taux en tête, mais cela doit être quelque chose comme... je crois que la taille moyenne des ménages sur Liège ville est de 1,8 personnes.

Pirard Colin : Et c'est dans ces ménages que la voiture a peut-être moins lieu d'être...

Castagne Didier : Oui oui, moins en tout cas. Et c'est sur aussi que c'est en milieu urbain que des alternatives comme les voitures partagées, ce genre de choses, perce plus facilement, car plus de demandes.

Pirard Colin : En parlant de la particularité de la ville de Liège, les projets qui vont peut-être révolutionner la mobilité, comme le tram, est-ce que cela va changer pour vous le rapport de l'utilisateur face à sa mobilité ?

Castagne Didier : A mon avis oui, pour deux ou trois raisons. Un, le tram sera quand même beaucoup plus efficace que le bus sur l'axe...

Pirard Colin : Plus efficace ?

Castagne Didier : Plus efficace, donc plus confortable, plus accessible, de quai à quai. Deuxièmement, car pour être efficace, le tram impose pratiquement un site propre intégral, il y a quelque petites exceptions où ça n'a pas été possible, car il faut un accès pour les riverains et ce genre de chose, mais sinon...

Pirard Colin : Site propre intégral ?

Castagne Didier : C'est-à-dire que par exemple, le tram passera en Feronstré, qui sera piétonnisé. Il va y avoir... Le tram sera l'occasion de doubler le nombre de rues piétonnes sur le centre-ville de Liège. C'est un fameux défi. Il a fallu réfléchir à la manière, à faire en sorte que les habitants puissent quand même accéder chez eux avec leurs courses par exemple. Et donc on a calculé que dans certain quartier, particulièrement du centre-ville, la pression voiture devrait diminuer de trente à trente-cinq %, donc ça aura une incidence importante, à la fois sur la mobilité et sur la qualité de vie et donc sur l'attractivité de la ville.

Pirard Colin : Et il va passer ici sur le boulevard sur les mêmes bandes que les bus ?

Castagne Didier : Il démarre de Coronmeuse, il emprunte les quais, qui va enfin perdre sa qualité d'autoroute urbaine, là aussi on aura un gain de qualité de vie. Puis alors arrivé au pont Saint-Léonard, il prend Feronstré en sens unique et dans l'autre sens il vient par l'autre sens. Place du marché, place saint Lambert. De là il est à double sens partout, opéra boulevard, il reste sur le côté gauche, pas la même voie que les voitures, car ce sera l'occasion de restreindre l'espace des voitures et entre autres de supprimer la trémie en dessous du Boulevard Piercot. Et puis il continue, il ne passe pas par la rue des guillemins, plus loin, il passe avenue Rogier, puis il tourne à droite au niveau de la nouvelle passerelle, vers les guillemins. Il prend la rue Varin et puis de là, général Leman et puis Sclessin.

Pirard Colin : Est-ce que les lignes de bus comme le 1 ou le 4 vont être maintenue sur la ligne du tram ?

Castagne Didier : Non le principe c'est de supprimer toute les lignes de bus qui sont sur l'axe aujourd'hui, sauf sur deux ou trois cents mètres pour quelques lignes. Le principe c'est de faire du rabattement sur l'axe. Alors les lignes de campagnes qui arrivent par le pont de fragnée iront quand même jusqu'aux guillemins, mais plus jusqu'au centre-ville. L'idée c'est de faire une sorte que tous ces kilomètres bus qui seront récupérés et de faire du rabattement, et de les répartir ailleurs sur le réseau. Il y a déjà une première étude qui a été mise à jour...

Pirard Colin : Il y a une collaboration de la région sur le dossier du tram ?

Castagne Didier : C'est la région qui finance le projet, au même titre qu'elle finance le TEC. Donc c'est en bonne partie la région via la société régionale de transport et via le TEC qui est à la manœuvre. Et il y a une étude complémentaire au tram qui a été faite qui portait sur la manière d'améliorer la qualité de service sur toute une série d'axes complémentaires à l'axe de tram, dit sur les 14 axes, mais qui sont en fait 16. Donc systématiquement, le bureau d'étude a scanné chacune de ces lignes et a regardé où étaient les principales difficultés, où il y a les embouteillages, regarder quel était le potentiel de clientèle sur ces axes en fonction des projets immobiliers autour, les potentiels parcs relai, sur les possibles rabattements vélo. Maintenant il faut traduire ça en plan d'action, penser les aménagements, qui sont toujours ou souvent des routes de la région. Donc une bonne dose de complexité.

Pirard Colin : Tantôt on a un peu parlé de ça, des commerces, des ASBL, des associations de citoyen, qui peuvent lever la voix pour dire qu'ils sont contre ce mouvement qui veut plus de transport en commun ou alternative. Est-ce que vous connaissez dans ce dossier ou en Région wallonne en général, des moments où les citoyens se sont opposés et est-ce que c'est toujours des citoyens ou alors parfois des membres de partis politiques, qui remettent la voiture au centre ?

Castagne Didier : Les choses ont beaucoup évolué de ce point de vue-là. Je pense d'abord que le shift ne s'est pas encore opéré dans le fait de dire que la solution aux problèmes de mobilité c'est nécessairement plus de transport en commun, ce qui n'est pas totalement vrai. Car c'est d'abord des transports en commun meilleurs, pas forcément plus et aussi, encore une fois vouloir aller mettre des bus au fin fond... Il y a des trucs intéressants, ça fait déjà une quinzaine d'années, face aux revendications de communes rurales, la région a développé un outil qu'on appelle proxybus. Ce sont des minibus achetés par la région et qui passent par différentes communes, qui en assurent le personnel de conduite. Et c'est toujours très intéressant, dans plus de cinquante % des cas, on s'aperçoit après un certain nombre d'années, les communes se disent à oui, ça coûte quand même si chère que ça de faire rouler un bus, on est pas sûr qu'on va continuer alors... Quelque part cela a eu une vertu un petit peu pédagogique, mais dans d'autres cas ça a très bien fonctionné hein, quand le tec locale arrive à trouver les bons circuits, les bons horaires. Mais dans les premiers cas, ça participe à la prise de conscience par les communes que oui faire rouler un bus ça coûte des sous, et il faut déjà un certain nombre de passagers pour que ça aille sa pertinence. C'est tout l'enjeu aussi... Il y a aussi toute une réflexion sur tout ce qui est central de mobilité en milieu rural. Il y en a 3-4

menés à l'échelle intercommunale, l'idée c'est un petit centre d'info qui renseigne les personnes sur les différentes possibilités, les trajets, c'est une autre formule qui tourne autour de la multi modalité qu'il faut... Encore une fois la prise de conscience est de plus en plus importante, mais il reste de beaucoup de pédagogie, de prise de conscience à faire, pour convaincre que c'est la meilleure des solutions à un cout raisonnable. Un bus, ce que paye l'usager cela représente trente % du cout réel...

Pirard Colin : Est-ce que vous avez connaissance d'une personnalité politique ou d'un parti qui s'est parfois opposé à ces mouvements, pour plutôt défendre la liberté individuelle de prendre...

Castagne Didier : Il m'est revenu, il semble que le MR liégeois soit dans une optique des années septante que personne ne comprend où ils tiennent le discours « mais arrêtez un peu d'empêcher les voitures, c'est quand même des gens qui viennent d'Embourg, qui font vivre la ville, si vous ne les laissez pas rentrer en ville en voiture ça ne marchera jamais... » Et donc à ce moment-là le conseiller en mobilité ou l'échevin de la mobilité répond que tout de façon on ne sait pas en faire rentrer plus en ville, il faut être imaginatif.. Donc voilà, à première vue, oui il y a encore des gens qui défendent cela... Ou alors je reprends le cas du PCM de Tournai, bon entre-temps Marie Christine Marghem est devenue ministre, mais j'ai déjà entendu des déclarations qu'elle faisait alors qu'elle était échevine, il y a des trucs, bon évidemment Tournai est aussi une très petite ville qui est absolument noyé, ceinturé par 15 villages et donc objectivement on ne peut pas appliquer le même genre qu'à Liège ou à Charleroi. Mais il y a... Je crois que c'est à La Louvière, où les commerçants ont fait, ça a pris des années, d'ailleurs je pense que le PCM n'est toujours pas accepté alors qu'il a débuté en 2002 ou 2003, parce qu'il y a visiblement quelques commerçants, un vrai blocage oui, par les commerçants, qui sont dans l'ancien paradigme qu'il faut venir en voiture..

Pirard Colin : Intéressant, il faudra que je fasse des recherches sur les commerçants, je n'avais pas vraiment pensé à ça, que c'est eux qui sont parfois l'origine des blocages...

Castagne Didier : Maintenant c'est pas toujours facile de trouver des traces, car ils ne sont pas nécessairement... ils sont par ailleurs très individualistes, donc c'est pas nécessairement l'association de commerçants qui aura cette attitude-là, mais il suffit de quelques grandes gueules pour faire capoter un processus. Mais c'est peut-être oui une piste à mener effectivement.

Pirard Colin : Oui, ou alors ça vient parfois des associations de citoyens, qui crient haut et fort qu'ils ne sont pas d'accord, vous n'avez pas connaissance ?

Castagne Didier : Vraiment d'association de citoyen très instituée non, je serai tenté de dire qu'on a parfois les deux extrêmes, mais c'est pas vraiment des associations, c'est plutôt dans le cadre d'enquête publique, où on a le vieux mâle blanc qui dit « vous vous rendez compte, je ne peux plus aller là en voiture.. » ou bien à l'autre extrême le PTB local qui dit « c'est dégelasse, le TEC c'est un service public, s'il y a même qu'une personne dans le bus, il faut que le bus passe ».. Un petit peu les deux extrêmes quoi.

Pirard Colin : Oui oui. Peut-être une dernière question, votre vision de la mobilité en Région wallonne dans 30 ans ?

Castagne Didier : C'est difficile à dire. Je crois que tout ce qui est... Il faut d'abord que la région prenne la mesure des enjeux, car jusqu'à présent malheureusement, la Wallonie est souvent suiviste. Suiviste des tendances qui se font ailleurs, elle n'est pas l'instigatrice... Mais peut être justement qu'avec toutes les démarches qui débutent avec le schéma régional de mobilité, on est peut-être à un momentum qui n'a jamais existé, il y a des portes qui s'ouvrent, on verra bien ce que cela donnera. Moi je suis convaincu que dans 30 ans la mobilité sera d'abord beaucoup moins fondée sur la voiture individuelle, mais il faut une vraie révolution. Je ne dis pas que c'est gagné. Je pense aussi que le lien entre possession d'une voiture et l'accès à la mobilité sera très différent, et qu'on aura beaucoup beaucoup moins de véhicules thermiques qu'aujourd'hui. Il reste le problème des véhicules de transport de marchandises, mais même là je pense que tout ça va beaucoup bouger. Pour moi un des principaux enjeux de mobilité de la Wallonie c'est de voir si elle va continuer à se diluer au niveau territorial ou au contraire on aura la force et l'intelligence de se dire que... centraliser, mutualiser je ne sais pas comment il faut appeler ça, mais si on veut mutualiser les coûts collectifs, il faudrait peut-être arrêter l'étalement. Officiellement, tout le monde tient ce discours là aujourd'hui. Maintenant il faut voir si ça sera suivi.

Pirard Colin : Justement sur ce point-là, il y a un mois ou deux, le gouvernement a dit qu'il voulait arrêter l'étalement urbain d'ici à Castagne Didier⁰⁵⁰, ça rentre aussi..

Castagne Didier : Oui, mais il faut voir concrètement, sur base de quel mécanisme, car aujourd'hui les plans de secteurs rendent urbanisable beaucoup trop de terrain. Et donc la vraie difficulté elle est là. Et par ailleurs, la Wallonie n'a toujours pas de vraie politique urbaine. Quand il y a des trucs, c'est des trucs micro et elle est changeante. La Flandre avait très bien compris que les villes sont vraiment le lieu qui permet une identification de la région pour l'extérieure, et ça, la Wallonie n'a pas encore compris. Que quelque part, si on parle à un français de Gand, de Bruges, d'Anvers, il voit très bien de quoi il s'agit. Si on parle de Charleroi, de Mons ou Liège, pas beaucoup de cohérence. Faire en sorte que les villes soient un peu le porte-drapeau de la région. Quand on parle de Flandre, on a une vision d'un paysage urbain...

Pirard Colin : On avait parlé du PUM tantôt...

Castagne Didier : Le plan urbain de mobilité, il est parti du constat que dans un certain nombre d'agglomérations, il était nécessaire en matière de mobilité de mettre en place des mécanismes qui pour bien gérer la mobilité devaient pouvoir dépasser les limites communales. Il est plus large que le niveau communal, c'est en ça qu'il se différencie des PMC. Quand on regarde ça fait sens et se dire qu'on va mener une politique qui est particulière à Liège, mais qui change quand on arrive à Seraing, à Ans.. bon. Et historiquement il y a un seul PUM qui a été entrepris c'est le PUM de l'agglomération de Liège. On entend les Castagne Didier⁴ communes de l'arrondissement. Ce qui nous amène quand même jusqu'Aywaille, mais bon enfin peu importe, cela correspond à peu près au bassin de mobilité. L'objectif c'est de déterminer les principaux enjeux, de mettre en place

une mobilité de plus en plus soutenable. Et une meilleure cohérence entre les choix d'aménagement du territoire et les choix posés en matière de mobilité. Donc il y a un premier PUM qui avait été terminé en Castagne Didier⁰⁰⁸, mais qui pour mille est une raison n'a jamais été officiellement approuvée, mais en gros toutes les options, et enjeux ont quand même des tas de choix qui ont été fait. Le PUM est en cours de révision et fera l'objet d'une enquête publique, qui devrait avoir lieu l'année prochaine.

Pirard Colin : Donc l'entité qui gère le PUM, c'est la région ?

Castagne Didier : Oui la région, car il n'y a pas de vraie organisation. Le problème c'est qu'il n'y a pas de vrai organe. Il y a la conférence des Bourgmestres, mais c'est une ASBL qui n'a pas de vrai statut, qui n'est pas organisée par la loi. La grosse difficulté de la Wallonie c'est se doter d'un cadre supra communal. Donc ici, les PCM sont financés à 75 % par la région et 25 % par la commune. Ici les PUM sont financés à 100 % par la région donc c'est elle qui est le pivot.

Pirard Colin : Donc l'année prochaine il y en a un qui sort ?

Castagne Didier : Il est à l'étude actuellement, mais l'enquête publique devrait avoir lieu fin d'année.

Pirard Colin : Merci beaucoup

Castagne Didier : Merci

Annexe 8 : retranscription de l'interview de Pierre Bricteux

06/03/18

Pirard Colin : C'est bien gentil de me recevoir, je travaille sur la mobilité à Liège, plus particulièrement le transfert modal et comment convaincre les gens à abandonner l'auto pour des moyens plus doux ou des transports en commun. Et j'essaye d'analyser les visions, les imaginaires des usagers et la vision politique de la mobilité à Liège. Voir s'il y a un gap entre ces deux groupes ou non.

Bricteux Pierre : Donc nous on ne sait vous informer sur les comportements qu'on essaye d'induire. On voit quand même certains dysfonctionnements.

Pirard Colin : Est-ce que vous pouvez rappeler votre fonction, votre métier au sein de l'administration liégeoise ?

Bricteux Pierre : Je suis responsable du service de l'aménagement du territoire. Donc on s'occupe de la planification, du développement de la ville et aussi de la gestion de plus grand projet. Je suis aussi conseiller en mobilité parce que ce sont des matières transversales et que notre rôle, en tant qu'urbaniste est aussi transversal, car on essaye de faire une synthèse, on est pas des spécialistes de la ville, on est des généralistes. On essaye d'aller chercher l'information près des experts autour de nous, de les rassembler et d'en faire la synthèse.

Pirard Colin : Et lien entre aménagement du territoire et mobilité, ça fait partie d'un grand ensemble...

Bricteux Pierre : Il y a une chose qu'il ne faut pas confondre, la mobilité est un outil et pas une fin en soi, pas un objectif en soi. Toute politique de mobilité, c'est un outil. On ne construit pas une ville autour d'une politique de mobilité. Pour nous, pourquoi est-ce que la mobilité a de l'importance, on perçoit qu'il y a une exigence par rapport à l'espace public et en partie pour la mobilité, où il est impossible de tout additionner. Il faut faire des compromis et induire d'autre comportement pour que l'espace public reste un espace vivable. C'est ce qui ne s'est pas passé pendant une série d'année où la mobilité a été une fin en soi, et on a construit des autoroutes urbaines. Et la ville perd de son attractivité. Là on croit augmenter l'attractivité de la ville, elle en perd en fait.

Pirard Colin : Et quand est-ce que cette réflexion est arrivée ?

Bricteux Pierre : Dans les années 70, c'est amusant d'aller relire les concepts de l'époque. On est au début de la mondialisation. Le premier réseau structurant en Europe, c'est les autoroutes. On est en train... Les autoroutes c'est ce qui relie la ville au monde. Donc il faut que le monde puisse arriver en ville, mais aussi que les habitants puissent sortir et accéder rapidement aux autoroutes. Et à ce moment-là, le troisième pilier c'est de dire, on a un centre historique, on a un centre commercial, il faut faire un piétonnier au centre-ville.

Pirard Colin : En même temps ?

Bricteux Pierre : Oui en même temps. On a fait un des premiers piétonniers d'Europe, en Vinave d'île. Mais sauf qu'on a cassé tout le quartier sainte Margeritte pour y mettre l'autoroute urbaine, qu'on a cassé la place Saint-Lambert pour y faire un grand pôle d'échange. C'est ça qui a tué la ville.

Pirard Colin : Donc un manque de cohérence dans les politiques de l'époque ?

Bricteux Pierre : Non, elle est très cohérente la politique de l'époque. Je dirai il y a une vraie vision qui s'exprime, mais qui mène à une catastrophe. Enfin une catastrophe... le trou de la place Saint-Lambert pendant 15 ans ça a été une catastrophe pour Liège. Les budgets extrêmement importants qui sont développés à ce moment-là. On parle de mobilité, mais des bâtiments comme celui-ci ou la tour administrative, la ville s'endette beaucoup et tombe en faillite. Donc par rapport à des phénomènes que d'autres villes ont connu, un déclin industriel et un exode urbain, Liège à supporter deux autres choses, un centre-ville qui a explosé par la construction des pesées autoroutières et une ville qui est en faillite, c'est-à-dire qu'elle n'a plus les moyens de remettre sur pieds des investissements, refaire de l'investissement pour corriger les choses. Il faut attendre 15 ans de Claude Strebelle qui est l'urbanisme qui va refonder le projet de reconstruction de la place Saint-Lambert. 15 ans pour que Liège retrouve un début de dynamique. Que Liège retrouve un début aussi, que ses finances soient un peu assainies et qu'elle retrouve un minimum de capacité d'investissement. Le changement fondamental c'est Strebelle qui vient et qui dit voilà le projet qu'on avait avant est un projet cent pour cent routier, où la place Saint-Lambert devenait un sandwich, des parkings, une autoroute, un métro, des bus... Donc un vaste pôle d'échange, et Strebelle dit non, moi je veux reconstruire, il y a la mobilité oui, mais il faut des espaces de vie, des fonctions urbaines, du logement, du commerce, des bureaux, et il faut retisser les liens entre les quartiers. Et il introduit aussi une dimension piétonne. Et ça, c'est quelque chose de fondamental. En 95, à ce moment-là on redécouvre une dimension piétonne. (coup de téléphone)

Excusez-moi. Donc Strebelle réintroduit une vraie dimension piétonne, regardez l'ilot saint Michel, on voit la dimension piétonne. C'est fort important. Ça va induire aussi toute notre politique sur les espaces publique après. On va restituer, notamment en 2000 il y a une grande phase d'aménagement dans le centre-ville et cela ne nous quittera plus. Dans le même temps, on réaménage aussi le Ravel sur les quais et donc on comprend l'importance des modes doux. Ce n'est pas encore le plan communal de mobilité, c'est le plan de déplacement et stationnement réintroduit également la dimension cyclable. Et puis après en... 2004 on a le plan piéton, qui introduit aussi l'idée... la structuration de la ville en espace piéton, où l'on parle également de faire une passerelle piétonne aux Guillemins. Donc c'est une vraie révolution. D'abord le piéton puis le cycliste... quelque chose qui est pris en considération maintenant, mais c'est Strebelle avec le schéma directeur de la place Saint-Lambert qui a introduit ça.

Pirard Colin : Et en même temps, on essaye de défavoriser l'usage de la voiture en zone urbaine ?

Bricteux Pierre : Non non, moi je je.. Je n'ai pas envie qu'on dise toujours que la voiture est l'ennemie, on dit qu'on essaye de retrouver un équilibre. Et il est vrai que par rapport, aujourd'hui, si on regarde, l'espace public de Liège, ils sont envahis par la bagnole. Et ces espaces ne sont pas des espaces de vie, de la ville. Donc c'est vrai qu'on doit réduire la place de la voiture, mais on doit pas l'exclure. C'est impossible. Mais voilà, dire qu'on va vivre en ville avec 3 voitures, c'est un peu difficile. C'est une voiture, des vélos, des transports en commun et la marche à pied. Moi j'aime mieux de dire qu'on essaye d'orienter une politique, pas anti-voiture, mais une politique qui peut être choisie.

Pirard Colin : Donc un mode multimodal...

Bricteux Pierre : Oui, vous vous adaptez, moi je viens tous les jours à vélo, si un jour il y a 30 centimètres de neige, je viens à pied. Si j'ai besoin, je prends mon vélo pliable et ma femme vient me chercher en voiture... Donc voilà, il y a des jours où si je dois partir quelque part je prendrai peut-être ma voiture ou je viens à vélo et je prends une voiture de service. Donc je pense que c'est surtout choisir le meilleur mode. Moi si je dois aller travailler en voiture, c'est de la folie, il n'y a pas de place de parking, je vais prendre 10 minutes pour en trouver... Je prends même plus de temps que cela ne m'en prend pour venir à vélo. En vélo je remonte toutes les files. Même à pied ça prend moi de temps que la voiture.

Pirard Colin : Est-ce que ce discours-là, est-ce que de plus en plus de personnes le tiennent ou est-ce que cela reste minoritaire. Par exemple dans votre service, vous êtes le seul...

Bricteux Pierre : Non non, on est quand même assez nombreux à venir à vélo. Je ne sais pas de mémoire. On a deux vélos de service. On ne les utilise pas très fréquemment, mais demain je reçois un invité pour une visite de ville, je vais prendre les deux vélos de service, je vais pas prendre une voiture de service pour faire le tour de la ville. Sauf s'il neige, ou s'il fait zéro degré, alors on prendra la voiture.. Donc voilà c'est cette flexibilité et je pense que ce qu'il faut apprendre c'est que s'il y a 5 minutes ou 10 minutes à pied jusque-là boulangerie, on va à pied, on va pas en bagnole quoi. C'est ces comportements qui sont un peu excessifs. Et moi je vois, a fait une vingtaine d'années que je fais les trajets en vélo, le nombre de cyclistes explose. Maintenant, dire que cela représente... ça reste encore un peu marginal dans la part de déplacement, on est à deux pour cent, mais ça augmente et peut-être dans 10 ans...

Pirard Colin : Et le politique fait tout pour ?

Bricteux Pierre : Il y a des investissements qui sont faits et dans tous les aménagements importants, je dirai que le cycliste et les piétons sont vraiment intégrés. Alors il y a aussi la révolution qui va arriver, qui est celle du tram. On ne peut pas dire qu'aujourd'hui le transport en commun est attractif, le but quand c'est chargé, sur l'axe entre saint Lambert et les Guillemins, saturé en terme de bus. La vitesse commerciale n'est pas attractive, on est serré, secoué, donc il y a une notion de confort... ce n'est pas attractif.

Pirard Colin : Donc par l'offre du tram, on va essayer de...

Bricteux Pierre : Le tram est sexy, il est confortable, il est rapide. Donc on va adopter le principe d'un tramway à la française, c'est-à-dire un site propre intégral, ou alors priorité

partout. Et un réaménagement de façade. On reconçoit l'espace public de manière fondamentalement différente. Le tram reprend sur l'espace qui est dédié à la voiture : quand on a quatre bandes de circulation, on en prend deux pour le tram et on en laisse deux pour la voiture. Donc quelque part on réduit l'accessibilité à la ville, mais on ne réduit pas sans offrir une alternative. Il y a un changement de mode qui doit se faire en périphérie, là où on a la place pour le faire, moins d'enjeux urbains à défendre, moins de sollicitation sur l'espace public. Mais tout l'axe du tram, cela va devenir un axe piéton, cyclable, un axe où l'on requalifie l'espace public. Sur Liège, entre le parc de la Boverie et l'esplanade saint Léonard ici à côté, on va sur trois kilomètres et demi doubler l'espace public dédié à l'usage urbain et plus à la bagnole quoi. Grand parc quasiment continu. Il faut se rendre compte de la révolution que cela signifie. Demain, habiter la ville sans avoir son abonnement de tram sera inconcevable. Le tram va devenir le complément de la marche à pied. Il faut se rendre compte de ça. On montera et descendra du tram en fonction de l'endroit où l'on va et ce sera un moyen beaucoup plus intéressant et rapide. Donc il va falloir revoir le fonctionnement de la ville avec le tram. La vie en ville va devenir intéressante.

On vient d'avoir 6 millions d'euros pour réaménager le chaînon manquant, c'est en primeur que je vous le dis (rire), c'est une nouvelle de la fin de la semaine passée, du val Benoit jusqu'ici, au carrefour de la cité.

Pirard Colin : Et ce sera non complémentaire au bus, je veux dire, entre les guillemins et la place saint Lambert, il n'y aura plus de bus là-bas, ce ne sera plus qu'uniquement le tram ?

Bricteux Pierre : Oui, enfin il y aura peut-être encore un ou deux bus, mais marginale, car l'idée est de rabattre. Il faut mettre du train sur le tram, qui risque d'être très vite fort sollicité. Il est implanté dans une zone dense, donc les quartiers alimentent fortement le tram. On a dit le tram prend la place de la voiture, donc il faut qu'une partie de la population, les pendulaires abandonnent leur voiture en périphérie dans les parkings relai. Il y a toujours la possibilité de venir au centre-ville, mais la politique de stationnement va être adaptée. Vous venez au centre-ville vous payez votre abonnement dans un parking de délestage. Je dirai en périphérie vous payez votre abonnement de bus, de tram et vous avez le parking gratuit avec, ou quasiment gratuit avec. C'est la différence.

Pirard Colin : C'est prévu ?

Bricteux Pierre : C'est le principe en tout cas, ce n'est pas encore défini. Vous allez dans toutes les villes françaises, ben vous payez 3,50 euros le parking et vous avez le ticket pour faire voyager les 5 ou 6 personnes qui voyagent avec vous dans votre voiture. 3,50 euros c'est le cout pour deux heures de parking. Et le tram va être plus rapide que vous à faire le trajet.

Pirard Colin : Et ces parkings, il y en aura un gros à Corronmeuse...

Bricteux Pierre : Non non, il y en a d'abord un à Droixhe où on va réaménager l'axe autoroutier pour pouvoir avoir un accès direct au parking relai. C'est d'ailleurs le terminus du tram et le dépôt. Et il y en a un gros aussi au standard. Et puis des complémentaires,

normalement un petit au pont des modeleurs. Et aussi à Corronmeuse, mais c'est pas très bien défini, car il y a un projet en cours. Mais il y aura des parkings là bas.

Pirard Colin : Combien y aura-t-il de trams et le temps d'attente entre deux trams ?

Bricteux Pierre : Normalement c'est 5 minutes. 5 minutes sur le tronçon central. Car aux extrémités il y a une partie qui va vers Droixhe et une autre qui va à Corronmeuse où là c'est toutes les dix minutes. Mais ils sont conscients qu'en central, ils passeront très vite à 3 minutes, heure de pointe. C'est plus que 10 trams, je n'ai plus le chiffre en tête.

Pirard Colin : Et il est prévu pour 2025 ?

Bricteux Pierre : 2022. Au départ il devait déjà être là. On est en retard. Mais ici voilà, ce n'est pas une évolution, c'est une révolution. Le fonctionnement de la ville va changer. L'attractivité aussi, ça j'en suis convaincu. Et il ne faut pas s'arrêter en chemin, on réfléchit déjà à un téléphérique, même à un deuxième axe. La ville doit accueillir 15 000 nouveaux logements dans les 20 années à venir, il faut qu'on s'organise. On privilégie le développement de la transurbaine. Qu'est-ce que c'est ? C'est une stratégie qui est un peu basée sur l'idée des contrats d'axe en France. Et donc il lie, contractuellement, la société de transport en commun et l'agglomération urbaine qui développe ses projets. Donc il y a un lien entre projet et transport en commun. Et donc quelque part on planifie le projet et l'adaptation des autres transports en commun. Et ici, il n'y a pas de contrat, mais le principe reste quand même celui du contrat d'axe dans le sens où, on a déterminé je vais dire d'Ans à Chénée une série de sites à développer et a densifié. L'idée c'est de développer ces sites-là, et de le desservir par un transport en commun structurant. Logement et transport en parallèle. On a sur cet axe le mont légia qui est en train de se développer, on vient de lancer l'étude d'incidence pour le charbonnage de bonne fortune qui est à 200 mètres de là, on est en train de travailler sur un projet sur fontainebleau et l'ancien hôpital de saint Joseph.

Pirard Colin : On parle des hauteurs de Liège, est-ce que le relief joue sur la mobilité et est-ce que le tram sait aller jusque là ?

Bricteux Pierre : Oui oui. Alors, on a quelques points durs, quand on remonte sur Burenville, il y a un virage un peu plus bas que le Campanille, il y a un passage un peu dur là. On le sait. Maintenant, c'est pas du jour au lendemain qu'on a le public pour remplir le tram. On est dans une échéance de plus ou moins 20 ans. On va commencer par des bus. Et c'est la réflexion qui est en cours pour le moment. C'est pour ça que je parle de contrat d'axe, oui, sur Chénée il y a l'idée d'un site propre structurant, voir on pourrait même imaginer que cet axe remonte jusqu'au CHU, ce n'est pas acquis, mais c'est des réflexions. Et de l'autre côté, on pourra avoir une ligne qui va vers le CHC, et jusque la gare d'Ans. C'est en chantier aujourd'hui. On va commencer modestement, oui il y a un hôpital à desservir, mais ce ne sera pas une fréquence de 5 minutes directement. Et fur et à mesure que c'est espace vont se densifier, on va monter l'offre de transport en commun, jusqu'à un a un moment où il faudra réfléchir à un basculement de matériel. D'un bus simple à articuler à un tram, ou ce qui aura remplacé le tram. On parle de véhicule autonome. On est aussi, dans les transports en commun, à l'aube d'une révolution. Est-ce que ce seront des voitures électriques, avec recharge.

On voit quand même que la capacité des batteries on fait fois 10 en quelques années, le prix va diminuer, tout ça joue. Et quand on parle de la contrainte du relief, ce sera... on se posera la question du pourquoi est-ce qu'on investit autant d'argent dans un tram dans la vallée quoi. J'en suis persuadé. On pense aujourd'hui à un téléphérique urbain vers la citadelle qui serait complémentaire au tram. On sait bien que la citadelle n'est pas très attractive et qu'il y a des problèmes de mobilité.

On est en train de refaire le quartier sainte Walburge, mais sans plus-value pour les habitants. Ça, c'est pas possible, c'est très difficile de faire comprendre qu'il y a un enjeu au-dessus. Mais quand on ne sait rien amener aux habitants, c'est frustrant.

Le téléphérique il permet un basculement. Il permet d'aller de Saint-Léonard à la citadelle. Moi je défends à titre personnel d'aller jusqu'au parking relais de Vottem. Qu'est-ce qu'on va pouvoir attirer.. c'est tous les touristes, ils iront se garer dans ce parking, ils descendent sur Liège en téléphérique, on découvre toute la vue sur la vallée en descendant. Quand vous venez avec vos gosses, ils vont très vite intégrer que Liège= téléphérique. Et le parking va vite devenir trop petit.

Pirard Colin : Je viens de Huy, où il y avait un téléphérique. En effet, c'était une attraction particulière pour la ville, un plus.

Bricteux Pierre : Moi j'en suis persuadé. Quand vous dites comment est-ce qu'on fait pour attirer ou changer le comportement. Je vous donne un exemple d'un truc sexy. Après, on est au centre-ville, dans le quartier des musées. Et puis le tram qui mène des guillemins. Et si vous avez envie d'avoir un point de vue sur Liège vous reprenez le téléphérique jusque-là Citadelle. Est-ce qu'on mesure... Voilà le type de révolution. On n'est pas dans la contrainte, on est dans un truc attractif, sexy. Alors c'est encore une idée, et trouver les fonds. Et cela ouvre la réflexion : et sur le Sart Tilman, on ne prendrait pas le téléphérique ? Pour l'instant la desserte du Sart Tilman n'est pas du tout sexy... pas de confort... Mercredi prochain, il y a une conférence sur le téléphérique avec un monsieur de Toulouse, qui a la même physionomie que nous, le même relief. 54 millions d'investissements. Le problème c'est le cout de base, extrêmement important. Après les couts de fonctionnement sont très réduits. Au contraire du Bus aujourd'hui, ça ne coute pas trop cher à l'investissement, enfin c'est relatif, mais niveau des frais de fonctionnement, de personnel, chauffeurs, avec des bus qui circulent à vide entre Robertmont et leur service. Le téléphérique, en fonction du système, c'est juste une manette, vous... Le téléphérique c'est un ou deux jours par an d'entretien et tous les dix ans remplacement des câbles. Mais c'est tout. Il y a juste une personne qui est là en permanence et qui gère le truc. A l'université, des étudiants viennent de calculer le cout du 48 et de 58, c'est prohibitif. Et c'était la même chose pour le tram. Il faut savoir que le patron de la SWRT a dit un jour, à peu de chose près, moi vivant, il n'y aura pas de tram. Je ne sais pas pourquoi. Et deux mois plus tard il dit on va faire le tram. Pourquoi ? Car c'est ingénieurs sont venus et ont dit que c'était moins cher, nos bus perdent un temps de parcours important. Le problème c'est quand ils perdent en vitesse commerciale, ils sont obligés de rajouter un bus en plus, ça leur coute très cher en

fonctionnement. En deux mois de temps, il a dit OK on va étudier le tram. Je pense qu'ils n'ont pas été voir ce que coûte l'installation d'un téléphérique et la desserte du Sart Tilman.

