

Usages multiples d'un RAVeL urbain

Réflexion sur le partage et
l'aménagement d'un espace
public singulier

Conférence de presse, Liège, 20 août 2014.
Orateurs: Mathilde Collin, présidente, et Laurent Nisen,
animateur du groupe de travail mobilité.



Un panneau placé sur le Ravel, 19 août 2014 (photo urbAgora)

Un RAVeL, en pleine ville, cumule plusieurs fonctions et attire différents types d'usagers, lesquels peuvent entrer en conflit. Depuis plusieurs mois, urbAgora s'intéresse à cette cohabitation parfois difficile sur le RAVeL. Celui-ci constitue en effet un laboratoire du partage de l'espace urbain qui préfigure une nouvelle manière de gérer la mobilité en ville.

Nous souhaitons interpeller un maximum de Liégeoises et de Liégeois sur leurs pratiques et les amener à s'interroger sur les causes structurelles des difficultés de mobilité qu'on peut y rencontrer et sur leurs propres comportements. Dans une philosophie d'Education permanente, faisant appel à l'expertise et à la capacité critique de chaque citoyen, nous avons conçu une intervention dans l'espace public, visuelle et déroutante, qui fournit des outils d'analyse et donne la possibilité à chacun de s'exprimer.

1. Pourquoi s'intéresser au RAVeL ?

L'étude 2013 sur la mobilité¹ : le début d'un processus

Le thème de la mobilité n'est pas neuf pour urbAgora. En 2013, un groupe de travail s'est penché spécifiquement sur les conflits entre usagers de l'espace public. Leur nombre, leur répartition, les itinéraires qu'ils empruntent, les surfaces importantes dévolues au parcage dans une situation – la ville – de rareté, voire de pénurie, tout cela nous avait conduits à la rédaction de l'étude « Intermodalités et partage de l'espace public ».

Différentes préoccupations y étaient évoquées : la place réservée aux voitures, les obstacles à la marche comme mode de déplacement, mais aussi la parfois difficile cohabitation entre cyclistes et autres usagers, dans les piétonniers du centre, et singulièrement sur le RAVeL.

Nous avons souhaité approfondir ce dernier point pour plusieurs raisons.

D'abord parce que le RAVeL a de plus en plus de succès, que de nouveaux types d'usagers l'utilisent, et que son importance va certainement croître avec la construction de la nouvelle passerelle reliant les Guillemins à la Médiacité. Ensuite parce qu'il nous semble un laboratoire important pour comprendre les mécanismes à l'oeuvre dans un espace de mobilité partagée, comme on en voit se développer dans plusieurs villes européennes, en ce compris chez nous. Citons par exemple le résultat de la consultation populaire à Spa en 2007², la micro-expérience dans les rue Mambourg et de l'Etat-Tiers dans le quartier des Guillemins, ou encore le centre d'Herstal. Si ce type d'espace semble déjà insécurisant pour certaines personnes sans la présence des voitures, comment réussir le défi de son implantation dans des quartiers urbains denses et ouverts aux automobiles ? À l'inverse du nouveau gouvernement qui, pour une raison qui nous échappe, a confié les compétences « RAVeL » et « mobilité » à deux ministres différents, nous affirmons que le RAVeL est de fait une composante à part entière des infrastructures de mobilité et en constitue même un modèle à développer et à améliorer pour l'avenir.

La combinaison de la complexification des mobilités individuelles lentes et du défi de la réussite des espaces partagés pour l'avenir des villes nous a poussés à investir ce terrain spécifique de manière plus fine.



¹ <http://urbagora.be/interventions/etudes/2013.html>

² http://www.ardenneweb.eu/reportages/2007/spa_consultation_populaire_sur_la_travers_e_du_centre_ville

Le RAVeL, un laboratoire de partage de l'espace

Le RAVeL peut être officiellement emprunté, sur le tronçon urbain, par les cyclistes, les piétons et toute personne motorisée pourvu que la vitesse ne dépasse pas celle du pas (voitures à moteur). Le RAVeL n'est donc pas une piste cyclable. Cela signifie que des personnes dont les vitesses sont très diverses (promeneurs, joggeurs, cyclistes, patineurs, etc.) le fréquentent. Par ailleurs, de nouvelles pratiques se font jour, comme celles des vélos à assistance électrique ou des Segway.

Entre la personne qui promène son chien, le joggeur occasionnel et le cycliste qui va à son travail, le type d'utilisation du RAVeL, les besoins, les attentes ne sont pas les mêmes. Apparaissent des conflits de cohabitation entre usagers, selon la légitimité qu'ils attribuent aux différents modes d'utilisation, selon leur connaissance des règles ou celles qu'ils voudraient y transposer, selon les règles de politesse attendues de la part des autres (utilisation de la sonnette par les cyclistes, non usage de laisse extensible par les promeneurs de chien, etc.), selon les craintes, les fragilités personnelles, les rapports de force qui se dessinent de manière différente selon les endroits et les moments : le RAVeL vit au rythme de la ville.