Voilà, alors est-ce que c'est la bonne solution. Il y en a qui prône également le transport ferré vers le Sart Tilman. Le REL, donc avoir des dessertes locales, mais en train, une sorte de RER liégeois, donc REL. Il y en a qui disent pourquoi pas pour le Sart Tilman. Il faut construire trois kilomètres de voies, peut-être construire des tunnels. C'est un gros investissement, mais peut être plus attractif. Car vous vous imaginez un chercheur qui vient, disons de Bordeaux. Il prend son TGV jusque Paris, puis Liège. L'autre solution c'est qu'il prenne l'avion jusque Zaventem et puis le train sur Liège Guillemin. Et puis il doit monter dans le 58, ou dans le tram ? Euh les gens de l'université nous ont déjà que quand ils reçoivent des gens comme ça, on les reçoit à la taverne des Guillemins hein. On ne sait pas les recevoir à l'université, c'est beaucoup trop long et pas assez attractif. Et se pose la question du fait d'avoir isolé le Sart Tilman aussi n'est pas une des causes aussi, de la stagnation de celle-ci. C'est une question qui se pose. Si on vient avec un transport ferré là bas, en termes d'aménagement du territoire, vous devez créer une ville nouvelle là-bas. C'est fondamentalement différent. Entre faire une ville nouvelle là-bas ou s'intégrer dans notre système qu'on appelle la transurbaine, donc développement polycentrique. L'université pourrait aussi participer à la construction de ces pôles et dire que là j'y mets ma faculté. L'autre scénario, c'est la ville qui participe au développement de l'université, donc c'est l'inverse quoi. Alors laquelle choisir, on voit en terme d'aménagement du territoire, c'est fondamentalement différent.

Sart Tilman-la-neuve, est-ce que cela ne risque pas de créer une entité concurrente... ou est-ce que le sart tilman qui est quand même le poumon vert de Liège, est-ce que la partie urbanisable est suffisante pour accueillir pour ce Sart Tilman la neuve ? Car avoir un entre-deux risque de ne pas marcher. Tout cela sont des interrogations, vous voyez d'où on vient (rire).

Donc il y a toute une sorte de dynamiques et on se rend bien compte qu'en fait est-ce que c'est encore la vision des gens de la mobilité qui va s'imposer ou alors que ces gens vont être pris dans la tourmente ou un emballement du développement de la ville. Est-ce qu'on aura pas une évolution qui est naturelle, est-ce que c'est évolution ne va pas venir naturellement. Aujourd'hui, les transports en commun ne sont pas trop attractifs, la bagnole reste encore reine. Est-ce que demain, je vois mal un Liégeois vivre sans voiture, mais sans abonnement demain en transport en commun. Demain ce ne sera plus possible. Il y aura toujours des gens qui préféreront habiter la campagne, mais le nouveau fonctionnement de la ville va attirer à coup sûr des gens, gens qui seront attirés par une ville plus complexe. Pour le moment elle est un peu sinistre, et un peu trop envahie par la bagnole. Eh ben ce ne sera plus le cas.

Pirard Colin : Plus complexe ?

Bricteux Pierre : Plus agréable. Aujourd'hui, vous êtes sur un espace public à Liège, est-ce que vous connaissez beaucoup d'espaces publics qui ne soient pas circulés ou alors pas envahi par des terrasses. Tout doucement... on va plus que doubler ce type d'espace.

Aujourd'hui par exemple on ne voit pas de personne qui font de la gymnastique, des groupes qui mettent de la musique. On a la ville qui organise parfois ça. Oui ce n'est pas spontané, mais je suis certain que demain... Il suffit de voir aujourd'hui le nombre de personnes qui se baladent sur les quais de Meuse. C'est de la promenade. On voit le succès de la passerelle près des guillemins, c'est réjouissant. On voit le changement de comportement.

Pirard Colin : En tant qu'administration liégeoise, vous êtes conscient du changement qui s'opère au niveau des citoyens...

Bricteux Pierre : Oui, je parle de mobilité choisie. Je pense que le tout à la voiture a exclu toute une série de comportements. On veut venir à un meilleur équilibre, mais pas à une voiture exclue. C'est pas la volonté. Les modes alternatifs, j'espère qu'un jour ils seront majoritaires, mais essayer d'atteindre déjà 30 pour cent dans les modes alternatifs, ce serait génial. Et puis il y a aussi, s'organiser un peu différemment.

Pirard Colin : Oui, mener une réflexion avant de choisir son mode...

Bricteux Pierre : Il faut aussi dire que la ville se trouve en concurrence par rapport au logement périphérique. Le gros désavantage c'est un peu le tout à la voiture qui a un peu tué le milieu urbain, mais le gros avantage c'est la périphérie qui commence à être embouteillée maintenant. C'est plus si évident, et en plus il n'y a pas d'alternative en péri urbain. Vous habitez en périphérie, vous faites le taxi pour conduire vos enfants, les embouteillages... Il n'y a pas de moyens alternatifs. Moi à vélo je vous le dis, je vais plus vite qu'en voiture, sur 10 minutes. Et j'ai adopté le vélo pragmatiquement, c'est pas par idéalisme écologique, ça aussi un petit peu, mais l'avantage aussi c'est que je fais du sport gratuitement, j'économise la salle de sport. Et l'air de rien qu'est-ce que je fais dans ma voiture sinon perdre mon temps. Je rentabilise mon temps aussi. Je pense qu'on arrive à... on est en train de développer une nouvelle culture de la ville et du déplacement, oui. Et tantôt je voulais parler de la voiture connectée, partagée, autonome, on est à l'aube de beaucoup de changement, d'une fameuse révolution. Dans les années à venir, tout va changer, on discutait l'autre fois d'un nouveau concept de garage automobile, les concessions automobiles sont appelées à disparaître et à être remplacées par des centres de mobilité. Là où vous iriez louer votre voiture, vous allez avoir une offre de service qui va être plus grande... C'est là où l'on va parquer les voitures autonomes, maintenance... Tout est amené à changer.

Pirard Colin : Merci.

Bricteux Pierre : Merci.

Annexe 9 : retranscription de l'interview de Juan Cortes Leclou

14/03/18

Pirard Colin : Merci de m'accueillir, c'est déjà la troisième interview que je réalise ici. J'ai été à l'administration ici derrière la semaine passée et la DGo2 : il y a deux semaines. Donc je suis en deuxième master science politique, je m'intéresse à la mobilité, car je kot à Liège, mais j'habite à Huy, donc tout ce qui est transfert modal, et cetera, je suis sujet à tout ça et je m'intéresse à ce qu'on appelle les imaginaires sociotechniques, donc le lien entre les pensées, les actes dans la pratique de mobilité, la différence des usagers et comment le politique agit également.

Pouvez-vous peut-être d'abord rappeler votre métier, votre occupation...

Leclou Juan Cortes : Je suis attaché ici au cabinet de l'échevin Michel Firket. Et j'ai en charge la politique de mobilité à Liège.

Pirard Colin : Et concrètement, ça se traduit par quoi ? Par les plans communaux de mobilité, les PUM ?

Leclou Juan Cortes : Il y a effectivement plusieurs apports et dans différents domaines. Il y a des domaines ponctuels j'ai envie de dire comme des réfections de voiries et autre où l'on travaille avec les différents services de la ville, soit du SPW. Et donc on amène notre expertise en terme de mobilité, mobilité douce et autres par rapport à ces différents projets. Ça c'est un des pans les plus importants, car il y a sur le territoire de la ville des travaux donc à ce niveau-là c'est important. On travaille également sur d'autres projets comme celui du tram qui verra cette fois-ci le jour et donc voilà là c'est le suivi, car on n'est pas à la manœuvre, c'est la SWRT et le SPW qui s'occupent du dossier. Mais nous en collaboration oui, on fait des réunions pour voir, avec les différents comités de quartiers et autres. Et puis alors il y a un volet plus politique communale sur le long terme. On est sur l'actualisation du PCM ici qui est en cours de réalisation...

Pirard Colin : Qui va sortir bientôt ?

Leclou Juan Cortes : Euh qui devrait sortir d'ici, dans le courant de 2018, donc dans le prochain mois. L'actualisation du plan communal de mobilité devrait être réalisée. Et alors, là on est vraiment à la manœuvre, même si on travaille avec un bureau d'étude, mais c'est la ville qui mène le plan communal de mobilité et vous avez cité le PUM où la ville n'est qu'un des partenaires, avec d'autres communes. Et pour les projets spécifiques comme la part modale des vélos, où là on essaye d'amener de nouvelles initiatives, même s'il n'y a pas de réfection de voiries pour euh...

Pirard Colin : Dans un cadre politique, législatif ? On va essayer de développer une liste d'objectifs ?

Leclou Juan Cortes : Donc par rapport au cadre budgétaire qui reste entre guillemets nos frontières, de définir différentes initiatives en matière cyclable qui pourra être utile. Ici dernièrement on a travaillé sur le corridor vingt aouts dont vous avez peut-être entendu parler. On travaille également sur l'impasse macord donc ici dans le quartier Saint-Léonard... Pour

faire des jonctions cyclables, également une au niveau de la rue de Herve du côté de Robermont-Grivenier, où on veut faire une jonction entre Droixhe et le haut de Grivenier. Donc voilà là ce sont clairement des objectifs qui sont ciblés par rapport à la part modale vélo.

Pirard Colin : On a parlé du nouveau PCM, l'ancien date 2001, 2004 ?

Leclou Juan Cortes : Oui 2004

Pirard Colin : Est-ce qu'on fait appelle pour le PCM à euh... transatec, transitec ?

Leclou Juan Cortes : Transitec, en fait c'est un bureau d'étude qui est désigné par marché public et ici c'est Transitec qui suit l'actualisation de notre plan communal de mobilité. Et qui après travaille avec des partenaires de leur côté sur des enjeux...

Pirard Colin : J'avais vu qu'ils avaient réalisé en 99 le plan stationnement, avec des cartes et tout ça, très bien fait. Est-ce que le plan stationnement a été repris dans le PCM ou alors c'est quelque chose à part...

Leclou Juan Cortes : Donc en fait il y a différents enjeux, ça je peux vous les transmettre, qui ont été validé par le collège il y a déjà quelques mois, il y a différents enjeux qui se divise en fait en deux parties. Une partie qui sont les enjeux globaux pour la ville, stationnement, transport en commun, part modale vélo, etc. Et une partie plus spécifique où il n'y a que deux points, dans deux quartiers à travailler plus en profondeur, ces quartiers sont Outremeuse et Longdoz.

Pirard Colin : Mais, les enjeux globaux dans le particulier, dans ces quartiers-là c'est ça ?

Leclou Juan Cortes : Oui c'est ça, spécifiquement pour voir quelles sont les améliorations qu'on pourrait faire étant donné que cette partie Longdoz Outremeuse, est une partie importante et qu'il est aussi très utile dans le futur avec l'arrivée du tram. Donc c'était la volonté de travailler sur deux quartiers et c'est ces deux-là qui ont été choisis.

Pirard Colin : Mais Outremeuse, dans le projet actuel du tram ne va pas être desservi par..

Leclou Juan Cortes : Non, mais il y a toutes sortes de connexion.. Ce que l'on souhaite faire passer comme message, mais c'est difficile à faire passer tant que le tram ne sera pas effectif, c'est qu'effectivement il va y avoir la jonction tram qui va amener un levier important pour une nouvelle manière de se déplacer, mais que les quartiers périphériques vont également être, doivent être développé et on doit repenser cette mobilité et également en terme de transport en commun, de part modale vélo, pour qu'on ait des connexions qui soient facilitées pour les usagers.

Pirard Colin : C'est ça oui, car j'avais vu dans le projet, qu'il y avait eu des voies qui s'étaient élevées contre le projet du tram comme quoi, le projet en fond de vallée, avec les mêmes lignes que le un, le deux le trois, ça n'ajoutait que peu de plus-value qu'actuellement, c'était l'opinion d'Urbagora. Alors que la ligne un et deux bénéficiaient déjà d'un site propre avec une vitesse commerciale correcte, qu'est-ce que vous répondez a ceux qui disent ça ? Ils critiquent aussi le fait qu'il n'y ait qu'une ligne qui ne dessert pas les zones denses.

Leclou Juan Cortes : D'Herstal d'un côté et de Seraing d'autre part. Donc le projet initial c'était celui-là, c'était d'avoir un tram beaucoup plus large que ce qu'on a aujourd'hui, c'était la volonté de la ville. Malheureusement, en terme de financement ça n'a pas été possible, notamment au niveau de la région. Et ce qui peut être entendu, les contraintes financières sont ce qu'elles sont et donc ici, il y a deux possibilités, soit on ne fait pas du tout le tram soit on en fait un effectivement est plus court que ce qu'on souhaitait au départ, mais qui n'est pas inintéressant du tout, car il va connecter Corronmeuse à Sclessin ce qui n'est pas possible aujourd'hui de connecter avec un seul bus. Alors effectivement il y a des portions qui sont en site propre, mais tout n'est pas en site propre sur toute cette partie-là. Quand on regarde le bus quatre, le un, tout n'est pas en site propre. Et alors quand on parle de vitesse commerciale ça dépend un peu ce qu'on vise. Ici on est avec le tram ça nous permettrait d'avoir une vitesse commerciale beaucoup plus rapide, car tout le long on aurait un seul site propre, une seule ligne. On permettrait aussi à beaucoup plus de personnes de pouvoir utiliser le tram. Et il faut aussi regarder d'un point de vue macro, au niveau des TEC, le nombre de bus un et quatre qui doivent être mis pour traverser la ville sont très importants donc ça permettrait d'affiner peut être les connexions avec les autres quartiers, mais d'avoir cet outil qui sera... et je pense qu'entre-temps, s'il y a certaines voix qui se sont levées au niveau d'Urbagora, je pense qu'entre-temps, la nécessité du tram... voilà. Et aujourd'hui il y a très peu de contradictions ou d'objections par rapport à cette nécessité du tram.

Pirard Colin : Je comprends bien, c'est mieux de mettre en place quelque chose, un tram que rien par rapport à la nécessité qui s'impose, mais ça permet aussi de dire que peut être qu'une fois le tram mis en place, fera ses armes, on pourra imaginer d'autres lignes transversales...

Leclou Juan Cortes : Je pense qu'en terme de levier en tout cas à partir du moment où l'on montre et démontre l'utilité du tram sur terrain, ça permettra sans doute à d'autres projets de venir compléter ce tram. Et très clairement, en même temps que l'arrivée du tram il faut que le TEC aussi revoie au niveau de son réseau, de ses bus à haut niveau de service, compléter l'offre du tram. Ce qu'on souhaite au niveau de la ville c'est vraiment que le tram soit vraiment un levier pour de nouveaux modes de déplacements. Et c'est la raison pour laquelle on développera tout le long de la ligne de tram un cheminement cyclo-piéton. Tout le long de la ligne de tram, cela sera apaisé et les cyclo-piéton pourront effectivement utiliser cette portion-là. C'est la raison pour laquelle on travaille également sur d'autres projets liés au vélo et c'est la raison pour laquelle on comptait sur les parkings relais pour amener les gens à ne pas encombrer la ville et donc cela nous permettrait d'avoir des outils de transport en commun.

Pirard Colin : Et avec des billets combinés parking plus transport ?

Leclou Juan Cortes : Ça, c'est effectivement des choses qui doivent encore être affinées. Mais la volonté c'est effectivement d'avoir quelque chose d'efficace, plus simple pour que les gens laissent leur véhicule en bord de ville et donc de décongestionner.

Pirard Colin : Depuis le début du tram, est-ce que les consultations populaires ont été fructueuses, je sais bien qu'il y a eu un site internet...

Leclou Juan Cortes : Queskistram oui, qui existe toujours, sur laquelle on peut voir la vidéo qui avait été conçue par rapport à la ligne des trams. Euh et oui, maintenant ici effectivement on a pas refait la même consultation qu'on avait faite il y a quelques années puisqu'effectivement il y a quelques années, il y a eu plusieurs consultations dans les quartiers qui ont été menées, où l'on a expliqué le projet, les différentes stations, et dont ici comme vous le savez le projet a été bloqué au niveau d'eurostat et est à nouveau sur les rails. Et donc aujourd'hui on attend d'avoir la désignation du consortium qui devrait arriver pour octobre. Donc a priori la bafo devrait tomber fin mai. Et donc une désignation en octobre et les premiers travaux en 2019. Et donc à nouveau, on va revenir vers les quartiers, notamment par rapport à l'impact qui aura par rapport aux travaux qui seront réalisés.

Pirard Colin : Et est-ce que vous avez peut-être des éléments principaux que les citoyens avançaient ? Est-ce qu'il y a des points prévalant pour les citoyens ?

Leclou Juan Cortes : Oui, ben il y avait différents éléments, un des premiers éléments c'est d'avoir effectivement une vision multimodale, de travailler sur d'autres modes de déplacement et notamment sur des parkings relais pour ceux qui ont une voiture. Une inquiétude concernait également le temps de parcours du tram et la fréquence, etc. Là-dessus on est vraiment sur quelque chose qui sera beaucoup plus efficace que les bus actuels sur ce trajet-ci. Une inquiétude également par rapport au niveau du placement entre les stations. Mais ici sur la ligne je crois que c'est vingt stations, je dois vérifier, et donc voilà ça veut dire des stations très rapprochées, notamment pour les personnes qui ont plus de difficulté à se déplacer. Une inquiétude plus large et en amont ce n'est pas par rapport au tram, car je pense que dans la majorité des personnes qui réagissent sont assez positives et auraient souhaité que ça se fasse plus tôt, mais maintenant l'inquiétude c'est au niveau des travaux, quel timing, quel impact sur la circulation, etc. Ça, c'est vraiment quelque chose qu'on a développé dans le cahier des charges dans les deux consortiums afin que ce soit un point d'attention.

Pirard Colin : Est-ce qu'il y a des groupes de citoyen plus réticent à la construction du tram ou du moins à la politique je ne vais pas dire anti voiture, mais à la politique qui va inciter à délaissier la voiture au profit la voiture au profit des transports en commun ou des modes doux ? Est-ce qu'il y a une qualité d'un citoyen qui dit non moi je préfère garder ma voiture ?

Leclou Juan Cortes : Ça il y en a toujours, il y en a toujours eu et il y en aura toujours qui souhaite aller au plus proche de ce qu'ils doivent faire, s'ils doivent aller faire des courses au centre-ville ils souhaitent garer leur voiture devant le centre-ville. Et on nous pose régulièrement la question... Je pense qu'il faut bien se rendre compte aujourd'hui que la congestion du centre-ville est telle, que si tout le monde souhaite venir en voiture pour faire ses achats, on aura des bouchons encore plus importants que ce qu'on a aujourd'hui. Et qu'à chaque vélo qui circule, c'est une voiture en moins. Maintenant je pense que si on permet effectivement d'avoir du multimodal et donc des parkings relai qui soient en extérieure de la ville et un transport en commun qui soit rapides efficace, je pense que ça lève sans doute les suspicions de certains aujourd'hui qui se disent qu'ils viennent perdre du temps peut être même pour aller travailler en centre-ville. Aujourd'hui, la difficulté, c'est qu'on a pas cet aspect multimodal et global suffisamment développé, ce qui ne permet pas d'avoir ces

voitures à l'extérieure de la ville, de prendre un transport en commun qui soit comme je l'ai dit tout à l'heure rapide et efficace. Même si les lignes de bus permettent déjà d'avoir des connexions et dans des temps qui paraissent raisonnables, mais je vais dire ici on va vraiment arriver à autre chose, en terme de capacité, de temps de parcours et en terme d'offre au à bord des villes. Donc voilà, c'est la raison pour laquelle on a souhaité travailler sur tout ces aspects et ne pas juste travailler...

Pirard Colin : Mais c'est pas une politique de « à bas la voiture », bannir la voiture, il faut pousser la multi modalité, sans non plus fouetter les automobilistes, il faut les convaincre c'est ça ?

Leclou Juan Cortes : Non je pense qu'il y a parfois de bonnes raisons aussi de prendre sa voiture, donc tout le monde doit se rendre compte qu'un vélo qui est là ou une personne qui prend les transports en commun permet peut être à d'autres personnes de prendre leur voiture. Allé, dernièrement j'ai eu une réunion avec des enseignants au niveau de centre-ville, la difficulté qu'ils ont et qu'ils n'avaient pas il y a quelques années, c'est qu'aujourd'hui ils doivent avoir plusieurs implantations, plusieurs écoles. Et donc forcément, si on a pas un moyen de déplacement efficace ça devient compliqué. Et donc on peut comprendre, mais comme pour les courses on est en train de mettre en place le shop and drive, si vous n'en avez pas entendu parler. C'est la possibilité d'avoir un stationnement gratuit pendant 30 minutes. Ça permettra en terme de smart city, de développement de nouvelles technologies d'avoir une application qui donne aux usagers les places qui sont disponibles et donc ce sont des aspects complémentaires qui permettent à chacun d'avoir une rotation plus rapide et au déplacement d'être plus fluide. C'est là où je parle de multimodalité, ou la voiture elle sera présente, mais en développant d'autres initiatives, les transports en commun, en permettant des, quand on voit les comptages cyclistes, on a effectivement une augmentation très importante. Ça veut dire qu'il y a une demande et une nécessité d'adapter de plus en plus les infrastructures pour que cette demande continue de grandir.

Pirard Colin : Vous venez de parler de l'application shop and drive, c'est une application qui sera développée par la ville ?

Leclou Juan Cortes : Oui, enfin par la ville, c'est un projet qui initié par la ville, qui concerne 220 places de stationnements proches des commerces donc ici près du centre-ville, guillemins, médiacité. La première heure sera gratuite et ces places de stationnement seront... Enfin, il y a un petit capteur qui permet de savoir si c'est libre ou pas et puis une application sur smartphone qui permettra aux usagers en temps réel les places disponibles.

Pirard Colin : Le projet est prévu pour quand ? Quand est-ce qu'il viendra à terme ?

Leclou Juan Cortes : Ici on a désigné la société qui va mettre en œuvre les capteurs et l'application, et donc on espère qu'elle sera effective dans les prochains mois.

Pirard Colin : Ah ça ira vite. Cela permettra une vision plus globale de la mobilité. Il y a une majorité à Liège PS-CDH depuis 20 -30 ans, la vision de la mobilité a évolué oui, mais est-ce que les membres au sein du conseil, donc l'opposition, tiennent un même discours, est-ce que

les visions de la mobilité sont les mêmes à gauche qu'à droite ? Est-ce qu'il y a des partis qui sont plus attachés à la voiture...

Leclou Juan Cortes : Ce qui est clair en tout cas c'est qu'il y a des partis comme le MR qui sont sensible à ce que chacun puissent conserver le droit de venir en voiture s'il le souhaite et donc tant pis pour la congestion. Ce qu'on essaye de trouver au sein du collège c'est le juste milieu, avec des initiatives qui permettent de venir en voiture comme avec le shop and drive, mais de partir et de laisser la place. On comprend également que si il y a moins de voitures il y a moins de fréquentations, moins de passage, c'est plus nocif aux commerces. Au niveau d'écolo, il y a une attention très portée sur la politique cyclable notamment. Et au niveau du collège, la mentalité a changé oui, par la force des choses, et heureusement, car la mobilité a changé en 30 ans et effectivement il y a de plus en plus de voitures et il faut donc trouver des alternatives, et raison pour laquelle différentes initiatives ont été prises ces dernières années, que ce soit voitures partagées, covoiturage, shop and drive. Voilà ce sont toute des initiatives qui permettent de développer des alternatives au tout à la voiture.

Pirard Colin : Est-ce que les priorités d'aujourd'hui, la multimodalité, le vélo, sont les mêmes qu'il y a 20 ans, il y avait-il une volonté de limiter la place de la voiture et de mettre en place ce genre de chose ?

Leclou Juan Cortes : Forcément, plus il y a de plus il y a de congestion et plus il faut trouver des alternatives. Donc les initiatives n'étaient pas forcément les mêmes il y a 20 ans. Ce qui est clair c'est qu'aujourd'hui quand on étudie une réfection de voirie, il y a la place du vélo qui doit être intégrée dans la réflexion. On ne peut pas toujours intégrer une piste cyclable, mais en tout cas dans la réflexion, il faut qu'il y ait un focus également sur place du vélo. On a aussi développé, ce qu'il n'y avait pas il y a 15 ans, une personne qui s'occupe de la politique cyclable. Qui est au niveau administration, pas au niveau du cabinet. Et on a mis en place parallèlement une commission communale consultative vélo qui se réunit avec les différents acteurs au niveau cyclable et des différents partis majorité et opposition. Donc voilà il y a des initiatives qui sont prises aujourd'hui qui n'aurait pas été prise il y a 20 ans. Maintenant il y a des projets qui restent d'actualité. Par rapport au... On reparle du téléphérique, c'est une initiative qui avait déjà été proposée il y a quelques années par l'échevin de la mobilité et ici on va refaire une étude sur ce projet-là.

Pirard Colin : On parle de l'obligation de prendre en compte le vélo dans la réfection des routes, est-ce que c'est une obligation légale, ou alors c'est plutôt...

Leclou Juan Cortes : Au niveau des voiries communales, il y a effectivement cette volonté, maintenant même au niveau européen, la volonté, maintenant je ne sais pas si c'est une directive ou un règlement, maintenant c'est de travailler ensemble, piétons, cyclistes et la voiture qui vient après. Et il y a effectivement comme je le disais dans mon introduction, deux parties qui sont à distinguer, c'est les voiries communales et les voiries régionales.

Interruption appel téléphonique (+ — 10 mins)

Pirard Colin : Et donc je posais comme question, comment se passe la collaboration entre le SPW et la ville de Liège sur un projet de mobilité, sur un projet dont... est-ce qu'ils ont la même vision que vous je veux dire ?

Leclou Juan Cortes : Oui également la position vélo, comment ça se passe lorsque c'est une voirie régionale qui est sur le territoire de la ville, donc c'est le SPW qui est à la manœuvre, on a le cas avec l'accessibilité au CHR par exemple. Là il y a un budget de 4 millions qui a été mis. C'est pour donner un exemple concret hein. C'est la région qui pilote effectivement, avec la ville qui va amener ses propositions, notamment par rapport à l'environnement immédiat des voiries et donc on a les différents services de la ville qui participent à ce type de réunion. On a aussi l'implication des vélos et une réflexion au niveau de la politique cyclable. Et donc on essaye dans ces projets-là d'intégrer au maximum le vélo, on essaye également de défendre certains cadres, et un certain paysage urbain, donc voilà. En tenant compte des exigences ou des fiches projets de la région, des demandes et recommandations de la ville, en tenant compte également de la SRWT et des transports en commun qui sont déployés dans ces rues-là éventuellement. Nos partenaires, que ce soit le SPW, les autres services de la ville, sont des gens qu'on rencontre régulièrement.

Pirard Colin : Tout ça pour éviter un désaccord...

Leclou Juan Cortes : Oui pour éviter un désaccord puis le dépôt du permis il arrivera quand même à la ville donc il y a quand même un intérêt que les enjeux soient communs. Il y a aussi une volonté de la ville de diffuser ces informations auprès des quartiers. Par exemple dans le cadre de l'accessibilité au CHR, il y a eu une réunion publique qui a eu lieu au niveau du quartier sainte Walburge pour que chacun puisse se saisir du contenu du dossier. Dans ces réunions on a intégré des comités de quartiers et citadelle environnement qui est un... Dans le processus il y a une volonté nette, que ce soit au niveau de la région ou de la ville sur des voiries communales de faire participer au projet et de le partager. Après on ne sait pas satisfaire toutes les demandes, mais on essaye en tout cas que le projet soit le plus, meilleur possible en fonction des avis récoltés et objectifs.

Pirard Colin : Et comment ça se passe entre le cabinet et l'administration, il y a aussi potentiellement une différence de vue. Le politique prend une mesure, l'administration s'occupe de la mise en œuvre. Est-ce que le politique vient après pour aussi suivre...

Leclou Juan Cortes : En fait ça dépend dans quel domaine on se trouve. Effectivement la grande majorité des décisions qui sont prises le sont soit par le collège soit par le conseil communal. Au niveau de l'administration, les différents services amènent des analyses techniques qui sont partagées dans 99 % des cas. Maintenant il y a des orientations où il y a une volonté d'étudier plus largement ou d'autre possibilité, alors oui là le collège ou le conseil à la volonté de proposer d'autres initiatives.

Pirard Colin : C'est le politique qui est à la manœuvre...

Leclou Juan Cortes : Oui quand je dis 99 % des cas, c'est parce qu'il y a de la gestion quotidienne où là le politique ne va pas forcément. Mais sinon effectivement.. Et puis il y a du

travail qui est réalisé par l'administration comme la tenue des comptages vélos, etc. qui finalement, sont une donnée très importante pour le politique. Mais le politique ne va pas donner d'autre manière de compter...

Pirard Colin : Je reviens sur les vélos, mais est-ce qu'il y a dans la ville de Liège un projet de vélo en libre circulation ? J'ai vu qu'il y avait des vélos noirs et rouges...

Leclou Juan Cortes : Oui, ça ce sont les vélo-cité. Donc en fait la difficulté des vélos comme villo, vélib, c'est que les villes qui l'ont développé se rendent compte qu'il y a un cout très important en terme de gestion et de réparation. Donc la ville de Liège a reçu des budgets dans le plan wallonnie cyclable pour développer le vélo. Si ça vous intéresse, j'ai une présentation à vous fournir. Et donc dans ce cadre-là, on a souhaité mettre en place plutôt que le velib ou d'autres initiatives similaires, ce sont des vélos cités. Et donc qui sont des vélos qui sont prêtés et qui permettent à l'utilisateur de ne pas utiliser le vélo comme un moyen ponctuel, mais plutôt de voir si dans son quotidien il y a une porte d'accès pour changer ses habitudes et finalement opter pour le vélo. Et donc aujourd'hui on a une flotte de 750 vélos qui sont loués, à l'année ou par trimestre également. Et donc nous on a privilégié cette option-là plutôt que les vélib. Et alors, on a également des possibilités au niveau de la maison du tourisme de location de vélo, mais dans un but touristique. Et on a un partenariat avec bluebike qui est un partenariat avec la SNCB qui, dans lequel il y a un tiers payant pour l'utilisateur, la ville paye un tiers et la région paye un tiers. C'est disponible dans toutes les villes où c'est développé en Belgique. Cela permet un déplacement depuis la gare à vélo. A titre d'information, la flotte des vélocités est gérée par provélo, qui est une ASBL au niveau des guillemins. Eux c'est assez intéressant de les rencontrer également.

Pirard Colin : Une dernière question, votre vision de la mobilité dans 30 ans, ce sera une mobilité...

Leclou Juan Cortes : Je pense que c'est ce qu'on essaye d'initier maintenant avec les différentes initiatives qui sont prises. Je parle juste de ma vision, car l'échevin n'est pas là, mais je pense que la mobilité va être complètement transformée, il y a énormément de potentiel notamment au niveau du tram et au bus à haut niveau de service, mais pas seulement je pense que si effectivement on arrive à développer de manière efficace un téléphérique que ce soit vers la citadelle, l'université du Sart Tilman. Je pense que ce serait vraiment une plus-value intéressante. Et à titre anecdotique, car on ne sait jamais comment ça va se développer, mais, par exemple les navettes fluviales peuvent aussi être un complément intéressant qui aujourd'hui reste dans un contexte touristique, mais qui pourrait peut être se développer. Donc je me dis que si Liège dans trente ans se retrouve avec un tram, une navette et un téléphérique, on aura vraiment une ville complètement transformée, sans doute apaisée dans son centre et beaucoup plus agréable, avec finalement, concentré dans une seule ville, des moyens de déplacement qu'il n'y a pas ailleurs. La technologie... ça aussi, quand on voit covoiturage, je pense vraiment que, je serai curieux de faire une photo aujourd'hui et dans trente ans si effectivement ces projets-là peuvent se développer, je pense qu'on aura une tout autre qualité de vie.

Pirard Colin : Le bus à haut niveau de service, en quoi est-ce qu'il est différent des bus actuels ?

Leclou Juan Cortes : En fait, c'est des lignes spécifiques dans lesquelles on devrait avoir une durée de parcours et une vitesse commerciale plus élevée, qui sont en fait les lignes les plus fortes en fait. Pas forcément en limitant le nombre d'arrêts, mais retravaillant sur les sites propres et donc je pense qu'il faut pouvoir hiérarchiser les différentes dessertes, certaines sont plus locales et sont plus importantes par rapport aux transversales du train par exemple. Et donc c'est simplement se dire qu'il y a des bus à haut niveau de service qui doivent avoir un autre niveau de qualité, et qui peuvent même être des... qui sont plus proches d'un métro ou d'un tram sans en être. Je crois qu'effectivement, je ne suis pas le Tec, mais on ne fera pas l'économie d'une réflexion et d'un passage à une hiérarchisation des bus qu'on a pas aujourd'hui. C'est nécessaire si on veut un système de transport en commun performant, complémentaire au tram, il faudra développer tout autre...

Pirard Colin : Dernière question, pouvez-vous me dire ce qu'est la transurbaine ?

Leclou Juan Cortes : Je vais regarder si j'ai des documents sur la transurbaine comme ça je vous envoie en même temps, je pense que ce sera le plus simple. Je crois qu'il y a différentes conceptions de ce que ça pourrait être. C'est plus subjectif. On n'a pas comme le PCM ou le PUM un bureau d'étude et une volonté que ce soit au niveau communal ou supra communal d'avoir des initiatives sur différents enjeux. Ici on est sur quelque chose de vraiment spécifique.

Pirard Colin : Merci beaucoup

Leclou Juan Cortes : Merci.

Annexe 10 : retranscription de l'interview de Jacques Bertrand

21/03/18

Pirard Colin : Merci, voilà je suis étudiant en deuxième master sciences politiques, administration publique, et je m'intéresse à la mobilité. Pourquoi, car j'habite à Huy et je kot à Liège et je suis sensible aux changements modaux quand je rentre chez moi. Je m'intéresse aux visions des usagers si elles sont les mêmes que les visions partagées par le monde politique liégeois et régional. Voir s'il y a un gap entre les deux, voir si les politiques mises en place correspondent aux attentes des usagers, divisés en trois types : étudiants, personnes actives et personnes âgées. Et je vais réaliser des focus groups pour recueillir tout ça. Est-ce que vous pouvez peut-être préciser votre occupation, votre métier.

Bertrand Jacques : Moi ça fait trente-quatre ans que je travaille pour les transports publics et j'ai été pendant 10 ans directeur de l'exploitation des TEC Liège-Verviers. Et depuis une dizaine d'années je suis à la société régionale des transports et je m'occupe des grands investissements d'infrastructure sur le domaine de Liège, mais sur la ligne Liège-Verviers, et en particulier je suis aussi directeur technique pour le tram de Liège. Depuis huit ans, et puis je m'occupe d'autres projets pour Liège.

Pirard Colin : Ça veut dire que le projet du tram à huit ans ?

Bertrand Jacques : Oh il a une dizaine d'années oui, le dossier du tram a démarré. Vous savez, moi j'ai été engagé en 85, à la STIL, qui est l'intercommunale liégeoise qui a fusionné, qui a été l'une des cinq sociétés qui est restée. À l'époque il y avait un projet de métro à faible profondeur, ça s'appelait le TAU, de 85 à 89, et en 89 ce projet a été sacrifié sur l'autel de la régionalisation. Jusque-là on n'était pas régionalisé, on était national, et il y avait des projets pour ce projet-là. Et puis les budgets ont été réparti autrement et on n'a pas fait le TAU, les budgets ont été abandonnés.

Pirard Colin : C'est ça alors les trémies...

Bertrand Jacques : Non, ça c'est un projet de métro précédent, un métro à grande profondeur. Du style du métro de Bruxelles. Il faut se dire que dans les années septante on a réaménagé les berges de la Meuse et de la dérivation et à l'époque on en a profité pour faire un morceau de tunnel plutôt que de remblayer bêtement pour faire les quais, on en a profité pour faire un quai sombre, qui delà devait partir sur la place Saint-Lambert et repartir sur le cadran. Mais ce projet a été abandonné avant le TAU. C'est un principe analogue au Val à Lille. C'est un système de métro sans chauffeur, il y a ça à Toulouse. Et déjà en 89 on retrouve des axes sur cette bande, l'axe Sclessin-Herstal, c'était de remettre un transport structurant. Mais à ce moment-là la place Saint-Lambert n'était pas cicatrisée. On avait un immense trou et les chantiers étaient à l'arrêt depuis des années. Avant de faire quoi que ce soit d'autre, les liégeois, le monde politique et économique a demandé qu'on cicatrise la place et c'est seulement à ce moment-là qu'est reparti un projet de tram à Liège.

Pirard Colin : Oui, et pourquoi un projet de tram et pas des bus à hauts niveaux de service par exemple.

Bertrand Jacques : Parce qu'on a un problème de capacité. Le principe c'est de créer une ligne de tram et de rabattre un certain nombre de lignes de bus aux extrémités sur le tram. Une épine dorsale et on rabat les bus dessus. Ça, c'est le principe. Maintenant nous ce qu'on est en train de faire aussi c'est travailler sur un niveau de base qui est le tram avec ses extensions futures, car actuellement la décision du gouvernement wallon c'est d'aller de Sclessin à Corronmeuse et de passer le pont Atlas pour aller jusque Droihxe. Et alors on aura, dès le départ on avait étudié d'aller jusque l'autoroute d'Herstal et d'aller jusque l'autoroute à Jemeppe. Comme ça on peut rabattre les gens plus loin et la pénibilité de la rupture de charge est compensée par un gain, un parcours plus important et un gain de régularité. Ça, c'est le premier niveau. Le deuxième niveau on est en train de travailler sur un certain nombre d'améliorations de lignes de bus à haut niveau de service, donc une priorisation de bus sur les axes qui ne sont pas directement rabattus, ou sur les compléments d'axe qui sont rabattu sur le tram, mais sur les morceaux uniquement autobus. Et puis on aura un troisième niveau, au niveau des quartiers. Normalement le projet va se décliner sur trois réseaux. Par exemple, si on prend la ligne 48, elle sera arrêtée aux Guillemins donc on est en train de se battre pour la mettre totalement en ligne propre jusqu'au Sart Tilman.

Pirard Colin : Tant qu'on parle du 48 et des Guillemins, imaginons quelqu'un qui prend le train qui arrive aux guillemins qui doit se rendre au Sart Tilman, il doit prendre...

Bertrand Jacques : À ce moment-là, il aura le 48 aux guillemins pour monter directement. Donc en fait les bus de cette partie-là, le premier endroit où ils sont en contact avec le tram sera place général Leman. Donc là on suppose, enfin non on ne suppose pas, on est sûr qu'il y aura beaucoup de transbordement, du bus vers le tram. Sauf les gens... Comme on est très près de la gare, 800 mètres de la gare, on va pas arrêter les bus place général Leman mais ils vont aller jusque-là gare. Les gens qui vont à la gare des guillemins qui est un pôle important, ne doivent pas faire le transbordement. Pour éviter la rupture de charge oui. Mais une autre ligne qu'on essaye de mettre en priorité c'est aussi le 58 qui a des problèmes dans le domaine proprement dit. Elle ne fera plus que Sclessin-Sart Tilman. C'est une ligne qui va être très importante pour la desserte de l'université.

Pirard Colin : Quelqu'un qui devra aller au Sart Tilman aura deux choix : 48 à partir des guillemins ou alors il fait tout jusque Sclessin et il monte.

Bertrand Jacques : Et il y aura même une troisième possibilité, en fait dans l'étude de restructuration on crée une ligne qui sera la ligne 148 qui elle passe du côté de la place de la République française. Qui va desservir la rive droite.

Pirard Colin : Et donc passer par Outremeuse, et puis Chénée...

Bertrand Jacques : On ne sait pas encore, on relance une étude plus approfondie sur la réorganisation du réseau. Donc on a une première étude, et maintenant la.. Elle date quand même de 5 ans, on relance une nouvelle étude pour affiner le tracé. Car pour qu'elle soit intéressante, il faut qu'elle soit performante, or les itinéraires par Outremeuse, par Longdoz ne sont guère intéressants. Enfin si, intéressant en terme de desserte de la population, mais pas

compétitive en terme de temps de parcours. Donc il faut qu'on ait des possibilités... C'est des discussions qu'on mène avec la ville de Liège.

Pirard Colin : J'écoutais les critiques formulées par Urbagora sur le projet, je suppose que vous connaissez...

Bertrand Jacques : Vous avez déjà rencontré qui vous en fait dans votre travail jusqu'à présent.

Pirard Colin : Monsieur Bricteux, Juan Cortes Leclou et monsieur Castagne de la Région wallonne.

Bertrand Jacques : Jean-François Leblanc vous n'avez pas rencontré ?

Pirard Colin : Justement, je l'ai contacté il m'a dit qu'il n'avait pas trop le temps et que c'était plus monsieur Bricteux qui s'y connaissait aussi.. Et j'essaye de contacter le cabinet Di Antonio, mais je n'arrive pas. Et une critique qui était adressée était que le tram ne permettait pas aux quartiers plus denses de pouvoir l'utiliser, comme Outremeuse, etc.

Bertrand Jacques : Je connais monsieur Schroer oui.

Pirard Colin : Que répondez-vous à ça ?

Pirard Colin : Il y a une ligne fondamentale qui est la ligne Corronmeuse — Standard, toutes les études de charges, de trafic, cette ligne-là qui est d'abord importante. Il y a eu tout un débat à un moment donné, avec justement urbagora qui voulait que le tram passe dans le quartier du nord, donc dans le quartier Saint-Léonard. On passe sur les quais, et vous savez que l'influence d'une station de tram ou de métro c'est au moins 500 mètres, le rayon d'influence. C'est un quartier qui est un quartier dense, historique, avec des rues étroites. Donc vous ne savez pas faire passer un tram dans ce genre de chose ou alors vous supprimez le stationnement. Les riverains ne sont pas heureux. Il n'y a pas que les gens... il faut aussi que les gens habitent, amène leurs courses, donc en fait urbagora, à ce niveau-là est assez théorique. En fait il aimerait bien recréer un réseau qui pour moi n'est pas un réseau de tram de l'époque actuel, mais qui est un réseau de tram du passé. Alors c'est un tortillage, local, mais bon, si vous allez en Allemagne, en Suisse, vous avez encore des réseaux comme ça, mais ce n'est pas le but ici.

Pirard Colin : Oui au niveau de la vitesse commerciale...

Bertrand Jacques : Oui exactement. Donc on ne sait pas tout faire, ça, c'est une chose. À terme il y aura peut-être une deuxième ligne, je n'en sais rien, des possibilités existent. Mais il faut commencer par la première ligne, et la première ligne se met sur l'axe le plus chargé, où les contraintes sont les plus importantes. Voilà, ça permet aussi, c'est aussi un objectif de la ville de dégager un certain nombre de bus qui sont actuellement en ville. Qui d'abord un sont surchargés, donc cela nous donnera la capacité plus importante d'avoir des possibilités de réserves pour l'avenir, car de tout de façon on est saturé. Il faut pouvoir passer à un niveau supérieur. Il faut pouvoir aussi travailler avec de la régularité. Alors vous savez, la régularité,

pour ça on peut obtenir un site propre comme on a pour le tram. Même pour du BHS, je vous garantis qu'on se bat en permanence pour obtenir des permanences.

Pirard Colin : Avec la ville ?

Bertrand Jacques : Oui avec tous les partenaires autour de la table, les gens « ben oui oui il faut prioriser les bus », mais quand on demande des priorités où là il faudrait supprimer deux places de stationnement, là il faudrait supprimer une bande de voitures, ou donner moins de priorités... Je vous garantis que ce n'est pas évident hein. Si vous avez vu Pierre Bricteux, il défend aussi les espaces urbains, et je comprends bien, mais bon.... Il y a Transitec, qui est un bureau suisse avec lequel on travaille beaucoup, il y a toujours un dessin où ils disent qu'en fait l'espace il est limité, tout le monde tire dessus pour essayer, les gens pour la voiture, les piétons, les cyclistes, les autobus, mais il faut faire une répartition entre les différends... Il y a un choix politique important à faire en disant bon voilà moi j'arbitre et je veux à cet endroit-là qu'il y ait un site propre double sens. La traversé de Chénée par exemple, c'est un dossier sur lequel on est en train de travailler, les urbanistes disent qu'on aimerait bien des grandes terrasses, des grands trottoirs, des pistes cyclables... Ben oui, mais il faut savoir, il faut trancher. Alors si on nous ferme les portes à un moment donné on ne sait pas améliorer le transport public. Et vous avez aussi le SPW qui défend aussi l'automobiliste.

Pirard Colin : Ah oui ?

Bertrand Jacques : Oui, enfin il y a des tendances. Il y a des gens au niveau de SPW qui sont pour les cyclistes, tout ce qui est Ravel et compagnie. Et il y a aussi des gens qui disent attendez, là j'ai une deux fois deux bandes, je veux continuer à avoir une deux fois deux bandes.

Pirard Colin : Donc la vision de l'auto en ville n'est pas la même politiquement, que ce soit la ville qui veut peut être limité sa place et du SPW peut être

Bertrand Jacques : Les visions ne sont pas nécessairement les mêmes non.

Pirard Colin : Ah, je pensais un peu naïvement peut-être que la place de la voiture était à long terme proscrite...

Bertrand Jacques : Oui, c'est les tendances vers lesquelles on va. Clairement. Quand on a un projet qu'on demande de supprimer trois places de stationnement pour pouvoir avoir une continuité de bande, des choses comme ça, c'est pas forcément évident. Ce n'est pas forcément la ville, mais ça peut être aussi le SPW... Il faut essayer de mettre tout le monde autour de la table, c'est ce qu'on fait d'ailleurs et d'avoir une vision commune, mais ce n'est pas toujours facile. Oui à terme la voiture devrait se limiter en ville, d'ailleurs oui le projet du tram limite la voiture en ville, mais quand on demande des priorités à l'extérieur ce n'est pas évident de l'obtenir. Maintenant eux aussi sont soumis aux pressions de l'automobiliste qui téléphone au ministre qui dit qu'il a mis une heure pour venir ce matin... voilà c'est ça. Il y a aussi un changement de mobilité à faire et une éducation à faire. Bon le tram à Liège c'est une diminution de la voiture en ville, une diminution des places de stationnement, c'est l'augmentation de l'espace public, augmentation des possibilités pour les cyclistes. Et alors

évidemment une diminution de la pollution directe liée à l'autobus, car il y aura tout un nombre d'autobus qui ne rentreront plus dans le centre de Liège.

Pirard Colin : À part les automobilistes qui peuvent ressentir ce projet comme agressant, il y a quand même une partie de la population qui soutient le projet.

Bertrand Jacques : Oui oui tout à fait, non ce projet est... c'est même assez amusant, car on a fait un stand il y a un an, il y avait un truc de mobilité à Liège, et les gens ils passaient et disaient quoi le tram quand est-ce que je vais le voir. Donc d'une manière générale, de la part des Liégeois, c'est un projet qui est souhaité. D'ailleurs on a eu très très peu de recours à la demande de permis. On en a eu trois, dont deux irrecevables, ce qui est anecdotique pour un projet de 12 kms de tram. D'abord c'est un beau projet, car globalement il est relativement peu gênant, en terme de construction. Car par exemple la rue des Guillemins, on ne passe pas par-là, on passe par l'esplanade ce qui nous permet de servir d'autres pôles et d'avoir finalement sur la place des guillemins les trois, l'intermodalité entre les trois bus, tram et train. Et puis on va desservir l'esplanade, la passerelle, on va rejoindre la rive droite de la Meuse. Les seules rues commerçantes c'est la rue feronstrée.

Pirard Colin : Mais qui peut être une plus-value aussi

Bertrand Jacques : Qui à terme oui peut être une plus-value, mais le problème c'est qu'il y a deux ou trois ans de travaux quoi. Enfin, nous un an de travaux, mais globalement le chantier il durera trois ans. Donc la rue feronstrée elle aura un an de chantier quoi. Donc un commerçant il doit tenir le temps nécessaire aussi.

Pirard Colin : Mais la rue feronstrée, elle ne sera pas en site propre c'est la rue..

Bertrand Jacques : La rue feronstrée elle va rester piétonnière, car le tram va venir à contresens par rapport à la situation actuelle. Non hors château on y touche pas. On passe ici... Le tram passe rue Léopold puis les quais. Et dans l'autre sens, il vient par déporté, rue feronstrée. Le weekend vu qu'il y a la Batte, on exploite en ligne simple. C'est une plus-value, mais il faut aussi des commerces à valeur ajoutée, si vous vendez des fruits et légumes, si vous êtes dans la proximité ça va. Si on vient chercher 50 kilos de pomme de terre avec sa voiture, c'est moins faisable. En fait c'est ça, vous allez avoir une évolution de là typologie du commerce en feronstrée. C'est une rue qui va prendre de la valeur. Mais dans un premier temps cela ne va quand même pas... Il y aura des magasins qui auront plus de difficulté que d'autres. Mais à terme on va avoir vraiment un développement de l'attractivité. Quand on voit du côté du quai de Rome l'impact de la passerelle, il y a du monde tout le temps. C'est super agréable. Moi j'habitais quai de Rome pendant 10 ans, je n'ai jamais traversé une seule fois pour aller à la Boverie. Maintenant les gens le font. Même nous, on se gare parfois là, on traverse et on va au parc de la Boverie. Ça amène quelque chose. Quand on voit l'impact urbanistique pour le tram et il n'y a rien à faire, c'est moins évident d'obtenir les mêmes résultats avec un bus. Même un BHNS il faut vraiment l'habiller un peu comme le métisse à Metz. C'est un tram sans rail, c'est un bus de chez VanHolle de 24 mètres de long, un moteur hybride.

Pirard Colin : C'est ça aussi, je trouve que les bus font beaucoup de bruit. J'habite à côté de la Deutch Bank et quand les bus redémarrent en dessous, ça fait énormément de bruit. Le tram va apporter quelque chose en plus, plus agréable...

Bertrand Jacques : Par personnes transportées non, mais intrinsèquement, c'est plus agréable oui. Moi j'habitais rue Saint-Gilles, au-dessus de l'arrêt du 21. Donc globalement ça va être un plus pour la ville, on réaffecte pas mal de mètres carrés d'aménagement de surface supplémentaire. Globalement c'est vraiment... Comme on repasse aussi avenue Rogier, à terme l'autre côté du boulevard, la ville de Liège va aménager ça en promenade cyclable. Donc ça va permettre aussi de créer ce réseau cyclable qui est un peu attendu à Liège.

Pirard Colin : Le tram, c'est un projet de mobilité, mais aussi un projet de rénovation urbaine.

Bertrand Jacques : Absolument, et c'est un gros projet d'urbanisme, car il va relier quand même où il y a des problèmes immobiliers importants le val benoît qui est en plein redéveloppement après avoir été malheureusement abandonné. Moi j'ai fait mes études là-bas je trouve que c'est une erreur. La rue des guillemins avec tout le projet paradis où toute la surface qui existe va être reconstruite. Avec un ensemble appartement bureau. Cela va permettre de servir encore plus l'intermodalité. Cela permet aussi des gens à l'extérieur de la ville de revenir investir dans le centre. Un élément qui va être essentiel c'est tout le quartier du nord qui va être finalement à proximité et va permettre un redéveloppement de toute cette zone-là. Mais aussi l'hyper-centre de Liège aussi. Cela va créer un retour vers la ville également. Ça permet une redistribution de l'espace, on recrée des promenades, des vélos, le tram, donc chacun va retourner à sa juste place. Donc oui, au départ c'est un projet de transport, mais qui couvre largement plus qu'un projet de transport. C'est un projet de ville, c'est une chance unique pour Liège. Alors là-dessus viendra d'autres projets, mais qu'on nous laisse signer ce contrat-ci, puis qu'on avance. Parce que bon, je suis allé la semaine passée à une conférence sur un truc très sympathique, c'était un téléphérique vers le Sart Tilman, mais si on a encore 65 millions OK c'est pas mal de le faire, mais bon, et il y a une autre liaison vers la citadelle, OK c'est bien, mais ça vient en complément. Alors on vous parle de Toulouse, mais Toulouse il y a 15 ans qu'il y a un métro. Ça vient seulement maintenant. Donc il faut le mettre en perspective. Alors moi je pense que dans les années qui viennent, on dégagera de l'argent pour les transports publics. Et ces éléments complémentaires il y aura l'axe vers Chénée, vers Fléron, donc on verra avec quoi on exploite à ce moment-là, mais il faut d'abord commencer par mettre le doigt dans l'engrenage. Et avoir une réalisation concrète qui va booster. On a globalement déjà pas mal de voyage par habitant à Liège, mais bon, un tram va booster la fréquentation.

Pirard Colin : Qui est déjà en croissance ?

Bertrand Jacques : Qui est toujours en croissance oui.

Pirard Colin : C'est douze kilomètres ?

Bertrand Jacques : C'est ça oui

Pirard Colin : Avec combien d'arrêts ?

Bertrand Jacques : Vingt-deux arrêts ou vingt et une stations.

Pirard Colin : Urbagora critiquait aussi qu'on ait privilégié la vitesse commerciale à l'arrêt fréquent, ça rejoint ce qu'on a dit...

Bertrand Jacques : Oui exactement, vous savez, je prends toujours un exemple. Vous connaissez la place Cockerill, vous avez le deux-trois, une série de ligne qui s'arrête là au pied de la passerelle. Et bien regardez, les gens ils sortent, ils vont à pied, car ils vont plus vite qu'avec le bus. Parce qu'il y a des feux rouges, embouteillages.. Les gens ça ne les dérange pas de faire 500 mètres à pied, à condition qu'après ça aille vite. Vous vous garez vous venez à Liège, moi je me gare dans des parkings extérieurs et je fais les 500 derniers mètres à pied. Ça, ça ne gêne personne, que du contraire. La fréquence des arrêts et tout ça, c'est une vision dépassée pour moi. C'est un autre projet, qui ne correspond pas à une vision plus moderne du tram.

Pirard Colin : Est-ce que, .. Le tram est un projet régional, en collaboration avec la ville de Liège, comment est-ce que...

Bertrand Jacques : Alors la conférence des bourgmestres, il y a dix ans, s'est clairement déclarée pour, a demandé au politique de lancer une étude de transport structurant sur Liège.

Pirard Colin : Les bourgmestres d'où ?

Bertrand Jacques : De l'agglomération liégeoise. Et à ce moment-là au niveau du ministre de l'époque, on demandait à la SRWT de faire une étude justement d'axes structurants, une étude comparative entre Mons et Liège. Pour voir si ça se justifiait à Mons. Mons c'est très petit par rapport à Liège. Et, à partir de là, le gouvernement wallon a dit OK. Ça se justifiait totalement à Liège, donc je le dis, on était aussi dans le contexte que la place saint Lambert était cicatrisée, que la demande de transport en commun augmentait, donc c'était un trend tout à fait logique. Et le gouvernement wallon à ce moment-là a décidé de lancer des études pour une première ligne de tram en partenariat public-privé.

Pirard Colin : Et maintenant, c'est la SRWT qui gère

Bertrand Jacques : Les transports en Belgique sont organisés en région. Donc nous dépendons de la région et pas de la ville. C'est différent en France où là ils dépendent des communautés urbaines. Mais jusqu'à présent, il y avait 5 conseils d'administration au-dessus de chacun des TEC. Aujourd'hui cela change. On va vers une structure unique, à la De Lijn. Moi j'ai commencé dans une petite intercommunale qui s'appelait la STIL et puis fusionné, et puis voilà. Dès le départ, tout le projet a été réalisé avec le SPW et la ville de Liège, on a eu un consortium de bureau d'étude. Nous on a un consortium qui s'appelle Liège tram, où il y a Greich pour la partie génie civil, vous avez des architectes français, belges, la stib et transamo pour la partie courant, rail, plateforme, et alors la SRWT qui coordonne. Quand on a fait la demande de permis pour le tram, la ville de Liège était d'accord avec ce qu'on proposait. On avait travaillé en amont. Ça a pris beaucoup de temps, mais on a réussi à introduire un dossier qui n'a pas été combattu par le politique liégeois. Il y a eu des discussions. Il y a eu des

décisions qui ont été prises par le comité d'accompagnement où toutes les forces démocratiques étaient représentées.

Pirard Colin : Donc ville et région étaient main dans la main

Bertrand Jacques : Tout à fait, en plus c'était le moment où le ministre c'était Philippe Henry qui était aussi très proche de la ville de Liège. Donc..Mais moi mon but en tant que directeur technique du tram c'est de mettre tout le monde autour d'une table et d'arriver à des consensus. Car si vous construisez le dossier tout seul et que vous allez le présenter, vous vous faites tuer.

Pirard Colin : Donc c'était la conférence des bourgmestres de l'agglomération qui va au-delà de la ville de Liège, cela correspond au plan urbain de mobilité... C'est eux les initiateurs ?

Bertrand Jacques : Mouais, enfin ça remonte à longtemps, cela a juste été appuyé par la conférence des bourgmestres.

Pirard Colin : Et c'est nécessaire de penser le projet du tram dans une perspective plus large que la ville, qui correspond à l'agglomération ?

Bertrand Jacques : Absolument, ça a du sens. D'où les notions de communautés urbaines. Mais dans l'organisation théorique, nous on dépend de la région, notre financement dépend de la région, même s'il y a des représentants de la ville de Liège dans le comité. On a les autorisations administratives de Liège et puis c'est tout. Et on a eu en plus un décret qui nous a permis d'avoir une servitude légale d'intérêt public sur une partie du territoire, pour donner un droit réel à notre prestataire. Peut-être, vous dire où l'on en est dans le dossier, il y a eu une première procédure. Puis on a eu 3 avis négatifs d'Eurostat, alors qu'on avait choisi le candidat préférentiel. On a donc dû mettre fin aux tractations avant la signature. On a relancé une nouvelle procédure. Appel à candidature, 3 candidats, dont celui qui avait subi la rupture précédemment. On a lancé le cahier des charges il y a un an. Ils ont eu 6 mois pour répondre. Entre temps il y en a plus que deux qui se sont déclaré intéressés, le troisième s'est retiré. On eut deux prix au mois de septembre. Au mois de janvier, le conseil d'administration a décidé de continuer la procédure avec les deux. On vient de lancer il y a quinze jours le cahier de charge de la baf0, best and final offer, le quinze mars, et ils doivent nous répondre pour le quinze mai. La baf0 c'est leur meilleure offre finale, où la partie financière devient engageante.

Pirard Colin : Ça avait été bloqué entre autres, car il prévoyait une transmission de la propriété, après un certain temps...

Bertrand Jacques : Oui, en fait il y avait Eurostat a remis un avis négatif sur une série de points et entre autres sur la notion de propriété. En fait, Eurostat a estimé que dans notre cas, le risque n'était pas suffisamment clair vers le privé. Et entre-temps ils ont changé eux même leur guide d'approbation des ppp. On se donne 6 semaines pour examiner les aspects techniques de la baf0 et normalement en juillet, on désigne le candidat préférentiel, avec lequel on finalise le contrat et les conditions financières et techniques. On attend une signature à l'automne, en octobre. Et après 6 mois d'étude avant que les travaux commencent.

La technique particulière c'est eux qui l'a définisse, mais par contre les demandes générales c'est nous.

Pirard Colin : Il n'y aura pas de caténares au-dessus ?

Bertrand Jacques : Alors n'y aura pas de ligne aérienne de contact entre la place général Leman et Blondin, sur l'esplanade des guillemins, et entre opéra et déporté. Il y en a un qui a un système d'alimentation par le sol, un troisième rail avec un frotteur. Et l'autre par batterie, qui recharge pendant tout le trajet le long là où il y a de la ligne aérienne de contact.

Pirard Colin : Ce sera un ticket combiné bus, tram ?

Bertrand Jacques :: Ce sera oui combiné, exactement comme quand vous prenez le un et puis le quarante-huit, une tarification intégrée.

Pirard Colin : Et pour ceux qui veulent se garer dans les parkings de délestages ?

Bertrand Jacques : Pour les parkings relai, évidemment, il y aura un abonnement pour le parking relai qui est assez, de l'ordre d'un euro par jour. Plus l'abonnement. Une sorte de billet combiné où le parking ne coûte n'en soit pas beaucoup. Mais on a été obligé d'avoir une facturation du parking, pour l'Europe. Le problème il ne faut pas non plus que les gens aient envie de se garer dans la rue parce qu'ils doivent payer un abonnement pour se garer dans le parking relai. Et qui finalement vous créez une gêne autour des stations pour les riverains. Non on a voulu que le stationnement soit attractif. Il faut déjà être courageux pour abandonner sa voiture. J'ai été voir à Bordeaux, les parkings relais étaient vides ! Donc il faut un changement de mentalité. Un employeur attractif est un employeur qui offre une place de stationnement à son cadre. Donc du coup vous avez aussi des entreprises qui partent en périphérie pour avoir du stationnement. Le val Benoit il a des difficultés de commercialisation, car il y a des difficultés de stationnement. On est encore fort tributaire de sa voiture. Le fait de laisser sa voiture dans un parking relai, il faut vraiment qu'il y ait une volonté. Donc il ne faut pas que les gens commencent à se garer aux alentours et viennent se garer dans les petites rues et embêter les riverains.

Pirard Colin : Et vous pensez qu'à terme, dans vingt ou trente ans, la perception de l'auto pour les habitants sera moins forte qu'aujourd'hui ?

Bertrand Jacques : Il faut en tout cas avoir une vision globale de l'aménagement du territoire. Moi j'habite tout près de Soumagne, je suis étonné de voir qu'on continue à construire des maisons quatre façades, individuelle, et les gens ont de plus en plus de voitures. Je pense qu'au niveau de la ville, les gens qui vont revenir en ville, ils ont une autre perception de la voiture. Ils se contentent d'une voiture par ménage. Mais quand vous voyez dans le Laveu, même pour garer la voiture familiale ça pose problème. Je pense qu'à un moment, les gens vont vouloir protéger leur ville. De faire en sorte que les navetteurs trouvent naturel de se mettre dans un parking relai. Il faut éviter la voiture ventouse, vous voyez aussi durant les vacances, la circulation est du double au simple. Cela veut aussi dire qu'à cause des scolaires, vous avez pas mal de circulation, maman qui vient conduire le petit. Là, les gens mettront leurs gosses sur le tram. Maintenant, le taux de motorisation continue à augmenter. Avec le

tram, le débit de voiture va aussi diminuer. Donc là les gens ils vont chercher des alternatives et il faut les empêcher de caracoler dans les quartiers à la recherche de place, donc ils vont utiliser les parkings relais.

Pirard Colin : Pour les personnes à mobilité réduite, y a-t-il une volonté particulière à rendre accessible le tram, au niveau de la hauteur des quais par exemple ?

Bertrand Jacques : Les quais ne sont pas très haut ils sont à 30 centimètres de haut, il y a des rampes de part et d'autre, et on rentre dans le tram de plain-pied. C'est full accessible. On ne les oublie pas. C'est tout à fait accessible et dans le véhicule à proprement dit, on a trois emplacements dans un sens comme dans l'autre pour les pmr et aveugles.. Tout de façon on n'aurait pas eu le permis si on ne l'avait pas prévu. Mais la hauteur du plancher dépend en fait du nombre de personnes sur la rame.

Pirard Colin : Les étudiants représentent combien de pourcentage dans les transports publics à Liège ? 80 % ?

Bertrand Jacques : Non non moins que ça. Mais il faut demandé à Olivia Perwez au TEC 043 619221 pour demander.

Pirard Colin : Dernière petite question, votre vision de la mobilité à Liège dans 30 ans ? Plus multimodal ?

Bertrand Jacques : J'espère qu'elle sera en tout cas accessible aux personnes âgées (rires). Oui elle sera totalement intégrée, on va vers des voitures partagées, on a encore beaucoup de chemin à faire dans nos mentalités, mais bon on va. Vous savez, en 85, quand j'ai commencé à m'occuper du transport, il n'y avait pas d'embouteillage à Liège. Maintenant vous avez des problèmes, que ce soit sur l'autoroute ou à l'intérieur. Il y a plein d'évolutions, les voitures automatiques, sans chauffeurs, tout ça est en train de changer. Et on nous pose des questions aussi pour voir si les vélos seront autorisés dans le tram, mais vous avez des pistes cyclables juste à côté, ça n'a aucun intérêt. C'est plat. J'espère qu'il y aura un retour vers les villes, c'est fondamental. Je suis fort inquiet quand je vois l'urbanisme en campagne. Avant, les personnes âgées vendaient leur maison en campagne et allaient en ville. Maintenant, ils ont plutôt tendance à rester vers Embourg dans des appartements service. C'est un peu dommage, car au niveau aussi de l'économie, c'est des bons clients pour les villes. Il faut absolument les faire revenir à Liège et pour ça il faut quelque chose d'intégré.

Pirard Colin : Vous parlez que dans les années 80 il n'y avait pas beaucoup d'embouteillage, mais est-ce que la séduction de la voiture était la même ? Tout le monde aspirait à avoir sa voiture ?

Bertrand Jacques : Oui, moi j'ai fait mes outils de 72 à 78 au val Benoit et au Sart Tilman. Je prenais le 48. Quand j'ai commencé à travailler, je me suis acheté un vélo moteur et j'ai fait toutes mes études avec mon vélo moteur. Et tous les copains qui avaient un peu plus de moyens avaient une voiture. Je pense que maintenant, chez les jeunes, c'est moins la course à la voiture. Je pense.. Le problème aussi de l'université c'est la dispersion des sites. L'époque

du Sart Tilman c'était l'époque du tout à la voiture. Il n'y a rien à faire, vous avez un campus qui est à une demi-heure du centre de Liège.