Le RAVeL à Liège, un aménagement qui compose avec la ville...

Comme tout élément qui doit s'intégrer dans un paysage déjà construit, le RAVeL a dû s'adapter aux contraintes de la ville existante. La requalification des anciens quais joue également un rôle dans l'apparition des conflits. Bittes d'amarrage et réverbères au milieu de la piste, chicane dues aux arbres présents ou aux escaliers d'accès sont présents à de nombreux endroits, des rétrécissements, des haies ou murs masquent la vue, et localement des aménagements existants ont été utilisés, comme par exemple d'anciens trottoirs. La configuration de certains accès, l'emplacement de certains bancs, l'utilisation de certains revêtements posent également question.



Ravel Liège, Parc de la Boverie, 17 mai 2014 (photo urbAgora)

Enfin, l'étroitesse de l'infrastructure est sans doute le facteur le plus critique, et malheureusement le moins adaptable. Des solutions existent, telles que la création de parcours alternatifs comme celui proposé par le GRACQ passant sous

la place d'Italie et par la rue du Parc³. Les nouveaux aménagements en rive gauche, dédoublant l'infrastructure sur deux kilomètres pour les cyclistes uniquement résoudre partiellement le problème, bien qu'il soit difficile de dire dans quelle mesure cela désengorgerait le RAVeL ou au contraire attirerait de nouveaux usagers qui prendront la place ainsi libérée. Mais des points noirs subsisteront dans tous les cas, comme le tronçon entre le quai Churchill et le quai Sainte Barbe, et la nouvelle passerelle amènera son flot de nouveaux usagers, de surcroît d'un nouveau type : des touristes ou chalands flânant avec leurs (parfois encombrants) sacs d'achats.

L'enjeu d'une approche globale, ouverte et associant les usagers en tant qu'experts de leurs déplacements

Par ailleurs, à urbAgora, nous estimons que la question n'est pas uniquement technique et interroge les rapports des citoyens entre eux, les négociations quant à la légitimité de chaque usage, les adaptations acceptables de sa propre pratique pour la préservation de la qualité du vivre-ensemble. Joggeurs à MP3 sourds à tout avertissement, cyclistes trop rapides, piétons imprévisibles : qui doit modifier son comportement, en l'absence de règles claires (sinon celles de la présomption de responsabilité en cas d'accident) ?

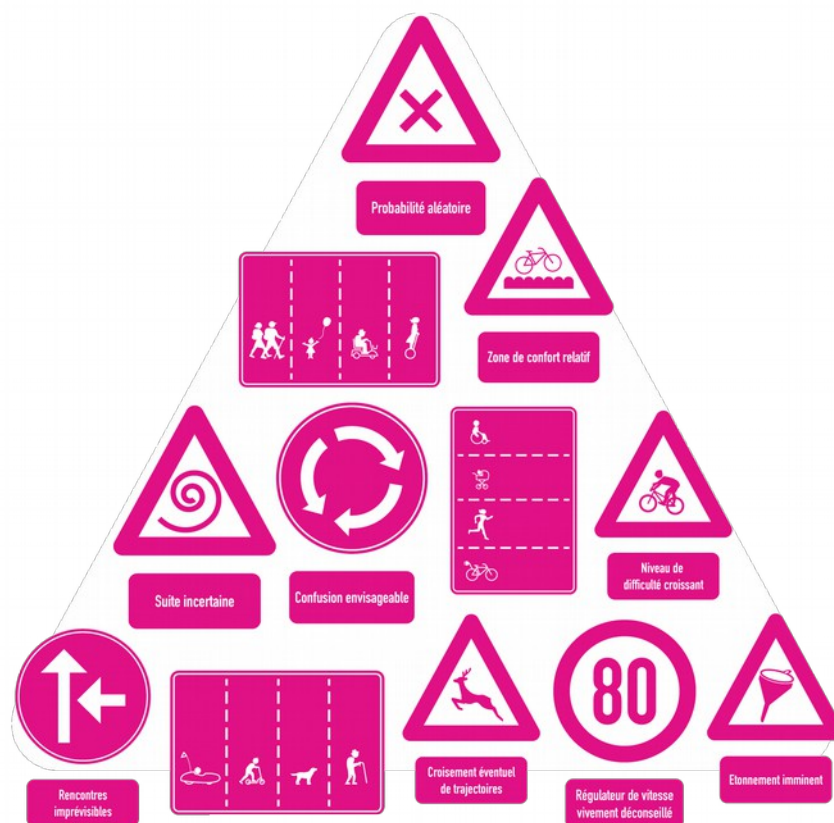
Face à ces situations, faut-il réglementer davantage, par exemple en distinguant des bandes selon les utilisateurs ou en imposant de tenir sa droite comme sur une route ? Au contraire, faut-il laisser la situation en l'état, en tablant sur un travail de discipline des usagers ? Aucune de ces deux solutions ne nous a semblé adéquate. La largeur de l'infrastructure et la présence d'aménagements ou mobilier urbain ne permet pas de tracer des bandes (dans les deux sens!). Les règles créent des conflits potentiels à leurs marges, les utilisateurs continuent à se diversifier, et la superposition de réglementation nuit à leur utilisation.