Pirard Colin : Quitte à ce que dans un futur lointain, on réfléchisse à la relocalisation de l'université.

Bertrand Jacques : Oui, quand j'étais au Val Benoit c'était génial. C'est une erreur pour moi d'avoir délocalisé au Sart Tilman, mais ils étaient dans un trend et ils n'ont pas su faire marche arrière. Moi je crois très fort à une ligne 58 renforcée, quelque chose qui fera standard puis desservir tout le domaine et puis redescendre de manière continue. Et avoir quatre ou cinq véhicules en réserve pour pouvoir injecter ces véhicules aux heures de pointe. Alors ça coûte cher, mais, alors vous surveillez tous vos arrêts par caméra. Le gros problème c'est qu'on a une grosse irrégularité dans la demande. En fait il y a cent jours d'école quand on compte bien. C'est vraiment le problème, il faut desservir l'université à la demande. C'est une des faiblesses du dossier du tram, c'est que les hôpitaux ne sont pas sur la ligne de tram et l'université non plus. Moi je crois vraiment que c'est la ligne 58 pour l'université qui va être compétitive. Et un 48 amélioré, en site propre tout le long. Mais on sera encore à quinze kilomètres de Liège. Mais pour le Sart Tilman il faut un service de base et puis travaillé avec des renforts à la demande en visualisant avec des caméras. Vous, vous avez encore des fréquences de deux, trois minutes, mais moi à l'époque, c'était 40 minutes d'attentes, à l'époque c'était terrible. De plus, on a maintenant nos trois hôpitaux en dehors de Liège, ça, c'est aussi du tout à la voiture hein. On est en train de travailler sur une liaison entre la place Saint-Lambert jusqu'au mont légia en passant par saint Nicolas.

Pirard Colin : Merci.

Bertrand Jacques : Merci.

Annexe 11 : retranscription focus group « personnes âgées »

16/04/18

Pirard Colin : Voilà. Donc le but ici c'est de discuter autour des questions que je poserai. N'hésitez pas d'interagir avec les autres. Si quelqu'un a dit quelque chose qui vous intéresse, n'hésitez pas. C'est le but, on appelle ça un focus group, donc un groupe de discussion. Alors ma première question, peut-être faire un tour de table, qui êtes-vous, comment vous appelez vous, et est-ce que ça fait longtemps que vous êtes ici. On peut commencer avec madame. Est-ce que ça fait longtemps que vous êtes ici ?

Jeanne : Non

Pirard Colin : C'est tout récent ? Vous êtes ici depuis combien de temps ?

Jeanne : Un an.

Pirard Colin : Et vous vous appelez comment ?

Jeanne : Jeanne.

Pirard Colin : Très bien. À vous monsieur.

Edouard: Edouard.

Pirard Colin : Et vous m'avez dit que vous étiez là depuis 2015 c'est ça ?

Édouard : Depuis le 2 mai 2015.

Pirard Colin : Et vous êtes liégeois, de Jupille c'est ça ?

Édouard : Oui c'est ça.

Pirard Colin : Madame ?

Jacqueline : Je suis entrée ici le 14 juillet. Mais j'entends pas très bien.

Pirard Colin : Je demandais à chacun de se présenter et de dire si ça faisait longtemps que vous étiez là ou non. Et vous venez de Liège ?

Jacqueline : Oui, du boulevard d'Avroy. Dans un appart, très bien. Je ne croyais jamais le quitter, j'ai toujours pensé... maintenant je suis ici, dans le centre...

Pirard Colin : Vous étiez aussi dans le centre là-bas.

Jacqueline: Ah mais oui, mais justement je ne pensais jamais quitter là-bas. Et puis j'ai perdu l'équilibre, je suis tombé en arrière. Heureusement je ne me suis rien cassé. Et puis alors mes enfants partaient en vacances deux mois et ils m'avaient dit « tiens, on a trouvé un endroit pour que tu sois bien, car si tu ne tombais jamais » et alors voilà c'est comme ça que je suis rentré ici. Et voilà, il a fallu que ça se dégrade. Et j'ai dû rester.

Pirard Colin : Très bien, Madame.

Monique : Et qu'est-ce que je dois dire ? Quel est le thème ?

Pirard Colin : Là on parle de mobilité, mais la première question c'est vous présenter, votre nom et voir si ça fait longtemps que vous êtes ici.

Monique : Je ne suis pas ici depuis très longtemps. Un an. Alors mon prénom c'est Monique. Et alors moi je suis franco-belge, car j'ai des ancêtres belges et des ancêtres français. Et alors j'ai des parents qui travaillaient dans le négoce de la laine à Verviers...

Pirard Colin : Ah oui, mais on y reviendra peut être après...

Monique : Oui, donc j'ai des origines verviétoises et.... Donc dans le nord.

Pirard Colin : Ah très bien, merci Monique. À vous.

Henriette : Je suis liégeoise, je suis née ici à Liège.

Pirard Colin : Et ça fait longtemps que vous êtes ici ?

Henriette : Je suis ici depuis le 23 juin 2017, un an.

Pirard Colin : Très bien. Ah et votre nom, je n'ai pas demandé.

Henriette : Henriette.

Annie : Moi c'est Annie, je suis venue ici d'abord en convalescence après une déshydratation. Ma fille m'avait retrouvée déshydratée dans mon appartement, inconsciente. J'ai été très bien soignée à ce moment-là, j'ai eu une dame qui nettoyait, qui m'avait vraiment remis en ordre et alors quand j'ai été de nouveau un peu embêté au niveau santé j'avais dit à ma fille pour ne plus vous embêter, j'ai 4 enfants... Ça va faire deux ans en septembre.

Pirard Colin : Et votre nom ?

Annie : Ben c'est Annie.

Pirard Colin : Ah oui, juste. La dernière alors.

Nicole : Nicole Frankson. Je suis dans les appartements

Pirard Colin : Aux remparts c'est ça ?

Nicole : Aux remparts c'est ça. Depuis, il y aura deux mois, ici, fin du mois. Oui donc je suis ici, car...

Pirard Colin : Oui justement j'en viens, est-ce que le problème de mobilité a fait partie de votre choix de venir ici ? Est-ce quand vos proches ou vous avez décidé de venir ici, vous vous êtes dit que c'est vrai que ce serait plus facile d'un point de vue mobilité, même mobilité extérieure, pour se déplacer, etc.

Annie : C'est pour ça, j'ai cherché, car j'aimais bien d'aller en ville. Et après le décès de mon mari j'avais habité dans un appartement et je ne m'y suis jamais vraiment habituée et alors j'ai dit on remballe l'appartement et puis voilà.

Pirard Colin : Bien, et les autres ?

Nicole : Non c'est pas vraiment la mobilité, car je n'habitais pas trop loin, Boulevard Frère-Orban, donc c'est pas vraiment ça. C'est parce que mon ex-mari a fait un AVC et mes filles avaient peur de me savoir seule. Car si lui n'avait pas eu sa compagne pour appeler une ambulance il serait resté sur le carreau. Alors c'est ça que je voyais bien qu'elles angoissaient, elles allaient me montrer des résidences un peu partout et puis voilà je me suis décidé pour celui-ci.

Pirard Colin : Donc pas vraiment la mobilité. Et les autres ?

Monique : Pas vraiment la mobilité non, c'est le grand-âge (rires). On m'a dit écoute maman tu vas être bien là. À nonante et des, nonante-deux, je ne peux pas m'attendre à une nouvelle jeunesse.

Pirard Colin : Et vous ?

Jacqueline : Oui c'était la mobilité, car j'étais ici.

Henriette : oui moi aussi c'était la mobilité.

Pirard Colin : Bien. Et est-ce que l'un d'entre vous a encore une voiture aujourd'hui ?

Nicole : Oui moi.

Pirard Colin : Et les autres ?

Henriette : Non

Jeanne : Non

Édouard : Signe de la tête non

Pirard Colin : Alors je m'adresse à vous. Quel déplacement effectuez-vous encore en voiture ?

Nicole : Oh ben je vais chez mes filles, je vais chercher mes petits enfants à l'école, elle habite à Visé, je vais à Richelle. Euh, je vais faire mes petites courses, je suis en appartement donc je fais mon frichti le matin et le soir. Quand c'est pour aller me balader ou aller au cinéma là j'y vais à pied.

Pirard Colin : Oui dans le centre. Et les autres alors, quand vous devez vous rendre dans le centre de Liège, comment vous vous y rendez ? Où si vous vous promenez, vous y allez à pied ?

Annie : Ma fille m'a dit, si tu veux sortir toute seule, tu t'habitues avec une canne. Car les trottoirs ne sont pas commodes hein.

Pirard Colin : A pied aussi les autres ?

Monique : Ah non, moi je ne sors plus toute seule. Gentiment quand il y a quelqu'un qui me donne le bras, ça va, mais je ne fais pas encore des grands déplacements.

Pirard Colin : Vous sortez aussi un peu marcher ou quoi ?

Jacqueline : Il faut que j'aie quelqu'un avec moi. Parce que j'ai le gadot, mais je suis incapable de le descendre chaque fois, toutes les bordures, dites ce n'est pas... Il faut que quelqu'un le soulève de ce côté-là.

Pirard Colin : Ah oui ce n'est pas évident. Et les trottoirs sont dangereux ?

Henriette : Oh oui

Monique : Oui

Jeanne : Oui

Monique : Pour les piétons, marcher sur la route et les voitures sur les trottoirs. (rires). C'est incompréhensible, les pneus c'est souple, mais nos petits pieds. (Rire).

Pirard Colin : Maintenant il y a tout ce qui est le centre, rue de la casquette, cathédrale qui est piétonnier, c'est agréable ?

Nicole : Oui oui

Henriette : Oui

Jacqueline : Oui oui

Nicole : On va tout droit jusque-là place Xavier Neujean.

Jacqueline : Mais il faut pouvoir y aller seul, quand on sait marcher il n'y a pas de problème.

Pirard Colin : Et vous ?

Édouard : Pas de bus. Euh pas de voiture je veux dire. Toute ma vie j'ai pris les bus. Et je ne prendrai plus un bus ici, car ce n'est pas un transport de voyageurs, mais un transport de bétail. Le un vient, le 4 vient, j'ai encore un abonnement, mais je vais le liquider cette année. On monte, on fait tu-tutte sur le machin, et on se retrouve dans le fond du bus. Alors je ne prends pas le bus.

Nicole : c'est vrai qu'il ne sont pas trop délicats, dans les démarrages et les freinages.

Édouard : Je prends le bus, au départ du théâtre. Pour aller à Banneux, ou à Sprimont. Car là on monte dans un bus qui est à l'arrêt.

Pirard Colin : Mais là quand il démarre et que vous êtes toujours debout.... Vous ne prendriez plus le bus aujourd'hui c'est trop dangereux ?

Édouard : Non moi je ne le prends plus.

Pirard Colin : Et les autres ?

Nicole : Si moi à l'occasion. Mais comme j'ai ma petite voiture.

Pirard Colin : c'est plus confortable.

Nicole : Oui et puis c'est ma liberté ma voiture.

Édouard : neni, on a à peine le temps de monter et de s'accrocher avant qu'il démarre, donc on ne va pas loin.

Monique : Mais je crois que je suis la plus vieille de tout le monde moi, nonante-trois, alors non maintenant je suis raisonnable, je reste ici et je sors avec mes enfants, quand je leur donne le bras.

Pirard Colin : À pied donc, pas en bus.

Monique : J'irai bien en bus oui, mais il faut quelqu'un qui accompagne.

Pirard Colin : Mais la difficulté du bus pour vous, c'est l'accessibilité, c'est le confort, quelle sorte...

Monique : Les bus partent, alors qu'on n'est même pas encore installé et pas le temps de se tenir. Il y a combien de personnes qui sont déjà tombées dans les bus.

Édouard : Sauf les bus qui dépendent d'Aywaille. Là ce sont des chauffeurs un peu consciencieux. Ils regardent dans le rétroviseur, il voit la personne qui met sa main sur la barre du siège.

Monique : C'est bien, mais ils ne sont pas tous comme ça

Nicole : Mais c'est une question d'humeur du chauffeur

Monique : Alors il repasse vite...

Pirard Colin : Rif raf et ça ne va pas c'est ça ? Mais est-ce que c'est le moyen de paiement qui a changé, voyez maintenant on a une carte avec les transports en commun, vous vous êtes déjà familiarisés avec ce système ?

Nicole : Oh moi je prends chaque fois une carte à point. Car vu que je ne prends pas beaucoup le bus, je n'ai pas acheté ma carte...

Pirard Colin : En plus il y a une réduction pour les personnes âgées...

Nicole : Oh oui, c'est trente euros pour toute l'année, on peut voyager tout le temps. Mais jusqu'à présent, je ne l'ai jamais achetée, car je n'utilise pas pour trente euros de bus sur mon année quoi.

Pirard Colin : Oui vu que vous avez l'auto. Il y a juste un arrêt là, rue euh...

Nicole : Oui au coin de la rue Lhonienn.

Pirard Colin : Pour prendre le bus, pour vous, c'est la distance idéale de marche, accompagnée donc,...

Jacqueline : Moi je ne le prends jamais le bus.

Pirard Colin : Donc vous utilisez la voiture, avec vos enfants ?

Jacqueline : Mes enfants oui, ou un taxi. Si je vais chez un médecin, c'est la même chose, il y a des marches à monter, il y a toujours quelque chose. Et mon fils pour prendre la voiture, pour trouver une place pour se garer pour me déposer devant, ma belle-fille qui m'accompagne.

Pirard Colin : Et est-ce que avant, lorsque vous étiez dans la vie active, est-ce que vous utilisiez les transports en commun ?

Annie : Non j'avais ma voiture, je l'avais quand je suis venue ici.

Pirard Colin : Et les autres aussi, vous aviez une voiture et vous n'utilisiez pas les transports en commun.

Monique : J'ai pas compris la question.

Pirard Colin : Donc avant, quand vous étiez dans la vie active, vous aviez une voiture, mais vous utilisez aussi les transports en commun pour venir en ville, ou pas du tout.

Monique : Ah oui ça. Je n'ai pas de problème pour circuler en voiture.

Pirard Colin : Et vous utilisiez les bus ou pas du tout ? Quand vous travailliez, dans le passé ?

Monique : Je n'ai pas travaillé parce que j'avais une famille très nombreuse. Et alors voilà, mais j'ai pris les bus beaucoup, quand j'étais jeune. Car mon mari prenait la voiture et moi je restais à la maison pour m'occuper du ménage.

Pirard Colin : Ah oui, et donc prendre le bus de temps en temps. Et vous ?

Henriette : Rarement. Car j'avais une voiture.

Pirard Colin : Et jamais vous n'avez senti de l'énervement parce qu'il y avait trop de voitures dans le centre, d'un point à penser à prendre le bus la prochaine fois. Est-ce que quand vous constatez le centre-ville à Liège qui est congestionné, avec plein plein de voitures, est-ce que vous vous êtes dit que la prochaine fois, je ne viendrai plus en voiture, mais je prendrai les transports en commun. Est-ce que c'est arrivé ?

Nicole : Jamais, quand je travaillais, j'habitais Chaudfontaine, Ninanne, Beaufays, donc de Ninanne, il y avait un ou deux bus sur la journée donc c'était impossible. J'enseignais à Angleur donc il aurait fallu que je prenne trois bus et partir à l'aurore quoi. Ce n'était pas possible.

Pirard Colin : Et les autres, est-ce que vous avez déjà senti à l'époque qu'il y avait trop de voitures dans le centre.

Jeanne : Pas toujours, s'il y avait place pour garer oui. S'il y avait un parking tout près d'accord, mais sinon non.

Pirard Colin : Donc il y avait déjà des problèmes de parking à l'époque ?

Jeanne : Ah oui hein.

Pirard Colin : C'était des parkings privés, publics, sous terrains ?

Nicole : Oui, mais c'est payant, alors quand on va juste faire une petite course, ça augmente le prix de la course.

Jeanne : Quand j'étais ici sur le boulevard d'Avroy et que je devais aller rue saint Saint-Gilles, il n'était pas question de prendre une voiture hein. J'allais à pied. Et même si j'allais au GB, il y avait un parking, moi mon parking était un peu plus loin, dans l'immeuble. Alors, aller là-bas et monter au deuxième niveau où j'avais mon parking pour mettre ma voiture, et puis redescendre comment, avec mes courses ? Pas possible hein ça.

Pirard Colin : Donc il y a ce problème-là et puis il y a les places de parkings, c'est cher, il n'y en a pas beaucoup, il faut se battre pour les avoir. Est-ce que pour vous, la voiture a encore sa place dans la ville ?

Henriette : Normalement oui. J'estime que quand on est encore...

Nicole : c'est un grand sujet...

Pirard Colin : Oui oui, mais c'est pour papoter. Est-ce qu'à terme, vous pensez que Liège sera vide de voiture ? Est-ce que dans le futur, il n'y aura plus de voiture. Parce qu'on dit souvent, la voiture, ça pollue, ça prend de la place, les gens se battent pour avoir une place de parkings...

Nicole : On a quand même déjà aménagé quelques endroits piétonniers, petit à petit la partie piétonnière augmente. Avant il y avait juste le pont d'île et le Vinave d'île qui était en piétonnier, maintenant, il y a Saint Paul jusqu'aux Chiroux donc on peut aller de la place Saint-Lambert jusqu'au Chiroux en piétonnier. Ce qui est hyper agréable. Malheureusement, je ne sais pas, mais est-ce qu'il y a un but politique ou quoi, mais je trouve que le commerce est étouffé dans la ville par tous les centres commerciaux à la périphérie. Donc maintenant, en ville, on a plus que, ça devient un peu le souk quoi, c'est des petits magasins, des Pakistanais. Dès qu'il y a un beau magasin qui se ferme... et ça rend le piétonnier moins agréable. Juste

celui en face de la cathédrale qui reste encore relativement bien tenu. À part ça, on rentre dans le souk quand on rentre dans le piétonnier.

Pirard Colin : Et ce problème de décentralisation des centres commerciaux, vous pensez que c'est parce que les gens ne savent plus se rendre en ville en voiture ?

Nicole : Il y a de ça oui, les gens de la périphérie, ils ne viennent plus en ville. Ils ont une offre assez vaste, que ce soit à Herstal... Tous les coins, on est cerné quoi. Les commerçants de Liège ils sont cernés par les centres commerciaux. Je crois que ça a aussi un impact sur la mobilité. Quand on vient en ville, c'est pour une chose précise en général.

Pirard Colin : Et s'il y avait plus de place de parking en ville, est-ce que les gens seraient plus poussés de se rendre en ville ? En fait, est-ce que le centre – ville manque de place de parking pour les commerces du centre-ville ?

Nicole : Peut-être, car très souvent, avant d'habiter ici j'habitais à Ninanne, Chaudfontaine, si je voulais venir en ville c'était un problème, quand on venait des jours comme le samedi par exemple, il y avait des parkings complets, on arrivait devant le parking, ils mettaient complet. Et pour finir, on devait se garer...

Jeanne : Mais il y a quand même de plus en plus de jeunes ménages qui ont deux voitures. C'est normal.

Nicole : S'ils travaillent tous les deux et qu'ils n'ont pas de liaison en bus facile, ça fait perdre un temps fou d'aller chercher le bus, le bus nous amène à la gare, à la gare on prend le train et puis encore un bus pour se rendre à notre travail...

Pirard Colin : Mais peut-être que la ville ne sait plus accepter plus de voitures non plus ? Est-ce que ce ne serait pas un mal nécessaire, et c'est une question hein, que d'accepter de prendre plusieurs moyens de transport différents, comme le train, le bus, etc., que de prendre sa voiture dans le centre et d'avoir beaucoup de problèmes, en termes de parking, etc. ? Est-ce que ça vous dérangerait, peut-être dans le passé, de prendre plusieurs moyens de transport, prendre le bus pendant une demi-heure puis le train pendant une autre demi-heure, plutôt que de prendre la voiture pendant une heure ?

Annie : Vous vous imaginez, c'est fatigant, on a plus le temps de faire ça, on vit vite maintenant.

Nicole : Quand je vois mes filles, Lindsay et..., elles doivent souvent courir, car la garde post-scolaire ferme à une telle heure, donc il faut qu'elle soit là à une heure bien précise.

Henriette : Moi j'ai pris les bus avec trois enfants savez-vous.

Nicole : Ah oui moi aussi.

Pirard Colin : C'était déjà difficile à l'époque ?

Henriette : Ça dépend quand même le trajet qu'on a. J'ai habité sur les hauteurs de Liège, mais pas trop loin, j'allais rechercher mes enfants à l'école et j'allais à la piscine avec eux en

bus. Et alors c'est quand mon fils est rentré à l'Université qu'on a acheté une deuxième voiture, mon mari avait dit ce sera pour lui et pour toi et il me l'a déposait autre part pour me la rendre.

Pirard Colin : Oui, car on remarque souvent dans les ménages que dès qu'on a un enfant, ou plusieurs, le choix du bus se retrouve réduit parce que c'est plus difficile de faire les trajets, aller chercher le gamin au sport ensuite aller... tout cela devient difficile. Donc est-ce que pour vous le fait d'avoir un enfant ou plusieurs a rendu l'automobile gagnante je vais dire.

Jeanne : C'est-à-dire quand même...

Édouard : Oui, on ne sait pas se le payer.

Nicole : Justement, on parlait des activités, une qui va à la danse, l'autre à la natation. Il faut quand même qu'on les conduise, qu'on les raccompagne, qu'on aille les rechercher, qu'on dépose les copines sur le passage. (rire)

Annie : Et c'est toujours tout seul.

Pirard Colin : On parlait des piétonniers tout à l'heure, trouvez-vous qu'il y a assez de piétonniers à Liège ? Des zones piétonnes ?

Jeanne : Cela ne m'intéresse plus de toute façon.

Pirard Colin : Et dans votre vie active, il y avait-il déjà un manque de zone piétonne à Liège ?

Jeanne : Je n'ai pas habité Liège, j'habitais Verviers.

Édouard : Les piétonniers accessibles aux Belges, mais pas aux autres.

Pirard Colin : Cela est un autre débat.

Édouard : Non. Une fois je me baladais avec un gros sachet en plastique, et trois paquets de chocolat. Il y avait trois gars de l'étranger qui me suivaient, et à un moment, je me suis arrêté.

Pirard Colin : Mais c'est un autre débat, ici on parle de mobilité. (rire) Donc les piétonniers à Liège, trouvez-vous qu'il y en a assez ?

Jacqueline : Il y en a assez.

Pirard Colin : Je n'ai pas connu cette époque-là, mais quand la rue de la casquette était piétonne, aujourd'hui cela a apporté un plus ?

Édouard : Oui

Nicole : Et bien je ne sais pas, ce n'est pas vraiment une rue très commerçante. Donc on a pas spécialement envie d'aller se balader rue de la casquette. C'est plutôt une façon de rejoindre le théâtre royal, enfin l'opéra. Mais sinon, il n'y a pas tellement d'intérêt. Mais c'était par

contre un endroit qu'on pouvait prendre comme raccourcis, pour éviter tout le boulevard de la Sauveniere.

Pirard Colin : Et vous vous en pensez quoi, il y a-t-il assez de piétonniers à Liège ?

Annie : Pfff.

Édouard : Et le tram ?

Pirard Colin : Oui, justement c'est ma prochaine question.

Jacqueline : On pourrait peut-être s'étendre du côté de Feronstrée. Quelque chose ainsi. On pourrait déborder vers la place saint Lambert, aller depuis Mainguin, saint Léonard, en piétonnier. Mais est-ce vraiment nécessaire ? Il y a quand même la batte le dimanche. Et on se débrouille bien pour trouver des places de parking. La batte est toujours bondée. Ou on se gare un peu plus loin, on marche... Par contre s'il y avait des lignes de bateau, je trouve que ça serait très très intéressant. Mais des lignes régulières, comme les Vaporettos a Venise. On prendrait le Vaporetto comme on prend le tram quoi.

Pirard Colin : Pour un usage touristique ?

Jacqueline : Pas que pour un usage touristique.

Pirard Colin : Les autres, vous avez entendu parler de la navette fluviale ? Une navette qui va de la Boverie,.. C'est bien ça ?

Jacqueline : Oui, pour le moment c'est bien ça. De Coronmeuse à la Boverie, ou quelque chose ainsi. Fragné quoi, Coronmeuse-Fragnée. Mais moi je verrai, j'avance peut-être un peu trop dans le débat peut-être. Mais moi je verrais Seraing-Herstal en bateau. Avec des arrêts réguliers.

Annie : Moi j'ai tout ce qu'il me faut.

Jacqueline : Et je trouve qu'on va nous mettre le tram, qu'on a enlevé toutes les rails il y a quelques années, alors qu'on nous a mis le souk dans la ville pour enlever les rails. Et on va nous remettre le souk pour en remettre. Alors qu'il suffirait d'aménager quelques petites plateformes pour faire des arrêts de navettes pluviales et ça emmerderait moins tout le monde.

Pirard Colin : Et pour vous les autres, s'il y avait une navette pluviale avec des arrêts ponctuels, est-ce que ce serait quelque chose que vous utiliseriez ?

Édouard : Oh moi volontiers.

Pirard Colin : Et vous pourquoi ? Peut-être par peur de l'eau, et parce que ce n'est pas quelque chose qui est ancré ?

Monique : Moi ça serait intéressant. On ne serait pas dans la foule.

Jeanne : Oui on ne serait pas dans la foule, on ne serait pas dans les embouteillages. Cela pourrait être plus fluide.

Édouard : (rire) Le fleuve pourrait être plus fluide. Depuis qu'on nous parle du tram.

Pirard Colin : Vous avez déjà tous entendu parler du tram ? Le projet du tram ?

Annie : On en a entendu parler.

Pirard Colin : Qui a été retardé, qui a été bloqué.

Annie : ça fait longtemps qu'on en parle. Je me demande si on en finira jamais.

Édouard : Je n'ai toujours pas saisi. Bon, notre bourgmestre est venu en parler dans la réception d'inauguration, mais je n'ai toujours pas saisis le pourquoi du comment.

Pirard Colin : Pourquoi un tram ?

Édouard : Pourquoi on nous met un tram ?

Pirard Colin : Ils disent que le but c'est d'enlever un maximum de voiture dans le centre de Liège. Le projet c'est de faire une ligne de tram de Coronmeuse à Sclessin, d'y mettre de gros parking aux extrémités, pour que les gens qui doivent travailler dans le centre de Liège, par exemple ici, se garent aux extrémités, que ça soit à Coronmeuse ou à Sclessin, prennent le tram.

Jacqueline : Prennent le tram jusqu'à l'endroit qui leur convient.

Pirard Colin : Et après journée, après quatre heures, ils reprennent leur voiture. Tout cela c'est pour apaiser un peu le centre, pour réduire le nombre de voitures dans le centre

Henriette : Pour la pollution.

Pirard Colin : Pour que ça soit plus agréable, pour la pollution en effet.

Jeanne : Oui c'est vrai que c'est moins polluant... Cela j'en suis tout à fait consciente.

Pirard Colin : Mais maintenant, voyez-vous d'un bon œil le projet du tram ? Est-ce quelque chose d'attrayant ?

Monique : Pour moi c'est quelque chose... Je ne l'utiliserai quand même pas.

Pirard Colin : Non ?

Monique : Et ben non.

Nicole : Oui, mais même si vous ne l'utiliserez pas, vous pouvez quand même avoir un avis.

Monique : Oui.

Pirard Colin : Votre avis ? Par rapport au tram, c'est un chouette projet ?

Monique : Attendez, la question c'est exactement quoi ? Je n'ai pas bien entendu.

Pirard Colin : Est-ce que le tram est un chouette projet ? Trouvez-vous que ça apporte un plus à la ville de Liège ?

Monique : Le tram ?

Pirard Colin : Oui. Il n'est pas encore là, mais dans le futur ?

Monique : Je crois que c'est important pour des écoliers, des personnes qui régulièrement vont à Liège pour le travail ou pour une raison ou pour une autre. C'est important, je crois. Oui oui.

Pirard Colin : Vous aussi ?

Henriette : Oui oui.

Pirard Colin : Cela permet en plus d'être plus rapide que le bus, car il faut moins d'arrêts et il va plus vite.

Henriette : Moins dangereux.

Pirard Colin : Oui, c'est moins dangereux et tout à l'heure on a parlé des inconvénients du bus, qui démarraient trop vite, etc. Mais je pense que le tram

Henriette : C'est plus régulier.

Pirard Colin : Oui, c'est plus régulier, il ne démarre pas comme un fou.

Henriette : Oui, et puis on sait exactement où il s'arrête et où il va.

Nicole : Oui, mais enfin, c'est une ligne, qui va traverser Liège. Mais Liège est quand même étendu. Donc il faudra quand même qu'on prenne un bus pour aller...

Pirard Colin : Oui c'est cela. J'ai rencontré justement d'autres

Nicole : C'est trop fixe quoi, un tram. Ça manque de souplesse.

Pirard Colin : Mais quitte à rajouter des lignes transversales de bus, ou alors à terme de créer plusieurs lignes de tram, donc c'est ça leur projet.

Nicole : Mais pour quoi est-ce qu'on a pas réintroduit plutôt des trolleybus ? Je me rappelle quand j'étais jeune on avait des trolleybus. C'était sur roue, sur pneu, comme des autobus, mais avec un caténaire.

Pirard Colin : Mais ça permet plus de flexibilité ?

Nicole : Ah ben il faut évidemment équiper en aérien. Mais évident il fallait aussi qu'ils suivent leur ligne. Mais c'était, il n'y avait pas besoin d'infrastructure aussi grande que pour le tram.

Pirard Colin : Mais le problème du tram, en tout cas de ce que j'ai étudié, c'est aussi un projet d'aménagement de la ville, une sorte de renouveau urbain ? Car ils vont créer tout le

long de la ligne du tram, des zones piétonnes, des zones pour faire du vélo... Donc on en revient au débat de la place du piéton dans la ville de Liège. Donc c'est enlever des autos, pour apaiser le centre, et faire que la promenade à Liège soit plus agréable. C'est ça leur projet. Donc par exemple, Feronstrée, ça va être une rue sans voiture avec le tram, mais donc mobilité douce à pied, à vélo, etc. Donc ça permet vraiment un nouvel aménagement urbain de Liège.

Henriette : Mais avant il y avait un tram, je me souviens quand j'étais gamine, j'habitais Verviers, il y avait un tram à Liège qui allait jusque Herstal

Jeanne : À Seraing

Henriette : À Herstal

Nicole : A Jupille. Il y avait le tram qui allait à Jupille.

Pirard Colin : De Herstal a Seraing alors ?

Nicole : Oui oui oui.

Jeanne : Oui.

Pirard Colin : Et il y avait une ligne ?

Nicole : Non, il y en avait plein plein. Parce qu'on pouvait prendre le tram pour aller à Jupille, on pouvait prendre le tram pour aller a Ans. Ah oui, il y avait des trams partout.

Jacqueline : Oui, c'est un bon contrat.

Édouard : Seraing... Le tram vert, ils venaient de Seraing.

Pirard Colin : Donc il y avait plusieurs lignes.

Édouard : Oui les trams verts.

Pirard Colin : Ah ils étaient verts !?

Édouard : Oui (rire)

Pirard Colin : Et c'était agréable alors ?

Henriette : Ah non ils n'étaient pas verts ils étaient jaunes. (rire)

Pirard Colin : Mais mise à part la couleur, c'était un moyen de transport qui était efficace ?

Édouard : C'était particulier ça, il a été le premier à avoir des freins weststéros (?).

Pirard Colin : Qui vienne se coller contre les roues ?

Édouard : Alors que les autres c'était une chaîne et on devait tourner les sabots.

Pirard Colin : Ah oui, et donc il y avait le tram

Jacqueline : Oui le tram

Pirard Colin : Mais il y avait le bus aussi ? En parallèle ?

Nicole : Oui il y a eu des bus quand même assez rapidement. Comme j'habitais boulevard de la Sauveniere, où c'est maintenant le théâtre de Liège, enfin l'ancienne piscine.

Pirard Colin : Xavier Neujean ?

Nicole : Oui Xavier Neujean. Il y avait la gare des bus la en dessous.

Pirard Colin : Ah oui, c'est pour cela que ce bâtiment est aussi grand.

Nicole : Il y avait la piscine, il y avait des bains, toute sorte de bains, des thermes. On y allait pour faire des soins d'hydrothérapie.

Édouard : J'ai déjà compté une fois, trente qui tournaient.

Pirard Colin : trente-cinq trams qui tournaient sur la place Saint-Lambert

Édouard : Oui, qui tournaient pour monter sur Ans. Trente-sept. Au moment de six heures et demie, moins le quart. Je passais mon temps à..

Pirard Colin : Et on reparle du tram maintenant, il va normalement être fini en 2022. Quel est un aménagement qui est essentiel pour vous, les personnes âgées, pour que vous utilisiez ce moyen de transport. Qu'est-ce qui ferait que vous puissiez utiliser le tram ? C'est l'aménagement, c'est un système de payement particulier ? Je ne sais pas.

Nicole : Oui et bien déjà une accessibilité facile. Qu'on n'ait pas des marches trop hautes. Car parfois dans les bus c'est pas évident de monter. On doit faire des grands écarts. Enfin moi ça va encore, mais il y a des personnes pour qui c'est difficile.

Pirard Colin : Et vous ? C'est aussi une question d'accessibilité au tram ? C'est une difficulté qui pourrait apparaître ?

Monique : Oh, mais je ne prendrais pas le tram. Ou je prends un taxi ou je vais avec mes enfants.

Pirard Colin : C'est plus simple que de prendre le tram.

Monique : Oui ce n'est pas possible. Pour moi en tout cas.

Pirard Colin : Oui c'est possible, mais pourquoi ? Parce que ce n'est pas accessible ?

Monique : Oui ce n'est pas possible. C'est dangereux pour les personnes âgées. Ils repartent alors qu'on n'est pas toujours installés.

Pirard Colin : Et le tram alors ? Est-ce que c'est le même problème ?

Jeanne : C'est pas possible.

Monique : Oui. Il y a beaucoup d'amis que je connais et bien elles ont fait parfois une chute, ou elles ont manqué, on a du parfois les.. Ah oui parce que quand il démarre, on a pas parfois toujours pour les mains.

Pirard Colin : De quoi s'accrocher.

Nicole : Mais déjà les trams, c'est moins brusque au démarrage. Les trams démarrent plus lentement que les bus.

Jacqueline : Oui, mais enfin, il arrive quand même que..

Pirard Colin : Donc c'est l'accessibilité, c'est ne pas démarrer trop vite. Mais à part ça ? Il faut aussi que les arrêts soient proches de vos lieux d'habitation ? Si c'est comme ici, avec l'arrêt Lonhienne, ce n'est pas trop loin ?

Édouard : Oh oui

Pirard Colin : Si c'est cinquante mètres à marcher, c'est envisageable ?

Jeanne : Oui oui.

Pirard Colin : Alors peut-être une dernière question. Pour vous la mobilité dans le futur, quand vous voyez les films de science-fiction. Comment se déplacera-t-on demain, selon vous ? Il y aura des navettes spatiales, je ne sais pas ? Mais dans le centre-ville ?

Nicole : Oui et bien il y a quand même des pays qui sont un peu en avance pour ça, qui ont des trucs suspendus

Pirard Colin : Ah oui, tous les pays comme le Japon, etc.

Nicole : Oui, Japon, etc. Je trouve que ça c'est vraiment

Pirard Colin : C'est innovant.

Nicole : Oui c'est innovant, et ça dégage le sol.

Pirard Colin : Et les autres ?

Édouard : une plateforme, mais à deux. Il y a quelqu'un qui fait le service, on arrive, et hop, nous voilà partis.

Pirard Colin : Une plateforme avec des roues ?

Édouard : Oui avec des roues, à quatre roues.

Pirard Colin : et sur la route

Édouard : Oui sur la route.

Nicole : Et si il y a une griffure au coin on ne démarre pas ? (rire)

Pirard Colin : Oui peut-être que ça va plus vite. Et vous, la vision de la mobilité dans le futur ? Quel moyen il y aura dans le futur pour se mouvoir ?

Henriette : On fait déjà des voitures maintenant

Pirard Colin : Autonome ?

Henriette : Un avion, on vient de voir ça à la TV. Donc dans le futur on peut peut-être en voir. Quand on sera calé quelque part, on peut déclencher ses ailes je vais dire.

Pirard Colin : Pour ne plus être dans les embouteillages ?

Henriette : Oui.

Édouard : Un drone.

Henriette : Oui, c'est ce qu'ils appellent.

Nicole : Comment c'était ?

Pirard Colin : Jet-pack ?

Nicole : Des fantacoopers. Dans Spirou. Ils avaient un truc qui se mettait.

Pirard Colin : Et vous ?

Jacqueline : Moi je crois que pour les personnes âgées, ça sera toujours difficile, car il y a une question de vitesse pour la mobilité. Et alors voilà, je crois qu'il n'y a pas vraiment une solution, il faut de plus en plus aller assez vite.

Pirard Colin : Donc ça serait plutôt un moyen de transport de porte-à-porte. Donc, ne pas devoir marcher.

Jacqueline : Oui

Pirard Colin : Donc comme le taxi par exemple.

Jacqueline : Ben voilà c'est ça.

Jeanne : Oui

Jacqueline : Le taxi oui

Pirard Colin : Qui offre un service donc de porte-à-porte. Et on voit aussi qu'il y a les voitures autonomes qui émergent maintenant.

Jacqueline : Qu'on empreinte c'est ça ?

Pirard Colin : Oui c'est ça. Ou même sans chauffeur aussi.

Jacqueline : Oh oui.

Pirard Colin : Est-ce que vous avez entendu parler de ça ?

Édouard : Les voitures qui.. Je ne sais pas sur quelle chaîne, mais on voyait les voitures qui volent. Des grosses briques.

Pirard Colin : Dans la ville ça ?

Édouard : Mais on ne regarde pas, car on sait.

Pirard Colin : Mais il y en a peut-être qui y croient, car ils pensent que c'est la mobilité de demain.

Édouard : Je n'en sais rien.

Pirard Colin : Vous avez d'autres questions et d'autres remarques à faire ?

Nicole : Au sujet de la mobilité ?

Pirard Colin : ou d'autres choses, mais... (rire)

Nicole : Vous avez de beaux yeux bleus. (rire)

Pirard Colin : Merci (rire) Merci d'avoir accepté de venir parler de mobilité avec moi.

Henriette : Mais pour les personnes âgées qui veulent rester dans leurs maisons, il y aura peut-être petit à petit un service d'assistance pour les personnes qui veulent faire des courses. Des personnes qui viendraient prendre leur liste et qui feraient les courses pour elles.

Jacqueline : Mais ça existe non ?

Pirard Colin : Ça existe déjà oui je crois.

Jeanne : Les titres-services.

Annie : Mais c'est sûrement à la demande de la famille ça.

Nicole : Il y a des organismes, Delhaize et tout ça.

Henriette : Je ne connais pas moi d'organisme qui s'occupe de personnes âgées.

Édouard : Si hein.

Jeanne : Il y a des titres-services, ce sont des personnes qui viennent nettoyer.

Jacqueline : ah oui, on les paye et ils peuvent venir faire notre toilette. Elles viennent faire ce que vous voulez.

Henriette : Oui, mais pour les courses ?

Jacqueline : aussi. Elles vous accompagnent.

Pirard Colin : Parfois on ne sait pas que des choses existent. Et bien merci à tous, merci d'avoir contribué à la réussite, du moins je l'espère de mon mémoire.

Annexe 12 : retranscription focus group « personnes actives »

25/04/18

Pirard Colin : Bonjour à tous, donc comme je viens de rappeler le but de ce travail, ce n'est plus à faire. Donc est-ce que vous pouvez directement commencer par vous présenter, dire votre lieu de travail et votre lieu de domicile, et votre nom évidemment.

Dedry Pierre : Donc moi je m'appelle Dedry Pierre, j'ai 24 ans, j'habite Nandrin et je travaille à Liège à l'école Saint-Barthélemy.

Lambert Jeanne : je m'appelle Lambert Jeanne, j'ai 23 ans, j'habite à Huy et je travaille à Liège dans le boulevard de la Sauvenière et je suis audiologue.

Pirard Colin : Juste ici alors.

Lambert Jeanne : Oui c'est ça.

Jadoul Mathilde : Je m'appelle Jadoul Mathilde, je suis assistante en dentisterie au Brull en Outremeuse, j'habite boulevard de la Sauvenière à Liège et voilà.

Vanvinckenroye Guillaume : Je m'appelle Vanvinckenroye Guillaume , j'ai 23 ans, je travaille chez EVS au Sart-Tilman à Liège. Et j'habite à Huy.

Pirard Colin : A vous monsieur.

Herman Benjamin : Je m'appelle Herman Benjamin, j'ai 23 ans, j'habite à Nandrin et je travaille à Coronmeuse à Liège comme prothésiste dentaire. (rires)

Dedry Pierre : Tu m'étonnes que je n'arrivais pas à faire mes examens oraux avec ce branque.

Pirard Colin : Très bien merci beaucoup. Et quels moyens utilisez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail ?

Herman Benjamin : La voiture.

Vanvinckenroye Guillaume : Pareil la voiture.

Jadoul Mathilde : Le bus.

Lambert Jeanne : Le train.

Dedry Pierre : La voiture.

Pirard Colin : Et pourquoi ? On va faire deux groupes directement donc les transports en commun, le train le bus et l'auto. On peut commencer par les transports en commun, pourquoi est-ce que vous utilisez ce genre de transport et pourquoi pas l'auto par exemple ?

Lambert Jeanne : Moi j'utilise le train parce que ça me prend moins de temps qu'en voiture.

Pirard Colin : Tu viens de Huy c'est ça ?

Lambert Jeanne : Oui c'est ça, de Huy jusque Liège. En train ça me prend moins de temps et dans le train je peux dormir.

Pirard Colin : Ça prend moins de temps oui ?

Lambert Jeanne : Ça prend moins de temps oui. Ben en fait non, en fait si je dois partir en voiture je dois partir plus tôt pour ne pas avoir les embouteillages, donc voilà.

Pirard Colin : Et toi Math ?

Jadoul Mathilde : Moi en bus parce que je ne saurai pas avoir de voiture ici. Bon je ne saurai pas avoir de voiture ici, car je n'ai pas de place de parking et puis c'est pas très loin en bus donc ça va.

Pirard Colin : Donc ce serait par facilité ?

Lambert Jeanne : Oui, même si ce serait plus facile en voiture en vrai. Mais il y a trop d'embouteillage...

Pirard Colin : C'est plus facile pourquoi ? Niveau confort, niveau...

Lambert Jeanne : Ben quand tu pars en voiture tu pars où tu veux et tu reviens quand tu veux c'est surtout pour le retour que c'est plus facile en voiture.

Pirard Colin : Malgré les aspects contraignants des transports en commun, tu prends les transports en commun quand même.

Lambert Jeanne : Oui.

Pirard Colin : Et vous les autos, pourquoi l'auto ?

Herman Benjamin : C'est facile.

Vanvinckenroye Guillaume : Moi j'en ai besoin pendant la journée au boulot, donc c'est peut-être plus facile.

Dedry Pierre : Par facilité aussi. Puis où on habite c'est pas spécialement bien desservi par les transports en commun.

Pirard Colin : Donc impossible de se passer de la voiture que ce soit dans ses déplacements pour aller à son boulot, mais aussi pour les déplacements pendant la journée.

Vanvinckenroye Guillaume : Oui pendant la journée.

Pirard Colin : Mais il y a des lignes qui desservent votre lieu...

Herman Benjamin : Oui, mais comme dit Pierre, il n'y a pas... Dans certaines régions il n'y a pas de ligne qui est desservie donc du coup...

Dedry Pierre : Il n'y a pas beaucoup d'horaires donc... Ou dès qu'il faut transporter euh je ne sais pas moi une caisse lourde au travail...

Pirard Colin : Oui c'est plus facile. Mais quand vous rentrez dans la ville, c'est quand même possible de voyager en ville en voiture ? Au niveau de la congestion, enfin je ne sais pas comment vous trouvez la ville de Liège pour les voitures, est-ce difficile de se mouvoir en voiture.

Dedry Pierre : Assez engorgé...

Herman Benjamin : Pas assez de place de parking dans le centre.

Jadoul Mathilde : Ben il n'y a aucun parking gratuit sauf un, près de l'aquarium.

Herman Benjamin : Ben sur le boulevard aussi hein.

Vanvinckenroye Guillaume : C'est pas gratuit là hein.

Herman Benjamin : Ben si.

Jadoul Mathilde : Après 18 h oui.

Herman Benjamin : En plein milieu là.

Lambert Jeanne : Il n'est pas gratuit il est payant.

Herman Benjamin : Oui, mais moi j'y vais le soir (rire). En général je ne vais pas là-bas la journée.

Pirard Colin : Et les autres si vous voulez vous garer dans le centre de Liège vous faites comment ?

Vanvinckenroye Guillaume : Moi je me gare dans un parking payant.

Pirard Colin : T'essayes pas de trouver des zones...

Vanvinckenroye Guillaume : Non, je mets sur les notes de frais...

Pirard Colin : Et toi ?

Dedry Pierre : J'essaie d'éviter les parkings payants, je tourne pendant dix minutes s'il faut et tu finis toujours bien par trouver.

Pirard Colin : Et s'il n'y avait... Enfin je sais bien que parfois vous vous venez aussi parfois à Liège en voiture, s'il n'y a plus ces zones gratuites, boulevard de la constitution, dans Outremeuse, dans les trémies de l'aquarium, s'il n'y a plus ce genre de parking gratuit, vous irez où, est-ce que vous prendriez l'initiative de ne plus prendre la voiture ou au contraire vous prendriez l'initiative d'aller dans des parkings privés ?

Jadoul Mathilde : Ben parkings payants.

Lambert Jeanne : Oui parkings payants. Ben parfois t'as vraiment pas le choix que de venir en voiture. Je veux dire, t'as quelque chose dans ton coffre, tu as quelque chose à acheter,

quelque chose de lourd, tu es obligé de venir en voiture et d'avoir ta voiture proche du centre. Donc tu dois aller dans un parking payant.

Dedry Pierre : Ou alors peut-être imaginer que le travail paye le parking payant, au niveau du contrat. Ou si c'est pas faisable, se garer au Sart-Tilman et imaginer des navettes.

Pirard Colin : Oui avec des bus. Donc pour vous il manque... Pour déplacer des grosses charges...

Lambert Jeanne : Ben imagine, il y a toutes les grandes surfaces que tu veux dans le centre. Tu vas acheter un frigo chez MediaMarkt, c'est un bête exemple, car je dois en acheter un, si tu peux pas venir avec ta voiture dans le centre parce que t'as pas de parking, t'es obligé de temps en temps de venir à Liège en voiture.

Vanvinckenroye Guillaume : Moi je dis plus que pour un frigo on va plus dans les zonings alors.

Lambert Jeanne : Oui, mais du coup, oui tu éviterais Liège pour ça quoi.

Herman Benjamin : Tout à fait oui.

Pirard Colin : Ou alors vous vous faites livrer. Donc tu vas faire comment du coup ?

Lambert Jeanne : Eh ben je vais payer un parking. Non en vrai j'ai un parking par ma société. Donc je vais utiliser mon parking.

Pirard Colin : Qui est tout près de chez toi ici ?

Lambert Jeanne : Oui qui est sur le boulevard, le parking Neujean.

Pirard Colin : Donc le problème ne se pose pas.

Lambert Jeanne : Non, mais si je n'avais pas de parking, le problème se poserait.

Pirard Colin : Et toi tu as dit quoi, que si la boîte payait une place...

Dedry Pierre : Ben si la boîte peut payer toute l'année ouais c'est le bon plan pour pas payer le parking, mais si je suis amené à déboursier imaginons 500 euros par ans, je penserai à prendre le bus et me garer au Sart-Tilman.

Pirard Colin : Oui. Et mise à part le parking, vous trouvez que Liège est une ville favorable à l'automobile ou pas ?

Dedry Pierre : Oh ouais ouais ouais. (rire)

Herman Benjamin : Moi j'ai un ami récemment qui s'est garé en plein milieu du carré. Il s'est garé facilement (rire).

Pirard Colin : Enfin récemment ça fait quand même deux ans non ? Enfin plus sérieusement, est-ce que quand vous venez dans le centre de Liège en voiture, on ne parle pas du parking, en

journée, est-ce que la situation des embouteillages est à un tel point que vous vous dites que la prochaine fois je ne prendrai plus mon auto.

Dedry Pierre : non...

Vanvinckenroye Guillaume : Non, mais je viendrai moins à Liège par contre.

Dedry Pierre : Les bus ne vont pas plus vite.

Vanvinckenroye Guillaume : Oui c'est ça, les bus ne vont pas plus vite, mais j'irai moins à Liège.

Lambert Jeanne : Oui moi aussi. Le matin... Si je dois venir le matin et que ce n'est pas pour le boulot, je me dis non je vais plus à Liège centre le matin. C'est la misère le matin. C'est d'ailleurs bien pour ça que je viens en train.

Herman Benjamin : Le covoiturage ça marche bien aussi.

Pirard Colin : Et vous pensez que ça prend quand même moins de temps qu'en bus ?

Lambert Jeanne : Ben moi bus je ne prends pas donc... Pas besoin de le prendre, c'est le train. Je vais à pied de palais jusque mon boulot.

Pirard Colin : Oui, et toi tu as dit quoi, ça me semblait intéressant ?

Vanvinckenroye Guillaume : Que moi j'éviterai de venir à Liège plutôt que de prendre le bus.

Pirard Colin : Oui, mais si tu es... Ah donc tu es tellement proche de ta voiture que ça ne te viendrait jamais à la tête de venir en transport en commun, dans l'état actuel des choses.

Vanvinckenroye Guillaume : Non, car je trouve que la ville est super mal faite... Il y a le boulevard de la Sauvenière et les quais, et ça bouchonne tout le temps à toute heures donc euh.

Pirard Colin : Mais qu'est-ce qui bouchonne ?

Vanvinckenroye Guillaume : Eh ben, les boulevards et les quais.

Pirard Colin : Oui, mais c'est les voitures qui bouchonne ?

Vanvinckenroye Guillaume : Oui, mais les bus aussi.

Dedry Pierre : À part là où il y a des aménagements.

Jadoul Mathilde : Oui quand ils ont...

Pirard Colin : Là où ils ont des aménagements propres...

Vanvinckenroye Guillaume : Oui, mais tantôt j'étais sur les quais, j'ai passé une demi-heure sur les quais et les bus étaient bloqués aussi, car ils devaient s'insérer sur la même bande que nous.

Pirard Colin : Oui je comprends.

Dedry Pierre : Et dans ton truc tu parles aussi du tram ?

Pirard Colin : Oui c'est dans mes questions.

Vanvinckenroye Guillaume : C'est bon pour le Standard ça.

Pirard Colin : Oui ? Mais vous n'aurez plus de parking hein. Il y aura le parking pour le tram quoi, pour le terminus. Mais si vous voulez bien, je vais d'abord poser d'autres questions, puis on reviendra sur le tram. Vu que je m'intéresse à tous les modes de transports, qu'ils soient publics, urbains, privés comme l'auto, aux bus, aux trains, à la marche à pied et aux vélos.

Vanvinckenroye Guillaume : Moi le vélo je pourrai le faire si j'habitais en ville.

Pirard Colin : Tu préférerais faire du vélo que prendre les transports en commun ?

Vanvinckenroye Guillaume : Oui oui, en plus il y a trop de baraki dans le bus (rire).

Lambert Jeanne : Oui moi pareil. Quand je dois aller jusqu'à la médiacité d'ici ou jusqu'aux Guillemins, je vais toujours à pied, je ne prends jamais le bus. Oui je préfère aller à pied que le bus.

Pirard Colin : Parce que tu n'as pas d'abonnement ou..

Lambert Jeanne : si j'ai un abonnement en plus ma boîte m'a payé l'abonnement. Mais le bus il faut que je cherche l'horaire, attendre le bus. Le bus est toujours bondé je ne sais pas combien de temps ça va prendre en trajet. Du coup, j'y vais à pied.

Pirard Colin : Donc, c'est peut-être un point commun entre vous deux, il y a un rapport à l'indépendance de son propre moyen de transport. Donc t'as dit que tu préférerais te déplacer en vélo qu'en bus...

Vanvinckenroye Guillaume : Ben c'est le fait d'avoir mes horaires, quand je veux. C'est fait d'avoir des horaires imposés qui m'empêcherait de prendre le bus.

Pirard Colin : Donc tu préfères être flexible et avoir ton vélo pour avoir ton propre...

Vanvinckenroye Guillaume : C'est ça oui.

Pirard Colin : C'est un peu ton même avis, tu préférerais prendre un moyen de locomotion individuel comme la marche à pied ou le vélo, qu'un transport en commun dans lequel tu vas être contraint avec les horaires ?

Dedry Pierre : Si j'habitais à Liège oui.

Pirard Colin : Mais imaginons que tu viennes en voiture et que tu te gares en périphérie, tu dois encore faire un ou deux kilomètres dans le centre de Liège.

Dedry Pierre : J'ai pas l'impression qu'il y a plus de place en périphérie non plus.

Vanvinckenroye Guillaume : Ou alors il faut aller vraiment loin.

Dedry Pierre : Oui il faut aller trop loin, alors à pied c'est infaisable. Ou alors il faut avoir un vélo dans le coffre.

Vanvinckenroye Guillaume : Ou alors un réseau de vélo dans la ville, comme il y a dans certaines villes, vélib et machin.

Pirard Colin : Oui, ça vous ferait changer de mode de transport ?

Dedry Pierre : Oui c'est sympa.

Herman Benjamin : Oui en vrai c'est sympa, c'est plus facile, tu rentres quand tu veux, tu le déposes...

Pirard Colin : En quoi ça change d'avoir son propre vélo en ville ?

Herman Benjamin : Ben déjà tu peux le déposer où tu veux à n'importe quel arrêt. Dans les grandes villes, c'est comme ça.

Pirard Colin : Et le relief liégeois permettrait ce genre de chose ?

Dedry Pierre : Oui, car le centre c'est plat quoi.

Vanvinckenroye Guillaume : En général les gens qui sont au Sart-Tilman reste au Sart-Tilman, genre ceux de l'unif. Et ceux qui sont dans le centre restent dans le centre.

Pirard Colin : Et toi Jeanne du vélo à Liège tu en penses quoi ?

Lambert Jeanne : Ben moi je ne prendrai pas un vélo genre vélib, j'aurai mon vélo si je venais à me déplacer ce serait avec mon vélo. Moi c'est par simplicité, j'aime pas quand tu dois commencer à aller à la borne...

Pirard Colin : Donc plus ton vélo individuel du coup ?

Lambert Jeanne : Oui, même à Bruxelles, en vivant à Bruxelles je n'utilisais jamais le vilo. Car quand tu veux déposer ton vélo tu dois connaître les endroits où il y a une borne, il faut que ça tourne au bon endroit.

Dedry Pierre : Mais tout l'hiver tu ne prendrais pas ton vélo.

Pirard Colin : Oui, donc en hiver tu prendrais plus auto.

Dedry Pierre : Oui confort et t'es à l'abri.

Pirard Colin : Une dernière question et après on change de chapitre, est-ce que pour vous la ville a été construite pour la voiture ? Et est-ce que la voiture à encore sa place aujourd'hui dans la ville de Liège. Parce qu'on parle de congestion, d'embouteillage, de pollution..

Vanvinckenroye Guillaume : Moi je ne pense pas parce qu'il y a trop une artère principale, en gros le boulevard et autour c'est fort sinueux, des petites routes, des sens uniques partout.

Pirard Colin : Oui, mais donc ça veut dire quoi, que l'auto n'a pas sa place ?

Vanvinckenroye Guillaume : Non justement.

Lambert Jeanne : Il y a trop d'habitation dans le centre de Liège, on ne peut pas supprimer la voiture.

Vanvinckenroye Guillaume : Oui, mais c'est quand même beaucoup trop dense. Il y a plein de sens, c'est pas vraiment quadrillé comme à New York par exemple, c'est facile

Herman Benjamin : Oui mais t'as pas d'embouteillage...

Vanvinckenroye Guillaume : Par rapport au nombre d'habitant à New-York il n'y a pas beaucoup d'embouteillage, comparé à Liège.

Pirard Colin : Parce qu'il y a un bon système de métro, parce qu'il y a de bonnes alternatives qui sont développées.

Vanvinckenroye Guillaume : Et qu'aussi c'est bien organisé, les avenues sont dans un sens et c'est une sur deux...

Pirard Colin : Mais la construction de la ville est différentes aussi, c'est quadrillé, organisé alors qu'ici c'est autour d'un centre historique je vais dire. Donc ok pour la voiture, mais êtes-vous conscient que la ville, que la région, et que le fédéral ont envie de faire ce qu'on appelle un transfert modal ? Donc que les gens abandonnent leur voiture en périphérie ou chez eux et prennent un moyen de locomotion doux ?

Herman Benjamin : Comme en Allemagne ça ?

Pirard Colin : Comme partout, à Paris, au Danemark, ...

Lambert Jeanne : A Bruxelles aussi, c'est pas mal.

Pirard Colin : Oui oui, donc vous êtes conscient des essais de la ville de Liège pour ce genre de chose.

Dedry Pierre : Pas vraiment non.

Vanvinckenroye Guillaume : non.

Jadoul Mathilde : Non.

Herman Benjamin : On les voit pas.

Pirard Colin : Et qu'est-ce que vous aimeriez bien voir ?

Dedry Pierre : Ben je ne sais pas si tu vas déposer ta voiture au Sart-Tilman, imaginons prendre un 48, ils sont tout le temps bondé, ça ne me viendrait pas à l'esprit.

Jadoul Mathilde : Puis ça prend du temps d'attendre.

Lambert Jeanne : C'est pas une mauvaise idée, mais il faut que les infrastructures suivent, au niveau bus, pourquoi pas au niveau tram puisqu'ils en parlent, au niveau train, car entre Jonfosse et palais c'est intéressant aussi, il en faut plus, même guillemins. Mais il en faut plus, car sinon tu dois attendre 20 minutes le bus...

Jadoul Mathilde : Puis le bus c'est moins agréable que la voiture.

Lambert Jeanne : Oui, mais en même temps, ce ne serait pas mal pour la ville de Liège, car t'imagines la ville sans voiture, c'est pas mal.

Pirard Colin : Mais donc vous êtes tous attaché à votre auto, par symbole de liberté, par facilité, par confort, mais vous pensez pas que, et c'est question, il n'y a pas de jugement de valeur derrière, est-ce qu'il y a pas un moment, une nécessité de changer collectivement de moyen de transport, est-ce qu'en ville, il n'y aurait pas moyen de vivre loin de sa voiture, par une offre mieux que celle qui est distribuée actuellement, mais que le changement modal est nécessaire et que l'abandon de la voiture aussi.

Vanvinckenroye Guillaume : Oui, car Liège est trop petit. Genre Bruxelles c'est faisable, car il y a tout, mais Liège c'est pas si grand donc il y a pas tout dans Liège. Enfin moi j'ai une collègue qui va en voiture Cambio, c'est super chiant.

Dedry Pierre : C'est quoi ça ?

Vanvinckenroye Guillaume : Des voitures en libre-service, partagées.

Pirard Colin : Et pourquoi c'est super chiant ?

Vanvinckenroye Guillaume : Parce que tu dois toujours tout réserver à l'avance et elle doit quand même la louer une fois par semaine. Oui, c'est contraignant et ça coute un peu moins cher, mais pas beaucoup moins cher non plus.

Pirard Colin : Mais tu l'utilises à la demande quoi. Mais vous vous êtes lié à votre auto en particulier ou c'est plutôt, vous voyez plutôt l'utilisation derrière, donc c'est la possession ou l'utilisation ? Mais est-ce que ta un rapport particulier avec ta voiture ou c'est juste un moyen de locomotion ?

Lambert Jeanne : C'est juste un moyen de locomotion.

Pirard Colin : Tu t'en fou que ce soit ta voiture ou une autre c'est ça ? Et toi ?

Dedry Pierre : Oui c'est le fait de se rendre d'un point A à un point B qui est intéressant.

Herman Benjamin : Oui tu l'as prends quand tu veux en fait. Tu peux te déplacer quand tu veux et où tu veux, c'est ça qui est bien. Le bus tu vas attendre et puis t'as les arrêts qui sont prévus quoi. Tu dois limite faire des déplacements en plus...

Jadoul Mathilde : Et que tu n'en as pas jusque quand tu veux quoi.

Pirard Colin : C'est l'indépendance. En fait c'est marrant, enfin marrant, je vous le dis parce qu'on est là, mais avec le focus group avec les étudiants que j'ai fait la semaine passée, ils ont directement dit écoutez nous la mobilité c'est un moyen de transport, mais c'est aussi une façon plus générale de penser de se déplacer en ville. Donc il y a certes un rapport à l'instrument technique donc à l'auto, à l'aménagement urbain, aux bus, etc. qui est fait, mais il y a aussi un imaginaire, une culture du déplacement qui doit être fait avec un certain mode, par exemple les... je pense d'une telle manière la mobilité, donc... J'essaie de me faire comprendre hein. Non, mais je veux dire que la mobilité il y a un côté pratico-pratique, un côté technique, il y a l'offre qui mes offertes, est-ce que je prends le bus, l'auto, ou les vélos et est-ce que les aménagements sont faits pour prendre un autre moyen de transport. Et ce que j'ai remarqué avec le focus group des étudiants c'est qu'ils m'ont dit directement ben non qu'il y a autre chose. Il y a aussi une façon de penser la mobilité, parce qu'il y a d'autres enjeux qui croisent la mobilité telle que l'écologie, telle que le développement durable qui dit que c'est mieux de se déplacer en auto dans le centre urbain quand ta voiture est pleine, ou c'est mieux d'effectuer tes trajets si tu peux les faire à vélo ou à pied, parce qu'il y a ta pensée qui est au-dessus, ton imaginaire au-dessus de toi et qui réduit tes choix. Est-ce que vous voyez aussi les choses comme ça ou alors un déplacement c'est un déplacement de A jusque B et le moyen que j'utilise c'est le plus confortable pour moi, le plus agréable, le plus facile.

Lambert Jeanne : Oui oui. Moi il y a des fois où, la semaine derrière j'aurai dû venir en voiture à Liège pour rien, je voulais juste venir en voiture. Je me dis que ça coute, l'essence ma boîte me l'a payé pas et puis je vais utiliser mon essence pour rien alors que je pourrai venir en train, en train ça ne coute rien, car ma boîte paye aussi. Et tu ne dépenses pas d'essence non plus, pour l'écologie ce n'est pas mal aussi.

Pirard Colin : Mais est-ce que l'écologie fait partie de tes choix quand tu viens en train ou c'est juste par facilité. Tu peux être honnête hein.

Lambert Jeanne : Ben peut être un côté écologique, mais c'est surtout au niveau du budget, car l'essence coute cher. Economique aussi. Mais non honnêtement ce n'est pas premièrement écologique.

Pirard Colin : Economique donc. Et les autres ?

Vanvinckenroye Guillaume : Moi non plus, franchement ce n'est juste l'aspect pratique qui rentre en compte. Que si j'ai, même l'aspect économique, si j'ai besoin de la voiture j'y vais, je la prends. Et c'est pour ça que je ne prends jamais le train.

Jadoul Mathilde : Plus pratique aussi.

Herman Benjamin : Pratique aussi.

Lambert Jeanne : C'est pas bien les gars, on devrait penser à l'écologie (rire).

Vanvinckenroye Guillaume : Oui, mais l'écologie j'ai l'impression que ça marche quand t'es étudiant et que t'es à la cool.

Jadoul Mathilde : Hein ? On n'est pas à la cool hein (rire)

Vanvinckenroye Guillaume : Non, mais quand t'es tout le temps pressé t'as pas le temps de prendre ton bus...

Jadoul Mathilde : Quand t'es étudiant t'es tout le temps pressé hein.

Vanvinckenroye Guillaume : J'étais encore étudiant l'année passée je sais ce que c'est hein. Quand tu loupes ton train et que t'es étudiant, ce n'est pas si grave. C'est pas la mort. Quand t'as cinq rendez-vous sur la journée qui sont prévus que tu loupes ton train et que tu loupes le premier, tu loupes...

Jadoul Mathilde : Oui c'est ça les transports en commun, t'es jamais sûr qu'ils sont à l'heure. Alors que quand tu es en voiture ben...

Dedry Pierre : C'est pas fiable.

Lambert Jeanne : Moi je suis plus sûr en train qu'en voiture.

Vanvinckenroye Guillaume : Oui, mais même toi tu n'es pas sûr....

Herman Benjamin : C'est parce que tu conduis mal (rire).

Lambert Jeanne : Non, mais c'est la merde sur la route pour venir sur Liège. Le matin en tout cas, le soir ça va.

Dedry Pierre : Il faut connaître les petites rues. T'as quand même un minimum de soucis de conscience par rapport à l'écologie je trouve, mais le côté pratique l'emporte vachement, car l'offre n'est pas assez présente.

Pirard Colin : Oui c'est vrai, surtout toi je te connais, l'écologie t'animes, mais au niveau mobilité pas forcément. Le pratique l'emporte sur la conscience oui.

Dedry Pierre : Oui.

Pirard Colin : Je me souviens avec tes bouteilles d'eau (rire). Donc on peut enfin passer au tram. Dans quelques années, c'est pour 2023.

Herman Benjamin : Ah ça a été reculé, est-ce que c'était pas pour 2017 normalement ? (rire)

Pirard Colin : Je ne sais pas si tu as suivi, mais ils ont eu des problèmes de financement.

Herman Benjamin : Ah oui, magouille (rire).

Pirard Colin : Non non, ça a été retardé, car l'UE a dit que le financement tel qu'il était là ça rentrait trop dans, la charge était supportée par le privé et pas par le public, donc pas considéré

comme un service public, mais bref. Le tram sera opérationnel en 2022 ou 2023 à Liège. Donc le but c'est de désengorger le centre de Liège des bus, car en fait sur l'axe tout ici qui est en site propre, donc un site que pour les bus, ce qui ralentit les bus c'est la quantité de bus qui se suivent au feu rouge et qui ralentit tout le système. Donc ils vont enlever tous les bus du centre des Guillemins jusque saint Lambert et ils vont mettre des rails jusque.. Mais même plus largement de Coronmeuse à Sclessin.