De l'autre côté, tabler sur une meilleure « éducation » est non seulement fastidieux et paternaliste, mais risque fort de se révéler contreproductif si chacun peut élaborer ses propres règles en fonction de ce qu'il estime acceptable ou efficace.

Nous avons donc opté pour une posture différente, qui pose la question au départ d'une multiplicité de vécus, et intègre un maximum d'éléments dans la réflexion : les usagers (moyen de locomotion), les usages (pourquoi utilise-t-on le RAVeL?), les différents types de points de friction, l'influence des aménagements sur les comportements, les fréquentations différenciées en fonctions des heures de la journée, des jours de la semaine et des saisons. Cette approche ouvre la porte à des combinaisons possibles de solutions de nature différente, dont les effets combinés pourraient avoir un effet positif sur le confort de fréquentation du RAVeL.



³ <http://www.gracq.be/LOCALE-Liege/ZeArchives-2012>



2. Une intervention dans l'espace public

Pour parvenir à élaborer un tel programme, nous parions sur une action collaborative, qui vise à alimenter les réflexions de la part des usagers sur leurs propres comportements et sur ce qui pourrait les inviter à en changer le cas échéant.

C'est la raison pour laquelle nous avons conçu cette campagne. Par l'usage de panneaux de circulation fictifs et loufoques, nous voulons amener chacun à se questionner, à se positionner, à réagir aussi : il est malheureux par exemple que certaines personnes âgées riveraines n'osent pas utiliser cette infrastructure par peur du danger.

Ces panneaux ont été conçus en fonction des situations rencontrées. En effet, le 17 mai, nous avons organisé une balade cycliste exploratoire, dans le but de relever les points noirs de l'infrastructure. Nous les avons photographiés, et avons mis nos observations en commun. Ensuite, nous avons réfléchi à l'action que nous souhaitions mener : dans quel but et avec quels moyens ? Comment questionner sans donner de solutions ou de leçons ?

L'idée de l'utilisation de panneaux fictifs accompagnés d'une interrogation qui ouvre les questionnements s'est progressivement imposée. Ces panneaux recyclent, réinterprètent, inventent un code routier imaginaire, irréaliste, visant à questionner l'usager du RAVeL sur sa pratique, mais aussi sur les aménagements eux-mêmes. L'écueil qui nous a semblé important à éviter est l'imposition d'une norme, d'une prise de position envers l'un ou l'autre comportement. C'est la raison pour laquelle aucun de ces panneaux n'envisage la réalité du RAVeL de manière sérieuse, mais que tous y font écho.



Une double démarche : s'interroger & donner son avis

La campagne a donc pour objectif de permettre à chacun de s'interroger, sans pour autant donner de réponse. À cet objectif s'en ajoute un autre : permettre à chacun de parler de sa pratique, d'indiquer ses bonheurs et ses griefs quant aux aménagements, à l'utilisation qui en est faite, etc.

Des fiches, d'un format A5, et fixées aux rambardes, accompagnent les panneaux pour répondre à cette ambition. Elles expliquent brièvement la démarche et proposent également à l'utilisateur de se rendre sur le site d'urbAgora pour télécharger un guide exploratoire, une grille lui donnant les pistes sur lesquelles s'interroger et prendre position⁴. Le retour des usagers se fera de manière libre : remplissage, témoignage distinct, photos.

Il ne s'agit pas d'un questionnaire au sens strict. La démarche n'est en effet pas de prendre le pouls de l'opinion et d'obtenir des statistiques, lesquelles seraient forcément biaisées vu le mode de contact, mais de relever les problèmes rencontrés par les usagers du RAVeL, qu'ils soient fréquents ou occasionnels.

L'intérêt de mener cette action en été est de pouvoir toucher tant un public d'utilisateurs réguliers, utilisant l'infrastructure pour se rendre au travail par exemple, que des utilisateurs occasionnels, pratiquant le RAVeL pour la première fois ou exceptionnellement. La confrontation entre ces types d'usage peut par ailleurs être davantage à l'origine de conflits, que les utilisateurs réguliers, connaissant les particularités et « pièges » du parcours, peuvent avoir apprivoisé, trouvant un *modus vivendi* entre leurs différents usages.

⁴ <http://urbagora.be/interventions/actions/ravel/usages-du-ravel.html>



La suite...

L'action est prévue pour durer un mois. Dans le courant de l'automne, après son démontage prévu mi-septembre, les témoignages seront traités, nous dégagerons alors un ensemble de propositions qui seront portées à la connaissance des autorités communales et régionale.

Nous contacter

urbAgora asbl

(a) Rue Saint-Denis 10

B-4000 Liège

(e) secretariat@urbagora.be

(t) (+32)(0)4.237 00 04

(w) <http://urbagora.be>