Dedry Pierre : Jusque Herstal non ?

Pirard Colin : Le projet initial c'était Seraing-Herstal, mais ça a été réduit à Slessin et Coronmeuse. Donc ils vont faire deux grands parkings aux alentours, à Slessin et à Droixhe pour que les gens qui viennent de la périphérie arrivent avec leur voiture, se garent dans ces parkings de délestage et prennent le tram.

Lambert Jeanne : Mais c'est juste une ligne...

Pirard Colin : Oui juste une ligne dans un premier temps. Leur but c'est aussi, si ça marche bien de faire plusieurs lignes.

Jadoul Mathilde : Donc tu devras avoir deux abonnements, un abonnement de bus et un de train, euh de tram.

Pirard Colin : Non, le tram est géré par la TEC. Donc c'est le public wallon qui gère le projet. Donc qui permet d'aller plus vite que le bus actuellement. Est-ce que... Déjà est-ce que vous avez entendu parlé du tram ?

Vanvinckenroye Guillaume : Oui.

Dedry Pierre : Oui.

Pirard Colin : Et est-ce que ça va changer peut-être vos trajets ou vos modes de trajet ? Est-ce que vous penseriez à prendre ce mode de transport.

Herman Benjamin : Non. Non clairement non. Si c'est Guillemins Place Saint-Lambert non.

Pirard Colin : Non, j't'ai dit, Sclessin-Droixhe. Toi qui travailles à Coronmeuse, tu te gares à Droixhe et tu vas jusque Coronmeuse. C'est nul ou pas ? Tu trouves ça comment ?

Herman Benjamin : Pfff, j'sais pas tu sais je ne serai pas à l'aise. Pas assez de place euhh. Non en vrai j'en sais rien, on verra en 2023 écoute.

Vanvinckenroye Guillaume : Il rend son mémoire cette année hein.

Herman Benjamin : Tu le rends dans cinq ans c'est pas grave (rire).

Pirard Colin : Non, mais si ça t'embête de venir en voiture dans le centre, est-ce que le tram fait partie d'une des solutions pour palier à ce problème ?

Herman Benjamin : Pourquoi pas.

Pirard Colin : Tu ne sais pas, tu attends de voir le projet. Et les autres ?

Dedry Pierre : Il faut voir la disponibilité du truc à nouveau quoi. S'il y en a un toutes les cinq minutes oui, pourquoi pas.

Lambert Jeanne : Oui c'est ça. Mais moi je crois que je ne le prendrai pas. Dans Liège Liège je marche moi. En fait, j'ai jamais, ou alors il faudrait un beau site, claire avec les horaires. J'sais pas. Pourquoi pas. Mais je crois que comme ça, je ne le prendrai pas je pense. Mais sauf si tout ce qu'il y a autour est clair, facile, simple et qu'il y en a souvent je le prendrai. Mais sinon je pense que je marche, ou vélo.

Pirard Colin : Donc ça veut dire que tu trouves que les bus qui sont maintenant déployés ne sont pas assez simples, pas assez courants...

Lambert Jeanne : Non, il ne passe pas assez souvent, les horaires parfois t'es là tu es arrivé 5 minutes à l'avance et puis t'attends un quart d'heure et il est pas passé, tu sais pas s'il est déjà passé donc...

Pirard Colin : T'en penses quoi toi Pierre ?

Dedry Pierre : Par rapport au tram toujours ? Ben je t'ai déjà répondu moi. S'il y en a toutes les cinq minutes oui.

Jadoul Mathilde : Moi pour aller travailler au Brull je le prendrai, mais...

Pirard Colin : Jusqu'à Saint-Léonard

Jadoul Mathilde : Oui jusque Saint-Léonard. Tout de façon le bus c'est déjà comme ça. Le 1 c'est déjà comme ça. Mais si je suis dans la famille à Andenne et que je veux venir ici le weekend dans le centre ben j'irai pas m'arrêter dans un grand parking extérieur et revenir en tram, car je trouve... Enfin je trouve que quand tu prends ta voiture pour une longue distance, je préfère arriver directement à destination.

Pirard Colin : Et puis c'est changer de moyen de transport qui est difficile ?

Jadoul Mathilde : Oui c'est ça. Que si tu prends que ce moyen de transport là pour aller jusqu'à ton travail ça va.

Pirard Colin : Donc pas prêt à utiliser les parkings de délestage ?

Jadoul Mathilde : Non.

Dedry Pierre : Mais ça peut être pratique le soir aussi. Enfin imaginons tu vas voir un match du Standard ou quoi, tu vas en ville après. Pour pas reprendre la caisse bourré ben tu prends le tram (rire).

Jadoul Mathilde : Tu devras quand même la prendre bourré après.

Pirard Colin : Sauf si tu dors en ville.

Dedry Pierre : Oui. On trouvera bien quelqu'un hein. (rire).

Pirard Colin : Et vous les parkings de délestage aux extrémités vous en pensez quoi ?

Vanvinckenroye Guillaume : Moi c'est l'inverse de Mathilde moi. Je prendrai moins tous les jours pour aller travailler, mais par contre pour les événements genre...

Jadoul Mathilde : Oui, mais si tu habites ici dans le centre. Pour y aller, tu prendrais ta voiture ? Genre tu travailles à Sclessin, tu prendrais ta voiture jusque Sclessin ? Non t'irai en tram.

Vanvinckenroye Guillaume : Non j'irai en voiture.

Dedry Pierre : Alors que t'habites en ville ?!

Vanvinckenroye Guillaume : Oui. Ben. Ça dépend toujours... T'as toujours une heure stricte le matin. Et moi je n'ai pas confiance du tout... J'ai plus confiance en la bagnole et au moins je peux trouver une solution, je prends les petites routes..

Jadoul Mathilde : Ouais. Sauf si le tram, on te dit il prend autant de temps vu que c'est qu'une ligne simple et pas une ligne directe, ça prendra toujours le même temps.

Dedry Pierre : A partir du moment où t'habites en ville, c'est plus simple...

Jadoul Mathilde : Parce qu'il faut trouver une place pour se garer.

Vanvinckenroye Guillaume : Peut-être bien.

Dedry Pierre : Si t'habites à côté d'un arrêt, t'auras tendance à le prendre d'office je pense.

Vanvinckenroye Guillaume : Mais par contre pour les grands événements je le prendrai et même une après-midi à Liège ou quoi, je le prendrai.

Lambert Jeanne : Et tu te mettrais dans les parkings ?

Vanvinckenroye Guillaume : Oui.

Jadoul Mathilde : Et tu ne trouves pas que ça prend du temps d'aller au parking, attendre le tram, y aller, revenir...

Vanvinckenroye Guillaume : Ca prend du temps, mais c'est des trucs justement pour lesquelles t'as le temps.

Lambert Jeanne : Tu viens de Huy pour aller boire un verre dans le centre ?

Vanvinckenroye Guillaume : Justement j'ai le temps, je pars 5 minutes plus tôt et je prends le tram 5 minutes.

Jadoul Mathilde : Moi pas ça me ferait chier.

Lambert Jeanne : Ah ouais moins non plus.

Vanvinckenroye Guillaume : Par contre quand je vais au boulot, j'ai pas le temps. Donc en général je prends la bagnole et j'arrive directement.

Dedry Pierre : Je le rejoins moi.

Pirard Colin : D'où l'utilisation du vélo tu as dit... Deux oppositions. Dernière question, enfin il y en a encore une. Mais on voit les rues comme ici rue de la casquette, les piétonniers qui se développent à Liège. Vous trouvez ça comment, ça rend le centre plus agréable ou au contraire ça vous pénalise en tant qu'automobiliste ?

Dedry Pierre : Non c'est top.

Lambert Jeanne : Oui c'est bien.

Vanvinckenroye Guillaume : Non c'est bien pour se parquer et tout ça.

Dedry Pierre : Après quand tu vois à Bruxelles que ça n'a pas marché du tout, il faut voir jusqu'où tu l'adaptes, je ne sais pas.

Pirard Colin : Donc en prenant compte des avis des automobilistes et de piétons. Donc c'est pas la ville au piéton... Où est le curseur entre les piétons et l'automobile.

Dedry Pierre : A partir du moment où tu as un parking place cathédrale si t'as pas d'accès en voiture euh...

Vanvinckenroye Guillaume : C'est comme mettre la rue Saint-Gilles en piétonnier, c'est quand même une rue qui est souvent prise par les voitures quoi. C'est pas des rues internes du centre...

Jadoul Mathilde : Du centre historique quoi.

Vanvinckenroye Guillaume : Oui c'est ça.

Pirard Colin : Genre si on mettait la rue cathédrale en piétonnier.

Jadoul Mathilde : Si on mettait la rue cathédrale en piétonnier ? Celle qui va vers euh...

Vanvinckenroye Guillaume : Mais il y a le parking...

Dedry Pierre : Oui il y a le parking, ça n'ira jamais, je crois.

Herman Benjamin : Allez, donne un peu un autre exemple.

Dedry Pierre : Celle de l'opéra par exemple. Opéra ça reste possible.

Vanvinckenroye Guillaume : Mais place cathédrale, ça pourrait être piétonnier, mais c'est juste con qu'il y a un parking au milieu quoi. Pendant le marché de Noël, c'est piétonnier non ?

Dedry Pierre : Jamais.

Jadoul Mathilde : Oui c'est vrai que c'est un problème pour les personnes qui habitent là dans les rues piétonnes c'est un problème.

Lambert Jeanne : Oui dans ma rue, rue pierreuse, si jamais ça devient piéton-piéton, ben je rentre comment chez moi.

Jadoul Mathilde : Mais ici la rue de la casquette elle est piétonne, mais elle peut être praticable on va dire.

Vanvinckenroye Guillaume : Oui avec les plots-là qui montent et qui descendent.

Pirard Colin : La rue feronstrée, je ne sais pas si vous voyez elle va être piétonne, car le tram va passer là-bas.

Dedry Pierre : Les voitures vont prendre la rue Hors-Château alors.

Pirard Colin : La rue hors château ou les quais, l'autoroute urbaine. Mais donc les gens doivent s'adapter à faire leur trajet...

Vanvinckenroye Guillaume : Ici à Liège je pense que tu mets une rue piétonnière, les quais sont tellement bouchés...

Pirard Colin : Mais le but c'est que les gens ne viennent plus en voiture dans le centre.

Dedry Pierre : Oui c'est ça.

Vanvinckenroye Guillaume : Oui, mais alors on ferme tout, si c'est vraiment le but. On fait comme à Louvain-la-Neuve et on rachète des terrains et on rase des buildings et on fait des parkings.

Dedry Pierre : Tu peux faire ça à partir du moment où il y a une offre à côté, mais pour l'instant c'est pas le cas.

Vanvinckenroye Guillaume : Oui, mais la ville est pas faites pour que les voitures ne viennent plus dans le centre.

Pirard Colin : Donc la ville est construite pour les voitures.

Vanvinckenroye Guillaume : Non...

Dedry Pierre : Ben actuellement c'est pour les voitures.

Jadoul Mathilde : Elle essaye un peu de... décourager la voiture, moi je vois avec tous les parkings payants c'est quand même dire ne venez pas en voiture quoi.

Vanvinckenroye Guillaume : Mais il n'y a pas vraiment de solution qui s'offre vraiment...

Pirard Colin : Donc il faut une alternative pour vous faire bouger et changer votre mode de mobilité.

Herman Benjamin : c'est-à-dire que oui.

Pirard Colin : Et ma dernière question, comme ça tu pourras y aller. Ça rejoint un peu tout ce qu'on a dit, mais, votre image de Liège au niveau de la mobilité dans 20 à 30 ans, qu'est-ce que vous imaginez qu'il y aura comme modes de transport ou comment vous voulez qu'elle se déploie. Quels sont peut-être les outils qui seront en place qui maintenant ne le sont pas. Qu'est-ce que vous vous voulez voir à Liège dans trente ans.

Dedry Pierre : Dans trente ans, c'est dur ça.

Pirard Colin : C'est plus de bus, plus d'espace pour la voiture...

Vanvinckenroye Guillaume : Non je crois que la ville sera presque toute piétonne.

Lambert Jeanne : Oui moi c'est ce que j'imagine aussi, une ville beaucoup plus piétonne. En même temps on s'arrangera autrement. Mais c'est vraie que cette ville elle est vachement... Elle a du cachet, mais les voitures, ça abime un peu la ville quoi. Rien que pour ça, je pense que tout le monde fera l'effort de se déplacer autrement, je pense que c'est pas une ville qui est faite pour avoir toutes ces voitures. Il en faudra en peu moins.

Pirard Colin : Vous êtes d'accord avec ça ? Que l'image de la ville est détériorée par...

Lambert Jeanne : C'est juste, le seul problème il y a beaucoup d'habitation dans le centre de Liège. Donc il faut garder un accès en voiture. Et je dis ça, en même temps pour moi (rire).

Pirard Colin : D'autres avis ?

Vanvinckenroye Guillaume : Mais pourtant c'est aussi engorgé en plein milieu de la journée. Pourtant je n'ai pas tellement l'impression qu'il y ait beaucoup d'entreprises dans le centre de Liège.

Lambert Jeanne : Non c'est vrai.

Pirard Colin : Enfin quand même, tu as Ethias, ING, la province, ...Ok c'est pas comparable au Haut-Sart ou au Sart-Tilman, mais..

Vanvinckenroye Guillaume : Oui, mais c'est ça je trouve qu'il y a déjà beaucoup d'activité économique qui est décentrée pour avoir autant d'activité en journée.

Pirard Colin : Oui, mais c'est de l'activité de chalandise, donc c'est des gens qui viennent faire leur commerce ici... de pur loisir quoi, tu vas faire tes courses, tu décides d'aller dans le centre-ville parce que c'est beau voilà, tu vas te promener. Le caractère bouché que tu dis du centre urbain c'est ça. D'autres avis sur la vision dans 20 ou 30 ans de la mobilité ?

Herman Benjamin : Ce sera piétonnier hein.

Dedry Pierre : J'sais pas, t'auras peut être un système de navette Uber ou..

Vanvinckenroye Guillaume : C'est vrai que le centre de la ville est super petit.

Herman Benjamin : Voilà oui c'est petit.

Pirard Colin : Mais quand on parle d'outils ou d'aménagement urbain, il y aura peut-être pour vous plusieurs lignes de métro, euh de tram, des systèmes de jet-pack...

Dedry Pierre : T'auras jamais un système de métro.

Pirard Colin : Est-ce que vous voyez un métro à Liège par exemple ?

Jadoul Mathilde : Non.

Vanvinckenroye Guillaume : Non.

Jadoul Mathilde : Non, mais on pourrait voir plein de parkings en dessous de la ville je vais dire, au moins comme ça tous les gens viennent en voiture et se gare en dessous et tout est piétonnier, sans avoir des parkings super loin où il faut prendre quinze trams.

Pirard Colin : Et donc la problématique de l'écologie, ne pas venir avec sa voiture et tout ça...

Jadoul Mathilde : Ben si t'habites dans la petite campagne tu saurais pas venir...

Dedry Pierre : Tout le monde aura des voitures électriques aussi.

Pirard Colin : Donc, garder un peu la voiture comme... Pas l'abandonner complètement...

Dedry Pierre : Dans trente ans t'auras toujours besoin d'une voiture. Par rapport où l'on habite en tout cas.

Jadoul Mathilde : Dans le centre si l'abandonner. Mais par rapport aux communes à proximité tu ne saurais pas l'abandonner.

Vanvinckenroye Guillaume : Il y aura quand même beaucoup plus de voitures partagées, je pense.

Herman Benjamin : Plus de covoit »

Dedry Pierre : Pas sûr non.

Vanvinckenroye Guillaume : Non pas sûr, c'est super chiant. T'as des gens sont pas forcément à l'heure, qui ne repartent pas forcément à la même heure que toi...

Herman Benjamin : Mais il y a moyen de trouver des gens qui ont les mêmes créneaux que toi je pense.

Pirard Colin : Ou même, un genre de cambio. Je ne sais pas vous.... Tu connaissais pas Cambio ? C'est des voitures partagés...

Dedry Pierre : On en a parlé il y a vingt minutes.

Pirard Colin : Oui, mais ça se développe de plus en plus, et t'as pas le problème de parking au moins.

Dedry Pierre : Oui, car ils ont des emplacements réservés.

Herman Benjamin : C'est pas...

Lambert Jeanne : C'est surtout pour des petites distances c'est la misère que crois... Genre covoiturage des grandes distances genre quand je vais en France ou blablacar ça j'utilise souvent, mais...

Vanvinckenroye Guillaume : Ca les gens le font pour un aspect économique, pas pour l'aspect écologique.

Lambert Jeanne : Oui c'est vrai.

Vanvinckenroye Guillaume : C'est juste pour la tune.

Dedry Pierre : Tu dis des choses vraies.

Pirard Colin : D'autres choses à rajouter ?

Jadoul Mathilde : Ben qu'avec le tram ce sera peut-être moins polluant que le bus.

Pirard Colin : Et plus agréable ou pas ?

Jadoul Mathilde : Plus agréable, enfin ça dépend s'il est bondé non, mais il sera peut-être moins... Le bus c'est tellement par à-coup, c'est un peu dépendant du chauffeur quoi, s'il conduit mal c'est un peu. Que le tram pas.

Pirard Colin : Et est-ce que le tram à une image plus...

Jadoul Mathilde : Plus propre.

Vanvinckenroye Guillaume : Ah non pas moi.

Jadoul Mathilde : Ah si moi je trouve.

Dedry Pierre : Ouais si si.

Vanvinckenroye Guillaume : Pour moi le tram, le métro et le bus c'est pareil quoi.

Jadoul Mathilde : Mais non, les trams c'est les trucs tout blancs qui passent dans les... les beaux trams oui. Non, mais qui passent dans les petites, dans l'herbe, les petites pelouses...

Pirard Colin : Donc c'est une meilleure image pour la ville ?

Jadoul Mathilde : Une meilleure image pour la ville oui, je trouve. Des petites fleurs au milieu.

Dedry Pierre : Dans trente ans pour moi ce sera fermé aux voitures c'est sûr. Full vélo électrique à chaque coin de la ville.

Vanvinckenroye Guillaume : Mais le boulevard sera quand même toujours ouvert.

Dedry Pierre : Je ne sais pas, peut-être pour les livraisons, mais ta voiture personnelle dans trente ans tu l'auras plus.

Jadoul Mathilde : Pourquoi est-ce qu'on ne ferait pas Guillemins – opéra en tram. En soit t'as qu'un seul trajet.

Vanvinckenroye Guillaume : Oui, mais, le mec qui habite je vais dire au pied de buren ou quoi, eh ben il doit aller faire ses courses dans le centre et rentrer. Tu devras amener un pack d'eau...

Lambert Jeanne : Mais le bus sait prendre plus de rues que le tram, enfin sauf s'ils vont faire des lignes croisées. Mais ce que je vois dans mon boulot c'est des personnes âgées qui prennent le bus. Et le bus tu as plein d'arrêts, tu as beaucoup de possibilités, en tram euh... Il faut que le bus continue aussi, il faut qu'il y ait les deux.

Pirard Colin : Et j'avais une dernière question pour le vélo. Donc il y a tous les quais qui ont été aménagés, la nouvelle passerelle, etc. palais des congrès, des quais qui sont assez agréables en outremeuse, etc., ça vous donne envie de faire du vélo en ville ou pas.

Dedry Pierre : Si j'habitais plus près oui.

Pirard Colin : Vous demandez plus d'aménagement cycliste en ville ou pas ?

Herman Benjamin : Ben, c'est bien, mais il faut habiter en ville pour l'utiliser.

Pirard Colin : Donc c'est juste un moyen de déplacement intra-ville, où vous ne vous verrez pas descendre de chez vous à vélo, venir, même avec un vélo électrique ?

Dedry Pierre : trop loin hein.

Herman Benjamin : On habite Nandrin hein..

Vanvinckenroye Guillaume : Ben moi si, ma sœur elle habite Visé et elle bosse au Sart-Tilman, et elle parle de prendre un vélo électrique et aller par le hallage. Parce que tout est accessible en vélo en direct. Il y a un itinéraire qui est fait. Elle croise un ou deux feux rouges et croise une fois la route je pense.

Pirard Colin : D'autres choses à rajouter ?

Jadoul Mathilde : C'était quoi la question ?

Pirard Colin : Tu te verrais prendre un vélo ici et faire tes déplacements urbains à vélo ?

Jadoul Mathilde : Oui je crois oui. Car c'est quand même pas mal. Tu peux faire un trajet complet sans voir de voiture quoi. Mais il pourrait encore améliorer, mais...

Pirard Colin : D'autres commentaires avant que Jerem arrive ?

Vanvinckenroye Guillaume : Moi si je vivais et travaillais exclusivement dans le centre, j'aurai un vélo.

Pirard Colin : Merci à tous.

Annexe 13 : retranscription focus group « étudiants »

21/04/18

Pirard Colin : Le but c'est de voir ce qu'ils pensent de la mobilité, ils agissent d'une certaine manière, voir pourquoi ils le font, quels sont les critères déterminants dans un choix de mobilité particulier ou un autre. Ma question de recherche je peux vous la dire, mais je ne l'ai pas sous la main. Je m'intéresse à la mobilité urbaine à Liège, j'ai déterminé une zone particulière autour de la Meuse, mais aussi la route qui va vers le Sart-Tilman. Je vous interroge vous parce que j'interroge trois types d'usagers dont les étudiants, les personnes actives et les personnes âgées, parce que je crois que c'est en fonction de l'activité qu'on fait dans la vie, qui va déterminer le type de transports qu'on utilise. Est-ce que vous pouvez dans un premier temps dire votre nom, votre étude et votre lieu d'habitation.

Jungbluth Colin : Moi c'est Colin Jungblud, j'étudie la science politique et j'habite à Verviers.

Thiebaut Samuel : Je m'appelle Samuel Thiebeaut, je suis étudiant en master en science politique et j'habite à Saint-Nicolas.

Cornet Julien : Moi c'est Cornet Julien, je suis étudiant en master science politique à l'université de Liège et j'habite à Huy, mais je suis en kot à Liège.

Dor Corentin : Moi je m'appelle Dor Corentin je suis étudiant en master deux finalité administration publique en science politique à l'université de Liège et j'habite sur les hauteurs de Wandre.

Renneaux Jonathan : Je m'appelle Jonathan Renneaux, je suis étudiant en science politique et moi j'habite dans le bas de Wandre.

Pirard Colin : Donc personne n'habite dans le centre de Liège, sauf toi qui kot. Quel moyen utilisez-vous pour vous rendre sur le lieu d'étude, que ce soit quand vous avez cours au vingt aout ou au Sart-Tilman.

Jungbluth Colin : Moi pour aller en cours je dois prendre d'abord le bus pour aller de chez moi jusque-là gare de Verviers, prendre le train jusque Liège et puis le bus.

Pirard Colin : Donc bus-train-bus. Il y en a des autres qui font autant de trajets en bus et en train ?

Dor Corentin : Voiture uniquement.

Thiebaut Samuel : Voiture uniquement.

Cornet Julien : Bus uniquement.

Thiebaut Samuel : Ça dépend du lieu de... là où on a cours, si on a cours en ville je prendrai plutôt le bus, par contre si c'est au Sart-Tilman c'est plus pratique la voiture.

Pirard Colin : Et toi ?

Renneaux Jonathan : Moi j'alterne, ça dépend un peu de mes occupations, si je dois aller travailler après mes cours ou si je ne dois pas trop trainer. Donc c'est en fonction de mes occupations.

Pirard Colin : Et c'est quoi les critères... Il y en a plusieurs qui prennent l'auto et d'autre les transports en commun. D'abord les transports en commun. Pourquoi vous prenez les transports en commun, parce que vous n'avez pas de voiture ou parce qu'il y a une ligne à proximité, que c'est bien desservi ?

Jungbluth Colin : Moi en l'occurrence c'est les deux. Déjà je n'ai pas de voiture, donc à part quand il y a grève, exceptionnellement je prends la voiture, mais sinon voilà Verviers, on est une ligne qu'en dix-huit minutes on est à Liège et il y a rapidement des bus soit pour aller en ville soit au Sart-Tilman, donc voilà les deux jouent et le fait que je n'ai pas de voiture...

Thiebaut Samuel : Moi je vais commencer par le Sart-Tilman, car cela justifiera pourquoi j'utilise le bus pour aller au vingt-aout. Dans le cas du Sart-Tilman il faut que je prenne deux bus, donc d'abord un qui va vers la ville puis un qui remonte vers le Sart-Tilman donc ça prend environ une heure pour venir une heure pour aller euh pour revenir. Donc dans le cas où l'on a pas forcément cours longtemps, ce n'est pas forcément très utile. Par contre si ça se passe au vingt aout, ça prend une vingtaine de minutes en bus plus éventuellement marcher, donc c'est pas c'est relativement plus court. Puis il y a également la facilité d'accès et la difficulté parfois de se garer en voiture...

Pirard Colin : Ah, donc si c'est vingt-aout c'est plus bus et si c'est Sart-Tilman c'est plus voiture. Ah oui. D'autres réactions ?

Cornet Julien : Ben moi c'est par le fait d'avoir un kot, au-delà du fait de pas avoir le permis (rire), même si j'avais le permis et la voiture je pense que quand même financièrement je me rabattrai de fait sur le bus, parce qu'il y a une facilité avec le bus. Mais si je devais rester chez moi à Huy, dans une entité plus rurale, il est certain que la voiture est le seul option... En tout cas l'option la plus facile pour se déplacer, sinon il faut descendre jusque-là gare de Huy et on n'est pas desservi en bus donc le service public ne rend pas ses services d'une façon convenable je vais dire, en tout cas dans les communes avoisinantes de Huy.

Pirard Colin : Mais dans le centre urbain liégeois, c'est relativement facile c'est ça ?

Cornet Julien : Dans le centre urbain liégeois oui.

Dor Corentin : Donc moi je...

Pirard Colin : Attends, d'abord vous êtes d'accord que c'est facile de se déplacer en bus dans le centre urbain liégeois, il y a assez de ligne ?

Jungbluth Colin : Moi je trouve que oui. Je trouve qu'honnêtement je trouve qu'on n'a pas à se plaindre.

Dor Corentin : Ca dépend comment tu définis ton centre urbain. Moi j'habite à Wandre haut, mais je suis sur la commune de Liège. Donc la toute extrémité entre Liège et Blegny, j'ai un

bus toutes les heures pour aller que ce soit au vingt-aout ou au Sart-Tilman j'ai deux bus à prendre et des bus qui ne se coordonne pas au niveau des heures c'est-à-dire si je veux arriver à 8 h 30 je dois me lever à 5 h du matin puisque si je prends celui de 7 h 30 j'arrive trop juste... Donc ça c'est galère, que ce soit au Sart Tilman pareil je dois prendre deux bus. Et attendre parce que la correspondance ne se fait pas, car les horaires ne sont pas alignés évidemment.

Pirard Colin : C'est le même problème pour toi ?

Renneaux Jonathan : Non non, moi la différence c'est que j'habite dans le bas, j'ai plus souvent des bus en général, j'ai au minimum un bus toutes les vingt minutes. Cela dépend si il y a de la circulation entre Wandre et Liège, mais en général je mets vingt minutes pour relier le centre. Et en fait moi je préfère privilégier d'abord le bus parce que voilà, c'est pour des raisons un peu économiques, car c'est quand même euh... L'utilisation d'une voiture pour un étudiant c'est quand même un cout, tu paies toi-même ton essence. Maintenant si je me vois contraint d'utiliser la voiture, à ce moment-là je la prends, mais en général je viens plus souvent en bus au Sart-Tilman plutôt qu'avec la voiture, car en fait, les bus se coordonnent bien dans mon cas, car dès que je sors de mon bus, ben j'ai juste à marcher allez, une centaine de mètres jusqu'à l'arrêt du 48 et puis voilà.

Pirard Colin : Oui donc ça va. Peut – être revenir sur ce que tu as dit, tu viens en voiture même pour aller dans le centre. Mais en constatant un centre de Liège congestionné avec un nombre important de voitures et un manque de parking, je ne sais pas comment tu vois le problème.

Dor Corentin : Le problème de parking surtout au vingt aout, car les étudiants n'ont pas de parking.

Pirard Colin : Ca te conforte d'utiliser l'auto en ville ?

Dor Corentin : J'ai la chance qu'on me conduit en voiture en ville. Des fois je dois prendre la voiture et trouver une solution pour la garer dans un parking gratuit, mais j'ai la chance qu'on me conduit en voiture, mais je n'ai jamais pensé prendre un transport en commun et les fois où je dois les prendre, ben il me faut plus de deux heures pour faire Liège jusqu'à son extrémité quoi.

Dor Corentin : Et donc tu évites le problème du parking en faisant ça, quand on te conduit. Mais quand je l'ai j'essaye de trouver un parking gratuit dans les alentours de Liège.

Pirard Colin : Ah oui, intéressant. Mais qui sont quand même accessible ou c'est des parkings privés...

Dor Corentin : Ben il y a des zones à Liège, j'ai fait trois ans au vingt aout donc forcément on sait où se garer, en face de l'aquarium, en dessous de la trémie et Boulevard de la constitution aussi. Donc...

Pirard Colin : Il reste des zones non payantes, donc il y a toujours moyen de...

Renneaux Jonathan : Mais maintenant il ne faut pas arriver trop tard non plus, une fois que tu arrives à 8 h ça commence à devenir un peu chaud de trouver une place de parking dans ces endroits là, car t'as quand même les étudiants de Saint-Luc, du Barbou, puis t'as les étudiants qui sont place du vingt-aout, c'est quand même... c'est un problème aussi.

Thiebaut Samuel : Et puis tu as les gens qui travaillent tout simplement.

Renneaux Jonathan : Oui, mais je pense que c'est moins un... Je pense que quand tu te gares dans ces endroits-là c'est plus souvent des étudiants qui sont garés là...

Thiebaut Samuel : Et qui connaîtrait éventuellement les zones... ok

Pirard Colin : Mais si ces zones non payantes qui existent encore maintenant, du jour au lendemain deviennent payantes, réglementées. Quelles seraient vos réactions par rapport à ça ?

Renneaux Jonathan : Mais euuh, c'est une question que je peux aussi poser aux autres, mais l'université de Liège avait à un moment donné le parking place cockrill était gratuit pour les étudiants, si tu mettais une vignette et je pense que l'université a justement supprimé ça donc je me dis en plus si on perd ces places-là, mais en plus au niveau de la trémie ou Boulevard de la constitution je pense que ça va devenir un peu un problème pour les étudiants qui viennent de loin qui sont quand même fort dépendants de la voiture à ce niveau-là.

Dor Corentin : Oui c'est vrai, si on perd ces places là je ne sais pas comment on va faire. Moi j'ai la chance qu'on me conduit parfois, mais tout le monde n'a pas cette chance. Mais ce qui est bien avec sa voiture c'est qu'on peut se garer beaucoup plus loin, marcher ou bien prendre sa voiture et puis aller prendre un bus. C'est possible aussi d'aller se garer un peu plus dans les quartiers plus loin en Outremeuse, ou plus loin...

Renneaux Jonathan : Mais je ne vois pas où tu pourras trouver d'autres places gratuites en outremeuse à part là où on a déjà dit.

Cornet Julien : Faudra peut-être voir avec le projet du tram. Peut-être pas une solution immédiate, mais peut-être se garer sa voiture aux abords des stations de tram et prendre le tram pour aller jusque l'université. Je pense que la nouvelle politique de mobilité elle va devoir imposer des contraintes importantes. Et des gens vont devoir faire un effort. Il y a des réflexions sur la voiture, voilà je pense, qu'à un moment donné les gens vont devoir prendre conscience qu'il ne va pas être possible, sur-saturer les centres par la voiture. On voit déjà que c'est intenable dans les grandes villes.

Renneaux Jonathan : Déjà Liège est sursaturé à certains endroits.

Pirard Colin : Tout le monde est d'accord sur ça, que la voiture pose problème dans le centre ?

Thiebaut Samuel : Oui.

Jungbluth Colin : Oui.

Renneaux Jonathan : Oui.

Dor Corentin : Oui, allez tu dois aller au Sart-Tilman il te faut une heure. Il faut comprendre qu'il y a un gros problème de mobilité.

Pirard Colin : Mais tu gardes l'auto...

Dor Corentin : Oui je n'ai pas le choix. J'ne vais pas me lever beaucoup plus tôt, j'vais pas me lever à 5 h...

Cornet Julien : Je pense que ça peut quand même être bien de garder des grands axes comme le Boulevard, etc. pour fluidifier et pour que les camions puissent décharger leurs trucs, mais pour tout ce qui est rue commerçante, etc. je trouve qu'on devrait quand même supprimer les... et les transformer en piétonnier.

Jungbluth Colin : Et les rares fois où je vais en voiture, je trouve que c'est pas nécessairement mieux qu'en transport en commun. Oui si, ça a un certain confort, etc. parfois dans le train il y a certaines personnes où ce n'est pas toujours agréable et tout ça, mais maintenant se retrouver dans les bouchons ce n'est pas forcément mieux que d'attendre le 48 ou quelque chose comme ça. Ca a du confort, mais ça a pas forcément..

Thiebaut Samuel : Tout dépend, moi je prends mon cas, si je prends la voiture il me faut un quart d'heure pour arriver à l'unif. Oui Sart-Tilman. Si je prends les deux lignes de bus, en pensant qu'elles puissent se coordonner il faut minimum une heure, deux fois par jour puisqu'il faut aller et revenir. Dans la vie d'un étudiant, perdre une heure et demie, et puis je veux dire reprendre le bus à 18 h-19, car il faut penser aussi qu'à 19 h-20 h les lignes se raréfient donc c'est aussi un problème. Les temps de parcours s'allongent. Il y a aussi le fait quand tu es au Sart-Tilman, ce qui est problématique c'est qu'arriver aux heures de pointe, 4 h 30-5 h, ben nous comme on prend le bus à la fac de droit parfois le bus, ou souvent le bus ne s'arrête pas du tout. Et ça c'est vraiment aussi un problème en soi, car on se dit que si j'avais ma voiture ce serait un problème en moins puisque des fois tu restes planté à cet arrêt là pendant une demi-heure avant d'avoir même la possibilité de rentrer dans un bus.

Thiebaut Samuel : Et en plus le trajet dans ces heures-là et vraiment très lent, c'est vraiment bouché, et parfois il faut compter trois-quart d'heure pour revenir vers le centre.

Cornet Julien : C'est une des raisons pour les quelle c'est parfois démotivant de monter au Sart-Tilman. Quand tu as cours par exemple à 11 h et que tu quittes chez toi à 10 h 30, tu peux y être en 20 minutes. Le problème c'est que parfois, ça nous est déjà arrivé, on termine à 3-4 heure, il faut remonter quasiment tous les arrêts jusqu'au CHU et parfois 1 h 30 et il faut attendre parfois une heure un bus. C'est très pénible et ça renforce l'état d'esprit dans lequel je me dis voilà, les transports en commun c'est pour un moment de ma vie, donc quand je suis étudiant. Et quand je ne suis plus étudiant, comme les grands j'ai la voiture. Ca je pense qu'il faut....

Pirard Colin : Vous partagez cela ?

Dor Corentin : Oui.

Jungbluth Colin : Maintenant il y a beaucoup de personnes qui travaillent et qui prennent le train...

Pirard Colin : Donc là, vous prenez le bus, car c'est économique. Il y a pas l'écologie ou d'autres valeurs derrière ?

Thiebaut Samuel : Bien sûr.

Renneaux Jonathan : Je pense que tu fais des petits gestes un peu de tous les jours qui te disent ben voilà je pourrai faire attention à consommer un peu moins d'eau ou tu vois utiliser les transports en commun... Enfin tu vois, je pense que c'est une réflexion que tu articules un peu dans l'ensemble et pas nécessairement que je vais prendre moins la voiture et plus les transports en commun.

Cornet Julien : Je pense que ça reste quand même le pratico-pratique et économique et oui je pense qu'on pense aussi un peu à l'aspect écologique c'est certain. Mais dans les soucis des étudiants le souci majoritaire, on a pas mal d'amis qui pourrait très bien venir en bus et qui viennent en voiture, car ils ont leur petit confort, ils peuvent venir quand ils veulent ça va beaucoup plus vite tu vois...

Thiebaut Samuel : Mais il y a rien à faire il y a une hiérarchisation des priorités. Je veux dire c'est égoïste de penser de cette manière-là, mais si je peux gagner une heure et demie sur mon trajet je vais le faire.

Jungbluth Colin : Et ceux qui viennent en voiture, le covoiturage, vous le pratiquez souvent ou vous y pensez ?

Thiebaut Samuel : C'est vrai, ils ont mis en place une plateforme en plus.

Renneaux Jonathan : Oui il y a une application covoiturage-ulg.

Cornet Julien : Qui est souvent utilisée en cas de grève et il aimerait bien qu'il y ait plus de participants.

Dor Corentin : C'est vrai. Et pour en revenir au fait que quand on est professionnel on est direct en voiture. J'ai eu l'occasion d'aller à Londres et j'étais un peu étonné de voir des gens en costard dans le métro.

Pirard Colin : Ça t'étonne ça ?

Dor Corentin : Oui, car à Liège les rares fois où j'ai pris le bus je n'ai jamais vu quelqu'un qui revenait du boulot en costard tu vois. Le métro, ça touche toute la population.

Jungbluth Colin : Attention le métro, à mon avis à Bruxelles c'est pareil.

Pirard Colin : C'est une question donc une question de génération de prendre les transports en commun ou la voiture ?

Thiebaut Samuel : Oui je pense.

Jungbluth Colin : Oui quand même.

Renneaux Jonathan : il y a aussi une question d'âge. Je pense qu'on verrait aussi plus de personnes âgées prendre les transports en commun que la voiture.

Jungbluth Colin : Après le métro, il y a tout le monde. Le métro c'est un cas à part en fait.

Dor Corentin : Liège dans le bus j'ai l'impression que t'as des jeunes ou des très vieux. T'as pas la tranche professionnelle.

Thiebaut Samuel : Ou des gens qui habitent en ville quoi.

Jungbluth Colin : C'est vrai que les 40-50 ans c'est vrai que c'est pas...

Dor Corentin : J'ai l'impression que les gens qui sont professionnels ils se disent c'est bon je vais prendre ma voiture, j'ai mes horaires qui ne sont pas fixes donc je n'ai pas envie de dépendre du transport public.

Pirard Colin : Même si ça prend plus de temps de se déplacer en centre urbain, on prend la voiture, car on est adulte, je vais dire c'est un schéma de penser qui....

Cornet Julien : C'est un état d'esprit qui est ancré et je pense que même paraître plus adulte ou plus sérieux, ça fait toujours mieux de venir avec sa propre voiture.

Pirard Colin : C'est le symbole de l'auto ?

Cornet Julien : C'est le rang social.

Jungbluth Colin : C'est un rang social moi je trouve. Oui on a sa voiture on peut se débrouiller, se déplacer.

Cornet Julien : Être quelqu'un d'autonome.

Jungbluth Colin : Oui c'est ça, alors qu'avec les transports en commun on a l'impression de dépendre de l'État, d'être assisté entre guillemets.

Cornet Julien : C'est une logique qui pourrait s'inverser.

Thiebaut Samuel : Oui c'est ça, une pensée, une vision sociale. T'imaginerais pas un PDG d'entreprise prendre le bus de la TEC. Alors que ça c'est juste une vision, ça pourrait très bien être inversé.

Cornet Julien : Et je pense aussi que ça dépend de beaucoup de chose. Tu as cité l'exemple de Londres, mais c'est le cas de toutes les grandes métropoles où c'est invivable les transports en voiture, cela coute très cher, ne serait-ce que pour se garer. Et je pense que par simple efficacité, ils décident de prendre les transports en commun. Mais Liège qui est quand même une moins grande métropole où les distances peuvent être tout de suite plus grandes si tu veux

relier un point A à un point B t'es parfois obligé de prendre deux bus différents, ou t'as pas de métro, etc. ben là les gens privilégient la voir voilà...

Dor Corentin : Il faut dire aussi à Liège, les bouchons... Il y a quand même des bouchons on le constate tous, mais par rapport à Bruxelles, il n'y a rien quoi. J'avais l'occasion d'avoir des gens qui venaient faire une conférence de Bruxelles à Liège, et il me disait, je leur ai dit « ça a été les bouchons ? », car pour moi ça me paraissait interminable les bouchons à Liège il m'a dit « ouais ça va par rapport à Bruxelles, c'est deux fois moins ». Donc à Bruxelles on a un réseau qui est totalement neutralisé, c'est pour ça qu'à Bruxelles on a plus de personnes qui prendront le train ou le métro quel que soit leur rang social quoi.

Pirard Colin : Oui ok, je vois je vois. Je comprends bien. Donc la voiture, pour résumer c'est encore un symbole de liberté et de statut social.

Thiebaut Samuel : Oui entièrement d'accord.

Jungbluth Colin : Oui et c'est une pensée qu'on pourrait renverser, qui est renversible.

Thiebaut Samuel : Je le pense aussi, mais comme vous dites le métro c'est autre chose, c'est une autre façon de penser la mobilité et c'est...

Dor Corentin : C'est tellement pratique un métro, on ne l'attend jamais.

Jungbluth Colin : Oui c'est ça, on en a un toutes les deux minutes, on l'a vu ici.

Thiebaut Samuel : Et puis dans le cas de Liège, la question ne se pose même pas, donc on peut même pas l'intégrer dans cette vision-là. Par contre le tram ce serait intéressant de voir...

Dor Corentin : Qui va prendre le tram...

Jungbluth Colin : Le tram reste un point d'interrogation.

Thiebaut Samuel : Oui c'est ça, quelle catégorie de personne.

Cornet Julien : Je pense que c'est difficile de calquer une ligne politique de mobilité qui soit la même pour tout le monde, pour tout le pays, je pense qu'il y a une propre mobilité pour Bruxelles, il y a une propre mobilité pour Liège...

Pirard Colin : Oui donc en fait la mobilité c'est une compétence régionale qui est aussi gérée avec le local avec la commune. Donc la région crée en collaboration avec la ville un plan communal de mobilité, qui traduit les stratégies du gouvernement wallon, mais également celui de la ville. Donc on prend son cas et on l'étudie et on prend celles qui sont les plus pertinentes. On parle du tram. Donc le projet phare du tram c'est de désengorger, donc supprimer les bus dans le centre urbain, pour les remplacer par un tram en construisant aux extrémités donc à Sclessin et à Droixhe des grands parkings de délestage donc le but c'est que les gens viennent de l'autoroute s'ils viennent travailler dans le centre de Liège, ils mettent leur voiture dans ces parkings et puis ils prennent le métro, euh le tram pardon. Avec un objectif que toutes les 5 min avoir un tram. C'est le projet. Est-ce que ça vous parle, est-ce Ah oui, je ne sais pas si vous connaissez le trajet de ce tram ? Donc en fond de vallée, de

Sclessin à place général Leman, guillemins puis il repasse sur, euh, vers la nouvelle passerelle et il tourne vers le Boulevard d'Avroy. Est-ce que c'est un projet qui vous parle ? Est-ce que c'est un projet qui va modifier vos habitudes de mobilité ?

Thiebaut Samuel : Ben dans ce cas-ci ce n'est pas une ligne qui traverserait euh... En l'occurrence ce n'est pas une ligne qui traverserait mes trajets donc euh. Maintenant peut être dans l'urbain à travers, à part remplacer le un, ça certainement, mais il faut voir comment l'abonnement se couplerait et si ce serait un abonnement supplémentaire celui du bus ou non. Donc il faut voir le cout que ça peut porter. Si c'est pour utiliser un abonnement supplémentaire que je n'utiliserai que très peu, ça ne vaut pas la peine.

Pirard Colin : Les autres ? Sur le métro ? Euh le tram pardon ?

Cornet Julien : Moi je trouve que le tram c'est un beau projet, mais encore une fois, il faut savoir dans quelle nécessité et quel besoin, moi je pense que le projet du tram actuel il répond déjà à certains critères. On a déjà eu du mal à le mettre en place financièrement, euh, mais il déleste des zones qui sont déjà assez bien desservies par le service public par les bus. Et on voit bien que du côté rive amercœur, médiacité, etc., c'est des quartiers qui vont revivre, car le privé a racheté pas mal de lotissement sur place, il y aura aussi des nouvelles tours aussi, une nouvelle tour qui va être construite comme la tour des finances, pas aussi grande que la tour des finances, mais il y a un programme de relogement. Donc euh voilà. Le projet actuel avec le dossier du tram c'est desservir des zones du tram, etc. La rive je vais dire côté médiacité est un peu laissé pour compte. Bon financièrement je me doute que les moyens étaient limités, mais je pense que pour les gens qui travaillent sur Liège et notamment dans la commune il y a beaucoup de gens qui habite dans la région du Condroz et qui descende sur Liège, je pense que la possibilité de se garer comme ça à l'extérieure de Liège ne les effraye pas. Je pense qu'il serait plutôt positif.

Pirard Colin : Dans l'état actuel du projet, a Sclessin ou a Droixhe ?

Cornet Julien : Tout à fait je pense qu'ils perdent vraiment énormément de temps. Même mes parents ils ont l'occasion de venir me chercher au kot c'est déjà une pénitence pour eux. Alors voilà, j'imagine, bien que si ils peuvent se garer ailleurs et moi que je puisse prendre mon petit tram tranquillement et me déposer aux abords de la ville sans que ce soit entre guillemets les embouteillages partout et que ce soit très contraignant, ça faciliterait les choses.

Thiebaut Samuel : Mais est-ce qu'au final ça ne poserait pas un autre problème de congestionnement dans les autres zones, si ça marche réellement.

Cornet Julien : Je pense que si il y a une bonne appropriation du site, un bon aménagement intelligent du site, ça peut aller.

Thiebaut Samuel : Faut-il encore qu'il soit intelligent. On sait bien qu'à Liège, la mobilité n'a pas toujours été pensée...

Cornet Julien : C'est pour ça qu'il faut se concerter avec les acteurs, de prendre une décision rationnelle.

Jungbluth Colin : Faut voir qui va utiliser le futur tram, si c'est les mêmes que le bus est-ce que ça va fondamentalement changer la donne de la mobilité de la ville en général.

Cornet Julien : Moi je pense que déjà que le fait que ce soit un tram, c'est sympa. C'est sympa de voyager en tram, c'est un nouveau style.

Jungbluth Colin : C'est plus agréable que la TEC.

Cornet Julien : C'est plus agréable que les bus. Je trouve que les bus c'est plutôt agressif comme mode de transport, notamment pour les personnes âgées on en parlait. Les gens... Je ne mets pas en cause le travail des chauffeurs, mais parfois les chauffeurs ne se rendent pas toujours compte des effets d'un virage ou d'une accélération, et parfois c'est très agressif comme mode de transport. Et puis on sait tous que les bus sont souvent bondés, que c'est pas facile, c'est souvent contraignant et que c'est souvent des voyages qui sont agréables quoi. Donc euh je pense que le tram c'est bonne possibilité, c'est sympa, ça fait un peu moderne, comparé au bus qui fait un peu vieille école donc voilà.

Pirard Colin : Oui. Les autres, sur le tram vous en pensez quoi ?

Renneaux Jonathan : Je pense que c'est une bonne idée. Maintenant je demande à voir aussi, est-ce qu'en terme de temps tu seras gagnant ou pas. Parce que moi je me dis si c'est pour prendre le tram et perdre plus de temps qu'avec le bus ou que d'aller en voiture je me dis qu'ils ont loupé le coche quelque part. Ce serait...

Pirard Colin : Oui, c'est l'objectif, mais il faudrait voir à terme comme tu dis. Le but c'est quand même d'augmenter la vitesse commerciale des bus qui sont actuellement, pour votre connaissance à 14 km/h, et le tram l'objectif c'est d'être à 20 km/h en moyenne sur l'axe. Ce qui est quand même beaucoup plus enchanteur. Ton avis sur le tram toi qui vient en voiture dans le centre ?

Dor Corentin : Ben d'un point de vue personnel je rejoins un peu Sam a dit, c'est pas ma zone, c'est pas mon axe, moi je passe par les quais donc forcément... Mais oui, l'image du tram peut être positive pour la ville, ça fait un peu plus grande ville, il y a un tram woaw. Mais oui il faut que ça tienne ses promesses, mieux qu'un bus, car la première chose qu'on se dit c'est pourquoi est-ce qu'on a pas mis un bus, donc pourquoi le bus fait déjà ce trajet-là tu as déjà expliqué quelques raisons. Et donc voilà moi je ne pense pas que je le prendrai sauf si je travaille en bas, mais c'est pas mon axe donc c'est difficile de me positionner à ce niveau-là. À part l'image du tram, ça fait grande ville.

Pirard Colin : Donc ça ne représente pas ton besoin, mais s'il y a un projet de réalisation d'une autre ligne qui ferait comme tu l'as dit, desservirait les nouveaux quartiers populaires, dans le bon sens du terme, quartiers denses plutôt, est-ce que s'il y a plusieurs lignes qui seraient présentes à Liège, quelles seraient vos réactions par rapport à ça ?

Thiebaut Samuel : C'est sûr que d'un point de vue mobilité, le tram euh, maintenant on le voit il y a déjà énormément de difficulté d'implanter une ligne, je suis sceptique. Néanmoins si dans le cas on arriverait à, un beau projet qui serait mené sur la mobilité à travers le tram bien

sûr que ce serait un moyen à terme tout à fait viable pour la population. Moi je ne vois pas d'objection à partir du moment où les lignes sont bien pensées et que les trajets sont rapides. Donc je serai tout à fait pour.

Jungbluth Colin : Comme tu dis, si c'est vraiment bien organisé, bien pensé, je veux dire on accorde avec les usagers et les politiques ne font pas ça dans leurs coins, qu'on tient compte des contraintes des gens, je pense qu'il y a vraiment moyen que ça donne quelque chose de vraiment pas mal, mais tout dépend de comment est-ce que le politique va prendre en main le projet.

Pirard Colin : L'aménagement et tout ça oui. Pour faire un tram, on réduit la place, donc on prend une voie de voiture et on y met le tram ou un système d'un autre type de mobilité, que ce soit la mobilité douce avec la marche à pied ou le vélo. Donc on reprend du terrain à la voiture pour des déplacements alternatifs. Ça vous semble logique ?

Renneaux Jonathan : Oui. Moi ça me semble logique, mais maintenant ça peut se discuter. Liège a suffisamment de portions de route. Quand tu vois les quais du centre de Liège pour aller au Sart-Tilman, je veux dire, même pour aller à la Boverie, il y a quand même suffisamment d'espaces pour être exploités par le tram. Maintenant il y a des endroits où ce sera peut-être plus compliqué.

Cornet Julien : Moi je pense que la priorité elle doit être faite au tram en fait. On ne doit pas avoir peur de supprimer des routes pour limiter l'accès à la voiture. Moi, si on s'inspire un peu de tous les exemples qui ont été faits, il y aura d'office un conflit d'intérêts, il y aura d'office des automobilistes qui ne seront pas contents et je ne dis pas que d'un côté il y a l'automobiliste individuelle et le bien-pensant collectiviste qui veut des transports en commun non. Mais je pense que si on veut repenser la mobilité, il y aura d'office des gens qui ne seront pas contents. Et on a bien vu avec le piétonnier de Bruxelles que j'ai été voir, il y a eu beaucoup de critiques au début, « oh les clients ne viennent plus », car on était un peu dans le cliché du bourgeois qui arrivait avec sa voiture qui se mettait dans les grands boulevards de Bruxelles juste devant le magasin pour aller faire ses courses, au final qu'est-ce qu'on voit aujourd'hui c'est que tout le monde à l'air plus ou moins d'accord pour dire que c'est plus vivable, qu'avant les voitures c'était intenable avec la pollution, etc. Je pense que c'est un processus qui s'inscrit sur le long terme, et le faire accepter socialement cela prendra du temps.

Jungbluth Colin : Comme toutes décisions politiques, ça prendra du temps.

Cornet Julien : Exactement.

Renneaux Jonathan : Mais alors là tu dis aussi qu'il faut trouver le juste milieu, car tu ne sais pas passer d'une extrême à une autre. Là je te rejoins vraiment sur le fait qu'il faut vraiment bien penser le projet. Le faire intelligemment.

Pirard Colin : Donc ce que j'en ressors c'est qu'il faut des mesures pédagogiques d'accompagnement...

Dor Corentin : Prévoir une alternative aussi. Parce que on dire que dans cette rue on ne peut plus se garer là, où est-ce qu'il faut se garer. C'est sûr que ces gens-là vont râler c'est évident.

Pirard Colin : Oui, mais le but c'est...

Dor Corentin : Ah, mais ça, c'est normal, le but c'est que l'intérêt commun prime sur l'intérêt individuel des gens qui se gare dans la rue, on est d'accord. Mais maintenant ces gens là il faut leur expliquer et trouver des alternatives pour qu'ils mettent leur voiture autre part. Les habituer aussi.

Jungbluth Colin : Et expliquer aux gens pourquoi est-ce qu'on fait un tram, pourquoi, et qu'est-ce qu'ils peuvent faire..

Cornet Julien : Expliquer pour eux l'intérêt d'avoir un tram et il faut expliquer les aspects positifs et c'est clair que voilà si par exemple ils ont leur voiture et un parking privé devant leur maison et que c'est une rue comme ferronstrée qui va être amenée à être fermée avec le tram, il faut expliquer à ces gens là que voilà le tram ce sera aussi une facilité pour eux, peut être avoir des.... Leur expliquer pédagogiquement l'intérêt de...

Dor Corentin : Il y a un aussi un parking privé dans cette rue. Il faudra voir si il sera toujours accessible, jusqu'à côté du décathlon, une sortie juste dans cette rue-là donc... Mais comme on dit voilà, l'intérêt commun doit primer sur l'intérêt individuel. Et peut-être permettre aux gens qui avaient une voiture et un parking privé qui se voit exproprié pour un piétonnier, aurait peut-être des réductions sur les grands parkings de délestage pour pouvoir laisser leur véhicule si ils veulent y garer leur voiture.

Pirard Colin : Le but c'est d'avoir quelque chose d'intégré avec le parking. Vous voyez la carte Mobib, avec un parking en plus, tu paies ton parking et puis voilà.

Renneaux Jonathan : Moi j'y vois aussi un autre frein au projet dans le sens est-ce que la structure qui va chapeauter le tram sera la TEC, une autre structure, le privé, le public, parce que à un moment donné tu commences aussi à multiplier les abonnements, car tu auras ton abonnement de bus, certains auront l'abonnement de train et la tu te dis que tu auras aussi ton abonnement de métro ça va...

Pirard Colin : Ce sera le même abonnement.

Thiebaut Samuel : Le gestionnaire, ça sera la TEC en fait.

Pirard Colin : Oui c'est la TEC qui sera aux commandes. L'objectif sera de garder la carte mobib...

Thiebaut Samuel : Et qu'elle puisse te permettre de prendre le tram avec.. Le marché à déjà été attribué.

Dor Corentin : Et le parking sera payant ?

Pirard Colin : Oui, en tout cas ce qui en est ressorti de mon entretien avec le directeur technique du tram, c'était une volonté, une obligation légale de faire payer l'entrée, mais à

prix réduit évidemment. Parce qu'avoir un prix qui est le même que dans le centre-ville n'est pas du tout le but.

Dor Corentin : Alors avec un système de vignette pour voir...

Cornet Julien : Faut vraiment que ce soit un prix attractif, incitateur, où les gens vont vraiment voir le boni. Si ça équilibre leur budget, les gens vont avoir plus leur tendance individuelle et de ce dire « oh je vais prendre ma voiture ».

Dor Corentin : Oui, car les parkings ne sont plus payants à partir d'une certaine heure donc les gens qui travaillent ils reviennent la nuit, il la reprend le matin pour aller travailler, ici on va devoir leur dire tu vas dans un parking de délestage et tu vas devoir payer. Il faudra bien préparer la solution.

Pirard Colin : Oui, en plus si le grand parking est payant et plus cher, les gens vont se déporter et essayer de se garder aux alentours des parkings. Donc pour les riverains ça va être quelque chose qui va être assez délétère, donc c'est pas le but non plus. On parle du tram c'est très bien, le but aussi du tram, sur tout l'axe du tram c'est d'installer aussi des voies piétonnes et cyclables dans le centre-ville. Vous actuellement est-ce que vous utilisez le vélo ou à la marche à pied comme un mode de déplacement en tant que tel pour vous déplacer à Liège ?

Thiebaut Samuel : La marche à pied très certainement, pour rejoindre deux points dans la ville, je n'utilise pas un autre bus, enfin si le trajet est relativement facile à faire. Donc oui c'est vrai, le fait de faire des voies cyclables c'est pas si mal, d'autant plus que les principaux axes à Liège sont relativement des grosses rues je pense au Boulevard, il y a des pistes cyclables c'est bien. Ouais c'est intéressant de permettre l'utilisation de moyen qui serait moins polluant voilà.

Jungbluth Colin : Comme toi, dans le sens de sam, pour faire un petit trajet je le fais à pied c'est sûr, ça fait pas de tort. Et je pense vraiment que pour les vélos ils devraient essayer de faire quelque chose, car je trouve que la ville n'est pas vraiment attirante pour les vélos.

Renneaux Jonathan : Ben en fait il y a quand même le Ravel qui traverse tout Liège, mais bon maintenant c'est déjà un trajet bien délimité donc maintenant le Ravel est quand même beau et ça donne quand même l'envie de circuler, tu arrives quand même sur de beaux endroits comme sur la Boverie. C'est quand même fort agréable. Tu arrives aussi le long de la Meuse.

Thiebaut Samuel : Tu parles du Ravel qui longe le palais des congrès ? Ah ok. Le problème c'est que c'est souvent un axe qui est très bouché aussi. Il est très étroit Il y a souvent des collisions entre les usagers, ça m'est déjà arrivé notamment

Renneaux Jonathan : Les rares fois où j'ai circulé en vélo j'ai pas eu de problème, mais il y a certainement....

Thiebaut Samuel : Je trouve que ce Ravel là, c'est peut-être pas le cadre du travail, ce Ravel-là est très mal conçu et étroit, et donc ça laisse peu de places parfois à deux usagers de front, et du coup parfois il y a certains utilisateurs qui ne prennent pas conscience de ça et qui reste

au milieu d'une voie et donc ça bouche un peu le trajet. Pour ceux qui sont cyclistes et d'autres qui sont piétons et donc qui marchent au milieu.

Pirard Colin : Donc un manque d'aménagement pour le vélo. Est-ce que tout le monde est d'accord ?

Renneaux Jonathan : Oui.

Thiebaut Samuel : Oui.

Jungbluth Colin : Oui.

Dor Corentin : Oui. Et je pense que cette voie-là, d'avoir plus de piétons dans le centre et de vélo c'est une super idée, en plus c'est écologique et Liège c'est quand même une ville agréable quand on va dans le centre on aime bien un peu marcher et se balader dans les rues. Mais ça c'est un truc qu'il faut garder.

Renneaux Jonathan : J'ai même des amis, enfin des gens que je connais qui vont à la place du vingt aout et plusieurs m'ont déjà dit, si ils avaient une structure pour laisser son vélo sur place, quelque chose qui permettrait de circuler, ils prendraient même plus souvent le vélo pour venir à l'unif qu'utiliser les transports en commun.

Cornet Julien : Tout à fait. Aussi il y avait le collectif des étudiants qui travaillent pour Déliveroo à Liège qui se plaignaient auprès des autorités qu'il n'y avait pas du tout d'infrastructures adéquates au vélo et que c'était un danger de rouler à vélo à Liège. Il n'y a rien qui est fait à Liège pour le vélo. Et rien qui n'est considéré pour le vélo, à part une bande sur le Boulevard vous n'avez rien. J pense qu'il y a quand même pas mal de sources d'inspiration, Maastricht a fait le choix des parkings de délestage en majorité et d'avoir les voitures à l'extérieur, je pense que c'est plus qu'un modèle à appliquer. Maintenant voilà, on est dans une configuration de ville qui est différente, on a des gens qui habitent à Cointe qui doivent remonter, je pense que le vélo électrique doit être mise en place aussi, des bornes tout près de la gare des Guillemins. Je suis persuadé que mettre des bornes ça peut marcher. Je ne sais pas s'il propose des vélos électriques...

Renneaux Jonathan : À Bruxelles ça fonctionne bien, maintenant je ne te garantis pas qu'ils sont électriques, mais ils proposent l'utilisation de vélo avec une borne fixe.

Cornet Julien : Ici on a même vu des voitures publiques électriques proposées à Paris. Voilà, c'est plein d'initiative qui doit inciter les gens à déjà remettre en cause leur mode de déplacement.

Pirard Colin: Donc il manque des infrastructures, des fournitures, des aménagements, est-ce que...

Cornet Julien : Je pense que ce qui manque c'est vraiment une volonté publique et politique de faire changer le comportement des gens, vraiment montrer qu'on a envie de changer le comportement. Là vraiment il n'y a rien.

Pirard Colin: Là tu crois que la ville de Liège... Ton ressenti c'est que la ville de Liège ne fait pas assez pour privilégier le vélo dans la mobilité ?

Cornet Julien : Clairement. Stratégiquement je trouve qu'elle ne le fait pas suffisamment et on voit bien on favorise encore les voitures, etc. Je pense que c'est une logique qui doit être appliquée et si on voulait vraiment changer les choses, je pense qu'on prendrait vraiment des engagements forts par rapport à des véhicules, ce qui n'est pas le cas, et ça c'est dans le cas des grandes villes aussi.

Dor Corentin : Oui, mais il faut faire attention. La ville elle monte quand même fortement de temps en temps aussi. On n'est pas une ville qui est toute plate non plus. Donc le vélo oui c'est une super solution, mais c'est aussi à modérer, car si tu es dans le centre et que tu as envie de monter au Sart-Tilman en vélo, tu saurais pas. C'est trop haut.

Thiebaut Samuel : Surtout qu'il n'y a pas d'aménagement.

Dor Corentin : Il n'y a pas d'aménagement et puis tu as la grosse montée.

Thiebaut Samuel : C'est la grosse route avec les voitures qui roulent à fond...

Dor Corentin : La plupart des gens ne monteront jamais la côte du Sart-Tilman.

Jungbluth Colin : C'est dur en vélo, il faut déjà être un bon sportif pour le faire.

Thiebaut Samuel : Maintenant tu peux penser le vélo électrique, ça c'est...

Dor Corentin : Oui, mais c'est cher aussi. C'est super cher un vélo électrique hein. C'est pas démocratique du tout. C'est le problème aussi. Je crois que c'est 4000 euros.

Renneaux Jonathan : Je veux dire, il n'existe pas justement des réductions via je ne sais quel biais qui te permet de faire l'acquisition de vélo électrique pas à moindre coût, mais moins chère.

Jungbluth Colin : Alors l'État pourrait promouvoir des vélos électriques moins chère pour essayer d'inciter les gens. Bon évidemment comme si c'est comme avec les panneaux photovoltaïques...

Dor Corentin : On est en plein boum avec les vélos électriques, il y a beaucoup d'accidents avec aussi, il faut donc attendre avant d'apporter une réponse politique.

Thiebaut Samuel : Avant même ça il faut penser la mobilité pour le vélo.

Jungbluth Colin : Clairement oui.

Thiebaut Samuel : Car ça, c'est dans un second temps...

Cornet Julien : Oui, si tu tapes juste des vélos devant les guillemins juste pour faire bien, ça va pas le faire.

Thiebaut Samuel : Ca c'est clair, mais bon.

Pirard Colin: Juste pour réagir, la ville a créée il n'y a pas longtemps une voie pour aller au Sart-Tilman en passant par Belle-Jardinière et éviter toute la côte. C'est des aménagements que vous avez remarqués ?

Thiebaut Samuel : Non.

Dor Corentin : Je ne savais même pas, tu viens de me l'apprendre.

Thiebaut Samuel : C'est où Belle-Jardinière ?

Pirard Colin: Donc quand tu prends la côte du Sart-Tilman, tu as le grand virage et puis tu coupes là.

Jungbluth Colin : Mais je n'avais pas remarqué, c'est parce qu'on me l'avait dit.

Pirard Colin: Donc c'est quoi, un manque de communication de la ville ? Peut-être qu'elle fait des choses, mais qu'elle ne communique pas..

Cornet Julien : Moi personnellement, je ne sais pas vous, mais monter à vélo, le virage du début de la côte du Sart-Tilman c'est dangereux. Les voitures roulent très vite, même si ils ont refait la route, c'est très dangereux de rouler à vélo. Moi personnellement je n'irai pas rouler à vélo là-bas.

Thiebaut Samuel : Avec les bus qui arrivent à fond.

Dor Corentin : Et puis la route tu l'as monte tu es mouillé de transpiration. Un vélo c'est bien quand c'est plat et que tu ne fais pas trop d'effort.

Cornet Julien : S'il y avait vraiment une volonté de mettre le vélo en avant, mettre une vraie piste cyclable sécurisée pour que les vélos puissent circuler en toute sécurité, mais là on voit bien qu'on n'investit pas. On préfère refaire la route en déniaient le vélo parce que là clairement ils ont juste refait la route. Et on voit que la priorité politique n'est pas sur le vélo, sinon ils y auraient pensé au vélo...

Dor Corentin : Je ne suis pas d'accord, ça sert à rien de mettre une piste cyclable là, ton public n'est pas assez large. C'est une montée qui est énorme comme on a dit, pour la faire il faut déjà être un bon sportif et en plus tu vas arriver là tu seras en transpiration, il faut prendre une douche avant d'aller en cours c'est pas possible.

Pirard Colin: Mais est-ce que le vélo électrique ne peut pas révolutionner ça, est-ce que pour toi avoir les vélos électriques c'est suffisant pour franchir cette barrière ?

Dor Corentin : D'un point de vue personnel ?

Pirard Colin: Oui.

Dor Corentin : Oui faut voir, faut voir le cout derrière...

Cornet Julien : Si tu proposes la location des vélos électriques publics, ça peut être pas mal.

Dor Corentin : Oui si on fait ça ok tu mets ton vélo électrique, mais tu dois quand même réaménager comme tu dis, car même avec un vélo électrique tu n'es pas en sécurité là-bas.

Thiebaut Samuel : Et ce serait possible d'imaginer, je ne sais pas hein, la possibilité d'utiliser ton vélo jusqu'au pied de la côte et puis avoir un réseau de transport en commun du style tram qui te ramènerait jusqu'au-dessus.

Jungbluth Colin : Oui ça demanderait des aménagements, mais pourquoi pas oui.

Thiebaut Samuel : Un espèce de funiculaire, mais tu prolongerais quoi.

Cornet Julien : Le rêve c'était déjà avoir le tram jusqu'au Sart-Tilman, mais bon... Je pense si on avait le tram au Sart-Tilman on se poserait même pas la question de la contrainte du bus, ce serait plus facile, mais bon.

Jungbluth Colin : Maintenant ça...

Cornet Julien : On en est loin financièrement.

Jungbluth Colin : Oh oui on en est très très loin.

Cornet Julien : Déjà pour l'avoir jusqu'au Val Benoit ça ne s'est pas fait.

Renneaux Jonathan : Et est-ce qu'il arrivera à monter jusque-là ?

Pirard Colin: Je ne sais pas. Pour revenir un peu au vélo, si il y avait comme à Paris des vélos partagés, en libre circulation avec un abonnement, hop c'est facile j'en prends un, est-ce que c'est quelque chose qui pour vous serai nécessaire à Liège ou pas ?

Thiebaut Samuel : Ben ça rejoint la question précédente, comme on l'a dit, si il n'y a pas d'infrastructure, ça sert à rien de mettre en place un tel service parce que comme vous l'avez déjà dit, à Liège c'est hyper dangereux et puis comme ça n'a aucun intérêt de rouler sur une route avec des voitures qui te dépasse tout le temps...

Dor Corentin : Même sur les voies piétonnes à Liège, il n'y a pas de place pour les vélos.

Thiebaut Samuel : Je pense qu'ils ne peuvent pas rouler à vélo sur une voie piétonne.

Dor Corentin : Faudrait vraiment aménager ça.

Cornet Julien : Je pense c'est une question de ça, il faudrait vraiment aménager cela et aussi d'état d'esprit, c'est amusant de rouler à vélo et je pense que ça doit être amusant pour les gens de pouvoir rouler à vélo en toute sécurité et de sentir que le vélo est priorisé. Par exemple moi quand je vais me balader aux Pays-Bas en vélo, tu sens que la priorité c'est le vélo.

Dor Corentin : Et tu peux rouler sur une voie piétonne au Pays-Bas, on revient de Paris, ben chaque fois où l'on marchait il y avait une piste cyclable qui est bien délimitée, t'as pas d'accident. À Liège tu vas aller en plein centre, place cathédral ton vélo tu vas te faire

prendre. On a pas été éduqué à lui donner de la place donc on lui donne pas la place non plus. À la limite il faudrait faire deux grosses bandes.

Thiebaut Samuel : C'est pas pensé pour le vélo en plus.

Jungbluth Colin : Pour le moment c'est pas du tout fait pour les vélos.

Thiebaut Samuel : Mais cela pourrait être pensé d'une manière très simple. Il suffirait...

Jungbluth Colin : Ça ne demande pas non plus des milliards..

Dor Corentin : Oui c'est ça, deux bandes de couleurs hop hop.

Jungbluth Colin : Ça demande surtout une réflexion intelligente en fait.

Thiebaut Samuel : Et aussi au-delà de ça un respect des autres usagers.

Jungbluth Colin : Il faut vraiment éduquer, apprendre en fait.

Thiebaut Samuel : On voit très souvent des voitures qui se garent sur des pistes cyclables, ou même sur des passages piétons, on en est à ce niveau-là et ça ce n'est pas un respect des usagers. Il n'y a pas une culture de respect des autres usagers. Et en priorité de la part des voitures.

Dor Corentin : Ben oui ils se disent qui va passer ici à vélo, il n'y a pas de vélo. Il n'y a pas de vélo dans le centre.

Cornet Julien : Oui enfin, je pense qu'il ne faut pas non plus se mettre à dos tous les autres automobilistes, mais il faut arriver à pouvoir contraindre quand même les gens à ne plus prendre leur voiture pour aller dans l'hyper-centre. Et de voir qu'il y a d'autres choses alternatives qui ne sont pas forcément quelque chose de contraignant à des prix démocratiques.

Pirard Colin: Donc c'est de la pédagogie qui manque, de l'éducation ?

Thiebaut Samuel : Oui.

Cornet Julien : Oui.

Pirard Colin: Et comme la ville de Liège pourrait trouver un moyen pour s'adresser aux usagers ? C'est en restreignant l'auto ? Quel est le moyen ...

Renneaux Jonathan : Moi je dirai que c'est en donnant l'exemple. Si les élus locaux montraient l'exemple ou en utilisant les transports en commun plutôt que la voiture, c'est déjà un moyen de montrer un signal et puis après faut pas se leurrer il faut passer par des actions à l'école et aussi vis-à-vis des usagers, qu'on diffuse l'information le plus largement possible, en essayant de toucher un maximum de personne.

Thiebaut Samuel : Je suis assez d'accord, maintenant je ne suis pas aussi optimiste que vous dans le sens que je pense que c'est un mal wallon, d'avoir un manque de respect. Je ne sais

pas moi, il y a quelque chose qui me choque c'est les déchets en région wallonne. En Flandre, tu vas avoir aucun déchet sur la route, en Wallonie, t'as que ça.

Dor Corentin : À Bruxelles il y a des crasses.

Thiebaut Samuel : Oui, mais je parle en Flandre, ou aux Pays-Bas. De manière générale, c'est des endroits beaucoup plus propres.

Cornet Julien : Il y a une appropriation du territoire qui est très différente.

Thiebaut Samuel : C'est ça, et tu as l'impression que le wallon se permet de tout faire. Donc moi je pense que la question de l'éducation, certes c'est important, mais pas suffisant.

Renneaux Jonathan : Je me demande aussi si ce n'est pas aussi une question de mentalité dans le sens où...

Thiebaut Samuel : C'est ce que je viens de dire oui.

Cornet Julien : Moi je pense la mobilité c'est fort cognitif en fait. Par exemple, l'État de change pas par ses mesures fiscales les choses. Je vais dire le système des voitures de société, c'est une mise en avant totale de la voiture. Donc il faut pouvoir proposer quelque chose d'autre, aux gens qui bénéficient d'une voiture de société, qui soit une alternative crédible. Le problème c'est que voilà, moi je suis pour les voitures électriques, mais voilà il faut prévoir l'infrastructure adéquate et dans d'autres travaux on a déjà eu l'occasion de nous dire que les parcs pour l'électrique ne sont pas prêts avant quinze ou vingt ans, donc vous vous imaginez la mise à l'échelle, c'est une génération quasiment. Donc voilà, je pense que si on veut faire une priorité politique d'investir, ça doit venir tant du fédéral jusqu'au niveau local, donc une dimension globale. On ne peut pas juste compter sur les villes en disant voilà débrouillez-vous dans les villes et dans la réalité tout le monde va continuer à rouler en grosses voitures. Donc ça doit être une dynamique à toutes les échelles, en tout cas aux Pays-Bas c'est comme ça, c'est simple, le premier ministre mark Rutte, il est toujours sur son vélo, vous pouvez regarder, c'est simple quand il se déplace d'un comité ministériel à un autre, il y a souvent des vidéos de lui où on le voit sur son vélo noir à Amsterdam en train de passer, d'ailleurs il a utilisé ça durant sa campagne électorale et pourtant c'est plutôt quelqu'un plutôt à droite donc c'est pas un fêru d'écologie, mais tout le monde s'approprie le vélo comme une culture et je pense qu'il faut créer une culture de la mobilité qui soit différente.

Pirard Colin: C'est intéressant. D'un côté il y a un côté technique, d'aménagement propre à un territoire et il y a une part de vision, de culture propre à l'utilisateur qui va déterminer son style de mobilité dans la ville.

Cornet Julien : Et ça, ça dépasse tout à fait les aspects socio-économiques des usagers. Voilà, les usagers précaires aussi...

Jungbluth Colin : La culture et les traditions c'est quelque chose de très très important à tous les niveaux, dont la mobilité. C'est quelque chose qui comme tu le dis qui dépasse le niveau social, c'est vraiment propre à une région.

Cornet Julien : C'est ancré dans tous les esprits, quand les gens qui sont un peu plus paupérisés qui ont une petite voiture, etc. ils vont quand même privilégier la voiture et les gens un peu plus bourgeois ils vont aussi privilégier la voiture.

Pirard Colin: Petit commentaire, tantôt quand vous m'aviez dit que vous utilisiez les transports en commun, il y avait surtout le point économique qui est venu. Est-ce que maintenant, vous pouvez me dire la même chose ou alors le côté écologique vient aussi dans l'utilisation du bus. Est-ce que ce côté intervient dans votre choix ?

Jungbluth Colin : J'vais être honnête, j'vais pas mentir et je pense que si je pouvais avoir une voiture moi personnellement je viendrais en voiture, je vais pas le cacher. Si je peux m'éviter de prendre plus d'une heure en transport en commun, je pense qu'égoïstement si je pouvais avoir une voiture je la prendrais.

Pirard Colin: D'autres avis ?

Renneaux Jonathan : Moi c'est plutôt la facilité. C'est-à-dire que si les transports publics vont aussi vite que la voiture, je me rabattrais sur les transports publics.

Thiebaut Samuel : Oui, ce serait remplacé dans les mêmes circonstances. Tu prends le même temps, si ça coûte moins cher il n'y a pas de raison...

Pirard Colin: Il y a une juste limite entre le côté écologique du bus, mais que si il prend plus de temps vous préférez quand même l'auto.

Jungbluth Colin : Oui c'est sur ça, tu as le confort de ta voiture, c'est surtout si c'est un gain de temps. Si tu prends une heure en voiture et une demi-heure en bus à un moment donné, tu vas te dire que je prends le bus. Mais si c'est pour faire le même trajet, je prends le bus. Dans l'échelle t'as le temps et puis après l'économie et l'écologie après... C'est vrai que si c'est pour faire le même trajet tu prends la voiture, t'es quand même plus à l'aise, tu peux prendre tes affaires, tu peux prendre un gros sac, t'es tranquille quoi. Que dans le bus des fois t'es serré. Il fait chaud, donc tu vois c'est des contraintes...

Pirard Colin: Donc vous êtes d'accord de dire qu'on est encore dans une culture vers l'automobile ?

Cornet Julien : Oui je pense que pour l'instant c'est encore l'auto qui est prônée.

Dor Corentin : Oui, il y a des théories qui disent que quand tu es dans ta voiture tu es dans ta bulle, tu te permets de faire des choses que tu ne ferais jamais, genre s'il y a quelqu'un qui te coupe la route, le provoquer ou quoi alors que ce n'est pas du tout ton caractère, tu te sens protégé dans ta voiture, dans ta bulle, à ton aise, avec la clim, siège réglé comme tu veux.

Pirard Colin: Mais qu'est-ce qui nous diffère d'eux ? Qu'est-ce que nous, parce qu'on se sent bien dans notre voiture, nous diffèrent d'eux qui prennent le vélo souvent...

Dor Corentin : Le temps peut être, ou le fait qu'ils aient été éduqués comme ça, que nous on a jamais été éduqué comme ça.

Jungbluth Colin : Je me demande si ce n'est pas le Danemark j'avais vu un reportage il n'y a pas si longtemps qu'ils commencent à mettre en place une politique pour le vélo dans certaines villes, donc je me demande si ce ne serait pas intéressant de voir, d'approfondir cet exemple-là, si ça marche, etc. je ne dis pas pour calquer ça si ça marche, mais pour voir eux comment ils ont mis en place....

Cornet Julien : Je sais qu'aux Pays-Bas par exemple, les employeurs ont la possibilité d'exonérer d'impôt leur employé s'ils n'ont pas de voiture. Donc tout est fait pour avantager l'alternative à la voiture. Et comme je vous l'ai dit, ce qu'on a fait avec les voitures de société, on est toujours dans un vieux régime, une vieille logique proautomobiliste où l'on n'ose pas changer les choses. Il y avait une proposition du ministre Bellot de changer les voitures de société contre de l'argent, très peu de personnes ont accepté, car on sent qu'il y a pas vraiment de volonté politique, de vraiment changer les choses, c'est juste un truc pour faire bien quoi. C'est ça.

Pirard Colin: Ce changement de culture il doit d'abord être insufflé top-down ?

Cornet Julien : Il doit être global pour moi. C'est bien qu'il vienne du fédéral parce que c'est le ministre de l'entité fédéral qui représente tous les ministres, mais la région doit suivre, doit s'engager à cent pour cent et les grandes villes aussi, évidemment. Les communes rurales c'est un autre questionnement.

Dor Corentin : Il faut aussi voir, toutes les villes ne peuvent pas mettre de vélo dans leur ville. La mobilité, ça dépend du local principalement. Tu peux pas mettre un plan de mobilité qui vient du fédéral alors que la ville n'est pas du tout prédisposée. Et au niveau naturel, s'il y a une montée ou pas. Ça vient du haut, mais il faut que le bas aussi. Il faudrait que ça vienne du bas, qui propose à l'échelon du haut de faire comme ça.

Cornet Julien : Il faut y mettre les moyens, il faut que les pouvoirs publics prennent conscience que c'est une problématique spéciale et non pas une dépense publiques, mais un investissement. Et qu'il y aura des effets retours, pas immédiat, mais il y en aura. Et rester dans un système comme on a maintenant, on le paiera un jour par des externalités négatives tant écologique, qu'en mobilité qu'en temps, l'économique, j'avais vu une statistique qui disait que le temps perdu par les automobilistes était autant de pourcentage d'économie perdue. Donc si on veut rester dans la logique des chiffres, on peut rester dans la logique des chiffres, ils sont perdants aussi. Donc je pense que la question doit être refondée.

Dor Corentin : C'est peut-être le moment, parce que au niveau écologique ça commence à bouger un peu, un peu plus de représentation, les gens sont aussi un peu plus sensibles, c'est peut-être le moment de dire « non j'en ai rien à foutre j'ai envie de polluer, alors que je peux prendre le vélo », la pression sociale va peut-être venir...

Pirard Colin: C'est un shift qui doit se faire ?

Jungbluth Colin : Oui, un changement de paradigme.

Dor Corentin : Être mal vu quand on roule en voiture, car on pollue alors... regardez dans les centres-ville il n'y a que des SUV hein, pour des gens qui ne partent pas à la montagne. Parce que SUV ça fait quoi, encore une fois ça fait réussite sociale, j'ai un SUV, des gros moteurs c'est pareil

Pirard Colin: Je trouve ça intéressant que d'un côté on reconnaît notre égoïsme et notre attachement à l'auto, mais dans un autre côté on est aussi capable de dire qu'on doit avoir ce shift, on doit essayer de se détourner de l'automobile et des déplacements automobile en ville.

Cornet Julien : Je pense que le problème des gens c'est qu'on est toujours dépendant dans nos sociétés, l'État intervient énormément, donc l'État a une grande place dans le comportement des citoyens. Et si on sent qu'il n'y a que nous qui allons assumer le changement, mais que la logique globale fait qu'elle renforce toujours certaines personnes qui ne vont quand même pas changer d'état d'esprit, il y aura toujours une logique antagoniste et les choses n'évolueront pas. Je pense que les pouvoirs publics doivent vraiment bouger. Encore une fois c'est une question politique, qui va porter ça politiquement, qui va vraiment insuffler un changement.

Jungbluth Colin : Oui, le mot intéressant que tu dis c'est « réellement », pour vraiment le faire, pas pour des effets électoraux...

Cornet Julien : Pas d'effet d'annonce non. Comme l'annonce d'alternative à la voiture de société, c'est un effet d'annonce. Je pense 275 000 voitures de société en Belgique, il y avait entre 5 et 10 000 personnes qui pensaient prendre l'alternative donc je trouve que c'est totalement inefficace, juste pour rentrer dans les clous des propositions... voilà.

Pirard Colin: D'autres réactions sur ça ? Sinon on passe à une autre. Encore deux questions, une qui est plus importante que l'autre donc je vais d'abord faire celle-là. On peut peut-être commencer par un tour de table, votre vision de la mobilité à Liège, dans 20 ans, dans 20 à 30 ans, quel sera pour vous les moyens, la culture, etc. à Liège ? C'est peut être un moyen technique, c'est peut-être des habitudes, des aménagements qui seront nécessaires quel serait pour toi la direction que va prendre les politiques publiques, mais aussi les usagers eux-mêmes.

Renneaux Jonathan : Je pense qu'il y aura déjà tout une série d'aménagement qui seront pris mais maintenant est-ce que ce sera suffisant ou non, l'avenir nous le dira et il devra y avoir aussi une évolution des mentalités étant donné que la société évolue de plus en plus. On est pas conservateur à ce point là, car on est dans une évolution, et dans vingt ans il y aura déjà une évolution par rapport à ce qui se fait à notre époque maintenant.

Jungbluth Colin : Dans vingt ans, ça me semble court, je ne pense pas qu'il y aura une révolution, car changer les cultures et les mentalités ça prend énormément de temps. Donc je ne pense pas qu'on puisse dire que le paysage de la mobilité va être complètement transformé...

Renneaux Jonathan : Je ne dis pas qu'on va passer du noir au blanc, mais il y aura des petits changements...

Jungbluth Colin : Il y aura des petits changements. Maintenant je ne pense pas que fondamentalement ce sera vraiment fort différent d'aujourd'hui. Déjà on va avoir le tram, etc. On va voir ce que ça va donner...

Thiebaut Samuel : De ce qui en est ressorti aujourd'hui on a vu que la difficulté c'est que ça doit se réaliser dans l'esprit des personnes avant tout. Donc si on peut imaginer qu'on est dans un temps zéro, que dans un temps un on va quand même faire des aménagements qui serait peut être une solution à l'aménagement d'un territoire dans une facilité plus écologique. Il faut voir maintenant le temps deux, savoir quelle sera la réaction de ces personnes face à ces nouvelles installations, face à ces investissements. Et pouvoir se rendre compte si est-ce que oui c'est performant ou est-ce que non au final on s'est complètement planté. Je pense que vingt ans c'est un timing très court au final.

Pirard Colin: Et trente ans ? Quel est le lap de temps pour que les gens changent leur comportement ? Avec ma question c'est plus pour connaître votre vision de la mobilité voulue dans le futur. Vous, quelle est votre vision de la mobilité à terme ? Par votre vision performatrice, comment voudriez-vous qu'elle se passe.

Samuel Thibeaut : Ah, ben le plus écologiquement possible. J'ai l'impression qu'on est vraiment en retard. Comme à Maastricht, avec des centres où l'on marche partout, où il y a des vélos, où la voiture n'est plus là, pollue beaucoup moins. Là on sera vraiment dans une ville qui sera aux normes quoi. T'as moins de bruit, l'air n'est pas pollué donc t'as un meilleur air. Tout le monde est gagnant.

Jungbluth Colin : À Verviers, il y avait une route qui était interdite aux voitures. Au début tout le monde était sceptique et puis aujourd'hui tout le monde est content que ce soit cent pour cent piétons et les gens aiment bien se balader là. Donc je pense aussi que dans certains cas, le politique peut faire des petites choses comme par exemple rendre quelques rues piétonnes, ça change pas fondamentalement la donne et ça peut donner des petites envies comme ça. Et maintenant on se dit, pourquoi pas alors faire ça aussi dans plusieurs autres endroits de la ville, ce serait bien de ne pas systématiquement avoir des voitures. Donc alors qu'avant on aurait dit ben non cette rue on ne saurait jamais avoir un piétonnier. Donc mettre une rue piétonne, ça change pas forcément la donne, mais ça peut faire évoluer la donne. C'est une petite décision à prendre au niveau local qui pourrait faire changer les choses.

Cornet Julien : Je pense qu'il y a deux focus. Il y a pour moi les décisions publiques qui doivent être tous sauf incrémentales. On doit prendre des décisions directes, pointues, précises, pour insuffler une intention politique, pour faire comprendre aux gens qu'on a envie de changer le shift. Les logiques incrémentales qu'ils prennent généralement c'est des outils qui se transforment dans des intérêts détournés. On le voit souvent. Ce qui doit être incrémental c'est le changement de mentalité. Ça ça va prendre du temps Le droit, la norme, on le voit bien ça ne change pas du jour au lendemain parce qu'on a édicté une norme. Mais ça incite. Et ça prend du temps l'incitation. Je pense qu'on doit vraiment penser à ça avant tout. Je pense que j'avais autre chose à dire, mais j'ai oublié.

Dor Corentin : C'est un changement de valeur sociale aussi. J'ai un ami qui va travailler en trottinette. J'en rigole, chaque matin je rigole en l'imaginant quoi. Je l'imagine avec un veston, ça fait quand même moins chic que d'arriver en bagnole. Et ça c'est malheureux c'est comme ça qu'on pense. Ca fait un peu gros con quoi.

Pirard Colin: Vous pensez que ces modes-là seront mieux vus dans le futur ?

Dor Corentin : Oui.

Jungbluth Colin : Oui oui.

Dor Corentin : C'est changer la vision des gens, c'est embellir le fait d'utiliser le vélo. T'as ta voiture tu pollues c'est mal vu. T'as un vélo ben bravo. C'est l'exemple à suivre, alors qu'ici c'est dans le schéma inverse, t'as un vélo t'es un tocard t'as un gros SUV c'est bien.

Pirard Colin: C'est marrant parce que le contexte fait qu'on revient de Paris, on a vu plein de nouveaux modes de circulation urbaine. Moi j'ai vu la roue électrique, le skateboard électrique, la trottinette électrique aussi, donc plein d'alternatives qui se développent déjà là-bas.

Jungbluth Colin : Oui c'est assez étonnant je trouve.

Dor Corentin : Mais ils ont les installations pour le faire. Ils ont encore une fois une grande rue qui est bien lisse, chez nous je vois mal ces gens-là passer les pavés ou les trottoirs, c'est délicat. On ne voit pas de skateboard à Liège, ou très peu.

Jungbluth Colin : Oui, des rollers non plus.

Thiebaut Samuel : En même temps, tu regardes le centre-ville c'est que du pavé...

Cornet Julien : Je pense aussi que l'enjeu de la mobilité c'est aussi un enjeu de revitalisation des villes, pouvoir faire revenir l'activité économique. On l'a vu avec la rue de la casquette où tout plein de petits commerces réémergent, le circuit court, etc. ça plaid aux gens. Et on vu que la valeur mobilière dans la rue a repris de la valeur, il y a des gens qui viennent se réinstaller. On voit bien le problème les centres-villes ont tendance à... il y a une sorte d'exode hyper urbain, dans l'hyper centre, il n'y a plus que des magasins dans les centres-ville. Toutes les villes en Belgique et dans le monde ont ce problème, je pense que c'est un bon moyen pour rapprocher les gens des villes et de faire que les villes ne soit plus qu'un moment de la vie quand on est jeune, qu'on cherche un travail et puis qu'une fois qu'on a des enfants on va s'installer avec sa grosse BMW ou 4X4 dans une maison quatre façades dans une commune rurale quoi. C'est un peu le cliché qui est là aujourd'hui.

Pirard Colin: Pour toi la mobilité c'est un moyen de refaire...

Cornet Julien : Un moyen de revitalisation des villes.

Pirard Colin: Une politique de mobilité de qualité serait un moyen de revaloriser le centre urbain ?

Cornet Julien : Tout à fait.

Pirard Colin: Vous êtes d'accord les autres ?

Dor Corentin : T'as envie de refaire venir les gens sur Liège, tu disais t'as envie que tes parents qui habitent à Huy, c'est une pénitence d'aller chercher leur fils en kot à Liège. Je vais dire si on avait que des piétons et des grands parkings de délestage, peut-être qui se dirait « ah c'est bien » on va vite y aller et puis c'est plus agréable quoi. Alors que plutôt de se dire « ouais on va se taper une heure avant d'arriver quoi, et puis on va devoir payer un parking ».

Jungbluth Colin : Ça peut aussi inciter à consommer, à aller dans les commerces.

Dor Corentin : Ah oui, je suis sûr que c'est une plus – value que de faire un centre-ville totalement piéton.

Cornet Julien : Et je pense que le micro exemple de la rue de la casquette est bien illustratif quand même. Il y a des possibilités, franchement il y a quelques années la rue de la casquette quand les voitures passaient encore, c'était très délabré, quand même pas très très joli. Et on voit maintenant que ça reprend des couleurs. Ça a fait revivre une rue, une rue a fait revivre les rues aux alentours. Maintenant les gens recircule, il y a de la mobilité et ça revit.

Thiebaut Samuel : Je trouve que globalement le réaménagement, que ce soit la place Xavier Neujen, la rue de la casquette avec notamment la cité miroir et tout ça, ça a été une grande réussite. Et c'est tout bénéfique pour la ville donc euh. C'est clair que si on peut s'inspirer d'une réussite comme celle-là pour établir un plan de mobilité, ce serait génial.

Dor Corentin : Oui ce serait plus facile. Le problème, on en a pas parlé beaucoup, c'est le climat qui fait qu'il pleut souvent chez nous, il fait pas quarante degrés tous les jours. Ca c'est peut être aussi un frein, de se dire que je vais devoir marcher sous la pluie, je dois prendre le vélo quand il pleut, c'est pas idéal non plus. Il faut vraiment s'adapter en fonction de la localité... des passages couverts peut-être.

Cornet Julien : Oui c'est vrai. Il faut proposer une palette large de possibilité de transport public. Donc les voitures électriques, le vélo électrique, le tram, tout ça, ça doit être mis en avant. Mais c'est clair que ça demande des moyens, et tout ça...

Dor Corentin : Et penser fortement...

Thiebaut Samuel : Surtout que ça ne rapporte rien ou pas grand-chose.

Dor Corentin : Pas en direct, mais après ça peut rapporter beaucoup plus d'un point de vue écologique, économique...

Cornet Julien : Mais si tu changes les référentiels des gens et que massivement les gens commencent à utiliser tel type de transports, etc., là tu vas voir que le privé va commencer à s'en intéresser, car ça va devenir économiquement viable. Mais pour ça il faut une volonté d'impulsion du public qui n'est pas le cas, faut quand même l'avouer, qui n'est pas le cas quelle que soit la couleur politique...

Pirard Colin: Très bien. Peut-être une dernière question qui est plus un one-shoot, mais qui peut peut-être se développer, il y a la ville de Liège qui est en train de développer un système qui s'appelle cash for, car, euh pardon shop and drive, donc c'est une application qui va permettre de savoir si il y a de la place dans une certaine zone de parking, à proximité des commerces où il y a trente minutes de parking gratuit. Donc comment ils vont savoir si c'est libre, ils vont mettre des cellules technologiques, des petits capteurs sur le parking dans une certaine zone. Il y en aura rue des guillemins, tout près de la médiacité et tout ça. Et grâce à ton smartphone tu pourras dire s'il y aura une place pour toi et si tu as bientôt dépassé les trente minutes, etc. Est-ce qu'avoir une mobilité comme ça, j'vais dire intégré et qui passe par un moyen, un outil technologique comme le smartphone, est intéressant pour vous ? Est-ce plus facile ? Et est-ce que cette politique de parking correspond à votre vision du futur de la voiture en ville ?

Thiebaut Samuel : De ce qu'on vient de dire je pense qu'on peut dire non.

Jungbluth Colin : Oui c'est ça.

Cornet Julien : C'est juste une optimisation de la situation qui est difficile en fait. Donc c'est juste garantir avec le peu qu'on a une meilleure uniformisation, une meilleure répartition des véhicules...

Thiebaut Samuel : Ben ça ne résout rien en fait.

Jungbluth Colin : On facilite encore la voiture...

Cornet Julien : On renforce même l'idée qu'il faut venir en voiture.

Jungbluth Colin : Oui parce que maintenant on nous dit carrément si il va y avoir une place, etc. donc c'est encore plus facile...

Cornet Julien : Et je pense que sur le long terme, ici, pour le futur, euh Liège prétend vouloir devenir une métropole, donc attirer encore plus de monde. Et je pense que le véhicule dans le centre-ville, ce n'est pas le message qu'ils doivent envoyer pour attirer plus de monde à Liège. Ca va même avoir l'effet retour de fait que les gens « ben non moi je ne viens plus à Liège, ça m'enmerde il y a trop de voiture ».

Dor Corentin : Mais dans l'idée que quelqu'un veut prendre sa voiture, c'est clair que cette application elle est intéressante, super géniale. Mais nous ce qu'on vient de parler, on ne peut pas dire oui, évidemment, ça c'est la base quoi.

Cornet Julien : Dans une idée de refondement de la politique de la mobilité ce n'est pas un outil viable quoi.

Dor Corentin : Si ça passe, ça veut vraiment dire « notre projet euh...

Cornet Julien : C'est une solution de court terme ça.

Pirard Colin: C'est une rustine c'est ça ?

Cornet Julien : Une rustine oui.

Dor Corentin : A la limite peut être faire ça après avoir mis le projet en place, pour les particuliers qui prendraient leur voiture ok, mais sinon ce serait encore...

Cornet Julien : Ca pour moi c'est envoyé un mauvais message...

Pirard Colin: Tu penses ça aussi ?

Renneaux Jonathan : Oui.

Pirard Colin: Maintenant du côté d'utiliser le smartphone pour sa mobilité, on peut imaginer par exemple avoir, on sort des guillemins, on doit se rendre dans un point particulier de Liège, on nous dit voilà, ça prend tel heure en vélo, ça demande des aménagements donc on s'imagine hein, donc il y a des vélos là, ça prendra telles minutes parce qu'il est 16 heures et qu'il y a beaucoup de voitures. Si tu prends les transports en commun, ça prendra un tel temps et ça te coutera autant.

Thiebaut Samuel : Mais ça existe déjà ça, t'utilises google Maps. Tu sais directement dire par les transports en commun, à pied, à vélo, combien de temps ça va prendre. Donc ce ne serait pas difficile à aménager ça. Et donc si tu implantes l'idée de station de vélo électrique à côté, oui c'est tout à fait compatible. Je veux dire, ça existe déjà ça donc..

Pirard Colin: La commune n'a pas besoin de faire particulièrement, et de créer une application ?

Thiebaut Samuel : Non, j'veux dire ce serait bien, ouais de partager, de dire que... peut-être placer des plateformes, à la limite, aux gares..

Renneaux Jonathan : Disons que, tout le monde n'a pas nécessairement accès à de la 4 G.

Thiebaut Samuel : Mais il faut voir à terme, voir comment tu vois la société dans vingt ans.

Renneaux Jonathan : Oui, mais si tu devais penser la chose dans l'immédiat, dans le temps présent, tout le monde n'a pas la 4 G...

Thiebaut Samuel : Ou d'accord, mais c'est ce que je te dis, tu peux installer des bornes aux gares et dire...

Cornet Julien : Avec le wifi gratuit dans les grands bâtiments publics..

Thiebaut Samuel : Avoir une borne et tu taperais simplement ton trajet et tu aurais simplement les différents trajets, les différentes possibilités, et différentes alternatives.

Cornet Julien : Oui plus simple pour tout le monde.

Pirard Colin: Mais tout le monde n'a pas la 4 G comme disait... Mais dans un futur proche, peut être que tout le monde sera équipé et prêt à acheter un vrai smartphone.

Jungbluth Colin : Ou même la 5 G dans... la 6 et 7 G...

Pirard Colin: Vous avez un dernier commentaire sur la mobilité en général ou sur ce focus group qui vient de se passer.

Jungbluth Colin : Il y a quelque chose de bien c'est que je pense qu'on a une vision plus ou moins commune et globale entre guillemets, on est d'accord sur les mêmes problème, ça c'est quand même quelque chose de rassurant. Si on était totalement à l'opposé ben, alors on se dirait que c'est dur d'avoir un changement. Alors qu'ici on est globalement d'accord donc pourquoi pas...

Cornet Julien : C'est un peu la théorie de l'altruisme rationnel... pour reprendre les mots...

Dor Corentin : Faut voir aussi avec le secteur de l'automobile, le problème du secteur automobile c'est qui se développe de plus en plus. Dans sa voiture on a maintenant la possibilité d'avoir le wifi ou qu'elle se conduise toute seule, donc il faut prendre aussi voir si l'évolution du secteur automobile n'est pas en contradiction avec le projet de vouloir les retirer du centre. Évidemment, s'il y a moins de voitures dans le centre, il y aura moins de vente de voiture donc les grosses compagnies ce n'est pas leur but non plus. Donc on doit voir si c'est jouable.

Pirard Colin: Je réagis, et si tu considères ta voiture comme un moyen de locomotion pur et donc pas comme une possession, donc si c'est des voitures partagées que tu prends en ville, par exemple Cambio, c'est le même système qu'on a vu, mais c'est pas électrique. C'est des voitures où tu as toujours une place de parking, mais est-ce... Il y a des gens qui disent c'est bien, mais moi je n'utiliserai pas ça, car la voiture c'est un peu mon chez moi, c'est à moi, c'est ma possession.

Dor Corentin : Oui c'est mon optique aussi. Ma voiture je ne la vois pas comme un moyen de locomotion, je la vois comme euh

Pirard Colin: Une extension de ta propriété ?

Dor Corentin : Oui c'est voilà. J'adore les voitures aussi donc forcément, acheter une voiture c'est pas acheter n'importe quelle voiture, c'est voir les détails, la personnalisée un petit peu en fonction de nous et donc là c'est encore une vision qui a été malheureusement, qui vient d'avant. La voiture il y a des gens qui la considèrent comme un bijou. Pas moi, pas à ce point-là, mais on y est proche, c'est ça le problème. Prendre une voiture partagée je suis moins chaud parce que c'est pas ma voiture.

Pirard Colin: D'autres réactions ? Et bien je tenais à vous remercier tous pour votre participation active. J'espère que vous avez été comblé par la présentation. Merci.

